

umwelt & verkehr

Karlsruhe

ISSN 1612-2283 22. Jg.

3/24

Januar – April '25

BioRegio

↓ Umzug in die Zukunft Nachlese U-Strab



Fahrplan 2025

Gründung einer Fußverkehr-Initiative



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

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

Inhalt:	
Vorwort.....	3
So könnte es immer sein.....	4
Umzug in die Zukunft.....	6
Erste BioRegio Karlsruhe bringt Gastronomen mit Anbietern von Bio-Produkten zusammen....	8
Die wichtigsten Änderungen für den Raum Karlsruhe im neuen Fahrplan 2025.....	10
Die Bahnstrecke Wörth–Winden–Neustadt – ein badisch-pfälzisches Trauerspiel.....	11
Schulstraßen: Sicher unterwegs – ein Konzept für die Zukunft.....	13
Einladung zum Gründungstreffen einer Fußverkehrsinitiative in Karlsruhe.....	14
Die Machtdemonstration der CDU.....	15
Der VCD und die Karlsruher U-Bahn – eine lange Geschichte.....	16
Wirklich alles gut geworden?.....	17
Termine.....	20

Fotos & Grafiken:

Mari Däschner, Magali Hauser, Heiko Jacobs, Rainer König-Pfitzer, Elisabet Loris-Quint, Melanie Matuszyk, Jörg Schwienke, Hans Seiler, Wandelwirken e. V.

Titelbild: Wie soll unsere Zukunft aussehen unter besonderer Beachtung von Umwelt und Klima?

An einer positiven Definition der Zukunft versuchte sich in diesem Sommer der „Umzug in die Zukunft“ mit dieser und anderen Aktionen, siehe Seite 6.

Foto: Heiko Jacobs

Impressum

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

Verein:	☎ 0721/	Spenden:	IBAN:	Web:	umverka.de	E-Mail:	redaktion@...
BUZO <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

Wieder geht ein Jahr zu Ende und hoffentlich rechtzeitig zu Weihnachten liegt der neue u&v als Lektüre unterm Baum!?

Es gibt jedenfalls wieder Interessantes zu Lesen! Im **BUZO**-Teil gibt es Berichte von drei **Veranstaltungen**: 1x mitveranstaltet, 1x waren wir nur mitgezogen, 1x wird über aktuelle Bio-Trends berichtet.

PRO BAHN und **VCD** berichten in ihren Rubriken über alte und neue Trends im Verkehrsbereich: Was ändert sich im öffentlichen Verkehr im **Fahrplan 2025**? Wo klemmt es bei der Bahnstrecke in die **Pfalz**? Was kann man für die Sicherheit der Schulwege tun, bspw. mit **Schulstraßen**?

Und überhaupt: Wer kümmert sich um den **Fußverkehr**? Der Schienenverkehr hat mit PRO BAHN und der Radverkehr mit dem ADFC in Karlsruhe bereits exklusive Vertretungen und für den ganzen Umweltverbund ist der VCD der „Generalist“, es fehlt aber noch eine exklusive Vertretung der Fußgänger! Aus den Reihen des Fuß- und Radentscheids gründet sich nun eine solche.

Neue Mehrheiten im Stadtteil **Durlach** lassen dort Verbesserungen für den Umweltverbund stocken: die Ausweitung der Fußgängerzone und die Fahrradstraße wurden gestoppt. Nicht final gestoppt wurde vor gut zwei Jahrzehnten die **Kombilösung**. Zwei damalige Gegner haben uns ihre eher positiv ausfallende Bilanz geschickt, andere im VCD sahen es weniger positiv und erinnern an die negativen Punkte, die auch die Zukunft unseres vorbildlichen ÖVs belasten.

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

Planfeststellung Turmbergbahn

Gute Nachricht: Im November wurde der Planfeststellungsbeschluss samt sofortiger Vollziehung veröffentlicht. Nun kann die Turmbergbahn grundsaniert und kundenfreundlich verlängert, barrierefrei und in den KVV-Tarif integriert werden. Der Förderantrag wurde schon gestellt. Die

Kostenschätzung wurde auf 31,3 Mio. € aktualisiert mit einem vorläufigen Nutzen-Kosten-Faktor deutlich über 1! Der Aufsichtsrat der VBK hat schon am 9.10., der Gemeinderat wird vsl. am 17.12. den Bau freigeben, beides unter dem Vorbehalt einer Förderquote > 50% und beides so zügig für einen möglichst schnellen Bau, denn für einen Busersatzverkehr gibt es weder Geld, noch Personal.

25. BUVKO 2025 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** findet er zum **25.** Mal statt, diesmal wieder in Karlsruhe: in den Messehallen in Rheinstetten unter dem Motto **„Gemeinsam cool bleiben – Auf dem Weg zum urbanen Wohlfühlklima“**. Das Treffen von Wissenschaftlern und Vertretern von Verwaltungen, Verbänden und Parteien mit Vorträgen, Diskussionen, Exkursionen und Workshops wird organisiert von Umkehr e.V. und Fuß e.V. Details zum Programm samt Preisen findet man unter buvko.de

Bundestagswahl vs. 23. Feb. 2025!

Sollte die derzeit für den 16.12. – also während des Drucks des u&v – von der Bundesregierung geplante Vertrauensfrage wie zu erwarten negativ ausgehen, wird wohl am 23.2. ein neuer Bundestag gewählt. Wahlkampf im Winter und in der Fastnachtszeit wird eher nicht lustig. Aber wählen sollte trotzdem jeder, damit es in den nächsten Jahren weder eine extremistische, noch eine rückwärtsgewandte Politik gibt, sondern **Umwelt und Verkehr** trotz der im Moment nicht gerade rosigen Prognosen eine **starke Position** bekommen.

Spendenkampagne

... von Klimabündnis und Klimaaktion Karlsruhe e.V.: Bitte Spenden noch bis Jahresende! Mehr zum Thema unter:

klima-aktion-ka.de/index.php/spendekampagne-2024

So könnte es immer sein

Die **Kronenstraße** wirkt am Nachmittag des 20. September einladend: Bei sonnigem Wetter präsentiert der Verein Lastenkarle sein Konzept und lädt zum Testfahren mit dem Lastenfahrrad ein, es gibt eine Trinkstation mit bestem Karlsruher Leitungswasser unter dem Sonnenschirm, ein paar Menschen sitzen bei Kaffee und Kuchen auf Bierbänken und über die ganze Straßbreite gibt es genug Platz für spielende Kinder, der auch genauso genutzt wird – jedenfalls fast, denn vereinzelt stören am Straßenrand auch noch ein paar geparkte Autos, die wohl schon eine Weile nicht mehr bewegt wurden. Eigentlich eine ganz normale Szene für einen verkehrsberuhigten Bereich, wie es die Kronenstraße schon seit vielen Jahren ist. Doch weit gefehlt! Die friedliche Atmosphäre verdankt die Straße an diesem Tag einer Sperrung für den Autoverkehr für die **Aktion „Karlsruhe spielt!“**, die die BUZO beantragt hat.

Der Unterschied zu allen anderen Tagen im Jahr ist bedrückend. Auf der sogenannten Spielstraße heizen sonst öfters übermotorisierte Fahrzeuge Richtung Fußgängerzone und wieder zurück, donnern Lastwagen an den Wohnhäusern vorbei und blockieren immer wieder Kunden der wenigen Ladengeschäfte oder Paketlieferdienste mit ihren Autos Einfahrten, was regelmäßig zu wütenden Hupkonzerten oder lautstarken Auseinandersetzungen führt. Menschen, die hier zu Fuß gehen, drücken sich teils an den Fassaden entlang, auch die Kita-Kinder nutzen nicht die Straße in ihrer ganzen Breite



Geigenspiel zu Kaffee und Kuchen; Fotos: Mari Däschner

– obwohl sie es gerade hier im verkehrsberuhigten Bereich dürften! Und wer sich mit Fahrrad oder Auto an die erlaubte Schrittgeschwindigkeit hält, hat schnell einen Drängler im Nacken. Leider fahren die meisten Autos weit über 7 km/h oder halten außerhalb der Parkbuchten. Auch die Regelung nur innerhalb bestimmter Zeitfenster am Tag über die Kaiserstraße weiter in den Bereich der Fußgängerzone fahren zu dürfen, wird oft ignoriert.

Wie erholsam war dagegen das Programm, das von Vereinen im Umweltzentrum, dem Weltladen und Anwohner*innen der Straße an jenem Aktionstag im September angeboten wurde. Mit einem öffentlichen Geigen-Unterricht musikalisch untermalt konnten die Besucher*innen am informativen Glücksrad vom Weltladen drehen oder Stoffbeutel mit Öko-Textilfarben bemalen. Kinder verzierten die Straße mit Straßenmalerei und hatten besonders großen Spaß beim gemeinsamen Spielen mit einem bunten Fallschirm und mit Bällen und zwei kleinen Fußballtoren. Generationenübergreifend ging es zu beim Parcours mit auf der Straße liegenden überdimensionierten Kunststoffmatten in Fußform, mit denen man den eigenen ökologischen Fußabdruck ermitteln konnte. Auch beim Quiz vom NABU und einem Test zum Wissen über virtuelles Wasser und Biosiegel machten ganze Familien mit.



Das große Schwungtuch in Aktion; Foto: Hans Seiler

Im Laufe des Nachmittags kamen immer mehr Menschen dazu. Vor allem die Kinder genossen den Freiraum auf der Straße,

hüpfen, malen, fahren, Fußball spielen und vom Kuchen essen zu können. Die Großen hatten einen entspannten Nachmittag mit vielen Gesprächen und Begegnungen. Das schönste Kompliment kam am Ende von einem strahlenden Mädchen: „Wann macht ihr das wieder?“

Ja, wann erobern wir uns wieder den öffentlichen Raum der Kronenstraße? Da die Straße ja „Spielstraße“ ist und die Autofahrenden Rücksicht nehmen müssen, könnte man sich dort auch ohne Aktionstag zusammen finden. Mal schauen, ob das im nächsten Frühjahr/Sommer klappt.

Zum Schluss ein ganz herzliches Dankeschön an alle Mitwirkenden und auch an die unbeteiligten Anwohner*innen für ihre Geduld und Rücksichtnahme. Dieser tolle Nachmittag war eine gelungene Aktion und kann gerne mehr zum Alltag werden.

Hintergrund Parking Day und Mobilitätswoche:

Der Aktionstag am 20. September war bewusst gewählt, um ihn mit dem Park(ing) Day und der Europäischen Mobilitätswoche zu verknüpfen.

2005 hatte die Künstler*innengruppe Rebar in San Fransisco auf der Suche nach bezahlbarer Ausstellungsfläche eine geniale Idee. Sie bezahlten die damals niedrigen Parkgebühren für einige Parkplätze und bespielten sie für einen Tag mit Kunstaktio-



Unsere Demo-Strassenbahn im Einsatz

nen. Die Aktion wurde weltweit bekannt, und seitdem bieten immer mehr Städte jedes Jahr am dritten Freitag im September Park(ing) Days an, von Australien über Indien und USA bis nach Karlsruhe, wo engagierte Menschen Parkplätze bespielen und Zeichen für eine fröhliche Nutzung des öffentlichen Raumes setzen.

Bereits seit 2002 veranstaltet die EU-Kommission in der dritten Septemberwoche die Kampagne Europäische Mobilitätswoche. Jedes Jahr wird in diesem Rahmen in Kommunen mit kreativen Ideen für nachhaltige Mobilität geworben. Während die zivilgesellschaftliche Park(ing) Day Aktion schon sehr bald in Karlsruhe engagierte Mitstreiter*innen fand, dauerte es viele Jahre bis die Europäische Mobilitätswoche hier zu städtischen Aktionen genutzt wurde. Aber seit 2020 organisiert das Kinderbüro der Stadt Karlsruhe die tolle Aktion „Karlsruhe spielt“. Im Jahr 2024 gab es stadtweit 49 Aktionen auf sonst von Autos beanspruchten Flächen, ein städtischer Kurzfilm dazu ist anzuschauen unter

www.youtube.com/watch?v=1HI-XcESnjg

Mari Däschner und Ute Rieger



Infostände der beteiligten Gruppen des Umweltzentrums



Straßensperrungen an den Enden; Foto: Heiko Jacobs

Umzug in die Zukunft

Samstagnachmittag, der 17. August: Mitten in den Sommerferien bei strahlendem Sonnenschein treffen auf dem Festplatz immer mehr Gruppen mit Fahrrädern, Anhängern und zu Fuß ein. Viele haben Plakate dabei, sind verkleidet, Fahrradanhänger sind fantasievoll gestaltet.



Schildermaler: „In meiner Zukunft ...“ F.: Magali Hauser

Der Verein „Wandelwirken“ hat zu einem „Umzug in die Zukunft“ eingeladen, über 500 große und kleine Menschen – zum großen Teil aus der Karlsruher Umweltszene – machen sich auf den Weg zum Schlossplatz. Nach dem Motto soll positiv gezeigt werden, in welch bunte, vielfältige und nachhaltige Zukunft wir umziehen wollen. BUZO und VCD sind mit dem Lastenrad dabei, zum besonderen Schmücken reichte leider die Zeit nicht. Bilder der Veranstaltung und ein Video sind zu finden unter:

welcometotheresetofthereal.com/2024/08/20/umzug-in-die-zukunft-2/ und: umzugindiezukunft.net/fotogalerie/

Am Rondellplatz legt der Zug einen Stopp ein, die Teilnehmenden füllen den großen äußeren Kreis des Rondells. Wanda Wiczorek trägt die Poetry Proklamation „Zukunft ist ab jetzt“ von Klaus Heid vor. Weiter geht es in großer Schleife über Erbprinzenstraße, Ludwigsplatz und Kaiserstraße zum Marktplatz, gut sichtbar für die vielen Besucher*innen der Innenstadt. Bei diesem Stopp macht Marcel Seekircher in Ergänzung der „Jungen Verfassungsgespräche“, die eine Woche vorher an derselben



Die Wandelparade geht los! Foto: Wandelwirken e. V.



Kundgebung auf dem Marktplatz; Foto: Heiko Jacobs

Stelle waren, deutlich, dass wir alle und vor allem die Jugend nach der Verfassung ein Recht auf eine gute Zukunft haben.

Vom Marktplatz ist es nicht mehr weit bis zum Ziel vor dem Schloss, wo mit „Herzstück der Station Zukunft“ die Abschlussveranstaltung des ITAS (KIT-Institut für Technikfolgenabschätzung und Systemanalyse)



„Zukunft ist ab jetzt“ Rondellplatz; Foto: Magali Hauser



Kundgebung auf dem Marktplatz; Fotos: Heiko Jacobs

Infostände u. Mayers Kleines Fahrradtheater am Schloss

Projekt „KARLA – Karlsruher Reallabor Nachhaltiger Klimaschutz“ stattfindet. Die Gruppen bilden mit ihren mitgebrachten Anhängern interessante Infostände, die Musiker von „Ensembles Brazzz“ unterhalten mit toller Musik, auf der improvisierten Bühne erläutern Gruppen ihre Ideen für die Zukunft.

belegt. An diesem Abend starten dann die Schlosslichtspiele mit dem Kurzfilm „Umzug in die Zukunft“ von Felix Wagner, Verena Klary und Nikolaus Völzow, siehe auch: schlosslichtspiele.info/shows/umzug-in-die-zukunft/



Zu dem Film laufen die Teilnehmenden des Umzugs mit ihren Fahrrädern und ihren Verkleidungen als Schatten vor dem Schloss entlang. Leider konnten wir das Ergebnis nicht sehen, dem Beifall nach war es ein sehr gelungener Auftritt.

„Ensembles Brazzz“ bei den Infoständen vorm Schloss;

Für uns Teilnehmende war es insgesamt eine richtig gelungene Veranstaltung, war mal ein spannendes neues Format, wir haben alle super voneinander Ideen und Ermutigungen mitgenommen. Hoffentlich haben wir auch viele Zuschauende zu einer nachhaltigen Zukunftsgestaltung angeregt.

Im guten Austausch vergeht die Zeit bis zum Start der Schlosslichtspiele rasch. Leider finden nur wenige Besucher den Weg zu den Infoständen, diese suchen wohl eher einen guten Platz und behalten ihn dann

Ute Rieger

Erste BioRegio Karlsruhe bringt Gastronomen mit Anbietern von Bio-Produkten zusammen

Neben einer beeindruckenden Vielfalt an Akteurinnen und Akteuren aus der Region bekamen die Besucherinnen und Besucher der BioRegio Karlsruhe viel geboten: inspirierende Vorträge und Ideen, wie eine regional verankerte Bio-Wertschöpfung in Karlsruhe gelingen kann. Initiiert und durchgeführt wurde die Veranstaltung im Rahmen des BÖL-Projektes KA.WERT.

„Unser Netzwerk steht für eine gute und gesunde Ernährungskultur – so wie das Tollhaus für eine lebendige Kultur in Karlsruhe steht.“ Mit diesen Worten begrüßte Sandra Schmidt am 4. November die gut 100 Besucherinnen und Besucher der BioRegio-Initialveranstaltung. Zu der Veranstaltung hatte die Koordinatorin von KA.WERT ins Karlsruher Kulturzentrum Tollhaus eingeladen. KA.WERT ist eines von insgesamt 46 RIWERT-Projekten, die durch das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft über das Bundesprogramm Ökologischer Landbau (BÖL) gefördert werden und Wertschöpfung in der Region generieren wollen, die allen Stufen der Lebensmittelkette zugutekommt: den Landwirtinnen und Landwirten, der Verarbeitung, dem Handel und der Gastronomie vor Ort.

„Unser Ziel ist es, mehr regionale Bio-Lebensmittel nach Karlsruhe und auf unsere Teller zu bringen“, so Sandra Schmidt. Seit dem Projektstart von KA.WERT 2021 hat die studierte Agrarbiologin bereits sehr viel erreicht und etliche Aktivitäten und Kooperationen angestoßen: In dem KA.WERT Netzwerk haben sich allein 22 Bio-Landwirtinnen und -Landwirte, 12 Bio-Verarbeitungsbetriebe und 9 Handelsunternehmen zusammengeschlossen. Insgesamt hat die Karlsruher Wertschöpfungskettenmanagerin fünf Exkursionen zu Bio-Betrieben in Baden-Württemberg und in der Schweiz und vier Arbeitskreise zur Vernetzung und Erhöhung der fachlichen Kompetenz organisiert. Mit der Initialveranstaltung BioRegio soll nun



Stände auf der BioRegio im Tollhaus in Karlsruhe;

besonders der Bereich der Außer-Haus-Verpflegung (AHV) adressiert werden. Im Tollhaus gab es deshalb neben mehreren Fachvorträgen auch Beiträge von insgesamt 27 Bio-Landwirtinnen und -Landwirten, Bio-Weingütern und Bio-Verarbeitern, die sich den Akteurinnen und Akteuren der AHV präsentierten. „Neben Freilandgemüse und Obst aus ökologischem Anbau bietet unsere Region Feinkost, Fleisch, Mehl aus geretteten Kürbissen, Wein, Säfte von Streuobstwiesen, Tempeh, Wildkräuter und vieles mehr“, schwärmte die engagierte KA.WERT-Projekt Koordinatorin.

Bewusstseinswandel entscheidend

Neben dem Förderprojekt setzen sich weitere Initiativen für eine nachhaltige und regionale Bio-Küche in Karlsruhe ein. Die Wertschätzung für Lebensmittel zu erhöhen und Lebensmittelreste drastisch zu verringern, dafür engagiert sich zum Beispiel die Karlsruher Initiative FoodCircle. Das gemeinwohlorientierte Unternehmen, das sich als Nahversorgungszentrum mit regionalen und saisonalen Bio-Produkten für Karlsruhe versteht, will die regionale bäuerliche Landwirtschaft mit dem Lebensmittelhandwerk und der Stadt-Bevölkerung zusammenbringen. „Wir können vieles organisieren und auf die Beine stellen, aber dafür brauchen wir zunächst einen Bewusstseinswandel“, betonte Hossein Fayazpour vom FoodCircle.

Um dies zu erreichen, engagiert sich Food-Circle unter anderem an Schulen. In einem Schulprojekt, so Hossein Fayazpour, sei es gelungen, die Abfallmenge an Lebensmittelresten von 30 auf vier Kilo pro Tag zu reduzieren. Maßgeblich dazu beigetragen habe ein externer Koch, der im intensiven Dialog mit den Schülerinnen und Schülern deren Bewusstsein für den Wert von Lebensmitteln erhöht hat.

Positiv hervorzuheben ist auch das Engagement des Karlsruher Naturkostfachhandels. „Unser Anspruch ist es, unser Sortiment so regional wie eben möglich zu gestalten. Uns geht es nicht um Gewinnmaximierung, sondern darum, ein Wertschöpfungsforum zu schaffen, von dem alle profitieren“, sagte Tina Schäfer vom Vorstand des Karlsruher Biomarktes Füllhorn, der seit 3,5 Jahren als Genossenschaft organisiert ist. „Im Gegensatz zu normalen Bio-Supermarktketten nehmen wir uns Zeit für Experimente, Hauptsache es ist regional“, so Tina Schäfer. Als eines ihrer „neuen Babies“ arbeite sie daran, frischen Bio-Ingwer aus der Region bei Füllhorn anbieten zu können.

Bio-Schnittware für Karlsruher Großküchen

Dank KA.WERT haben sich der Bioland-Betrieb Petrik in Pfinztal und die Ludwig Schenk GmbH & Co. KG gefunden. Auf Bestellung bietet das seit 2019 bio-zertifizierte Karlsruher Obst- und Gemüsegroßhandelsunternehmen Kartoffeln, Gemüse und Salate geputzt, geschält und geschnitten an. Zustande gekommen ist die Kooperation zwischen dem Bio-Landwirt und dem Gemüsegroßhändler durch eine Anfrage der Kantine des badischen Energieversorgungsunternehmens EnBW. „Eingestiegen sind wir mit schnittfertigen Salatmischungen, inzwischen sind Karottenstifte und -würfel hinzugekommen“, so Florian Petrik. Damit sich für ihn die Anfahrt und Lieferung lohnt, hofft er auf wachsende Bestellmengen.

Im Austausch mit den anwesenden Gastronomen wurde deutlich, wie aufwändig es häufig noch ist, regionale Bio-Ware zu beziehen. Besonders, so die Erfahrung von



Bio-Landwirt Florian Petrik (l.) und Stefan Ewald (r.) von d. Ludwig Schenk GmbH & Co. KG; Fotos: Jörg Schwienke

Frank Kemmerling vom Restaurant „fünf“, wenn der Warenbedarf sehr kleinteilig ist. Sein Ziel ist es, das Speiseangebot mit Ökologie, Nachhaltigkeit und möglichst geringem Ressourcenverbrauch in Einklang zu bringen. Doch dabei stößt der Karlsruher Gastronom immer wieder an Grenzen. „Aufgrund unserer wöchentlich wechselnden Speisekarte benötigen wir meist viele verschiedene Dinge, und die nur in kleinen Mengen.“ Das gelte besonders für die in den Wintermonaten angebotene Menüreihe mit ausschließlich regionalen Lebensmitteln. „Für die kleinen Bestellmengen finden wir so gut wie keine Lieferanten und müssen deshalb selber viel fahren, um die Ware abzuholen“, bedauert Frank Kemmerling.

Digitaler Marktplatz erleichtert Beschaffung

Abhilfe verspricht „nearbuy“, eine B2B Plattform für die Vermarktung und Beschaffung regionaler Bio-Produkte. Das nearbuy-Team hat auf Wunsch der Gastronomie diese Plattform aufgebaut. Im engen Austausch mit Profiküchen haben sich Logistik und Bündelung als eine der wesentlichen Hürden für den Einsatz bio-regionaler Zutaten herauskristallisiert. „Viele Anbieter und Abnehmer kommen nicht zusammen, weil sie schlichtweg nicht sichtbar sind und nicht voneinander wissen“, sagte Doreen Havenstein von der nearbuy GmbH. Genau hier setzt der digitale Marktplatz an: Er liefert einen Überblick über das aktuell verfügbare Angebot an bio-regionalen Produkten. Mit wenigen Klicks können die Nutzerinnen und

Nutzer gezielt nach dem suchen, was sie aktuell brauchen. Neben Nutzerfreundlichkeit zählt für das nearbuy-Team aber auch die persönliche Komponente: „Für den Vertrauensaufbau prüfen wir jeden Anbieter, der sich erstmalig in dem System anmeldet und den wir noch nicht kennen“, sicherte Doreen Havenstein zu.

In der Bio-Musterregion Freiburg haben gut 65 erzeugende und verarbeitende Betriebe, 30 große und kleine Küchen in KiTa, Schule, Unternehmen und Gastronomie und acht bündelnde und liefernde Betriebe in einer einjährigen Pilotphase nearbuy getestet. Nach dem erfolgreichen Start in Südbaden möchten die Initiatorinnen von nearbuy die Plattform nun auf Mittelbaden und Karlsruhe ausdehnen und hoffen auf eine rege Mitwirkung.

Neue Kooperationspartner gefunden

„Es ist schon beachtlich, was Sandra Schmidt mit der BioRegio Karlsruhe auf die Beine gestellt hat. Sie ist eine echte Netzwerkerin“, betonte Damaris Ritz vom Bioland-Hof Ritz in Linkenheim-Hochstetten. Die Veranstaltung hat die Bio-Landwirtin genutzt, um bestehende Kontakte zu ver-

tiefen, neue zu knüpfen und sich von Mitausstellern inspirieren zu lassen. Als Beispiel nannte sie die Nature Nutrition GmbH, die aus geretteten Kürbissen glutenfreies Kürbismehl und Mehlmischungen herstellt. „Da wir dieses Jahr voraussichtlich einen Kürbisüberschuss haben werden, ist die Zusammenarbeit mit dem Mannheimer Kürbisverarbeiter für uns eine interessante Option“, so Damaris Ritz. Als potenzieller Abnehmer hat sich auch die Karlsruher Kulturküche entpuppt: Im Gegensatz zu den meisten Gastrobetrieben richtet die Kulturküche ihren bio-regionalen Mittagstisch nach dem aus, was gerade verfügbar ist. Dies bietet gerade kleineren Betrieben wie dem Bioland-Hof Ritz die Chance, kleinere Mengen an überschüssiger Ware kurzfristig und ohne großen logistischen Aufwand zu vermarkten.

Nina Weiler

Weitere Informationen:

KA.WERT: bundesprogramm.de/aktuelles/geofoerderte-projekte-aufbau-von-bio-wertschoepfungsketten/kawert

RIWERT-Förderung: bundesprogramm.de/foerderung/foerderung-des-aufbaus-von-bio-wertschoepfungsketten

Die wichtigsten Änderungen für den Raum Karlsruhe im neuen Fahrplan 2025 gültig ab 14.12.24

Großbaustellen

Während Richtung Frankfurt (über die generalsanierte Riedbahn ab Mannheim) bei Erscheinen dieses Heftes wieder der reguläre Fahrplan gilt, ist von Mitte April bis Anfang Juni 2025 die Schnellfahrstrecke Mannheim–Stuttgart erneut (wie vor 2 Jahren) gesperrt, ebenso Stuttgart–Ulm. Mit abweichenden Fahrzeiten im Fernverkehr ist zu rechnen, ebenso mit Ausfällen im Nahverkehr auf der Umleitungsstrecke zwischen Bruchsal und Bretten.

Fernverkehr

Neue ICE-Verbindung Berlin–Karlsruhe 17:07 Uhr –Paris 19:59 Uhr, zurück Paris 9:55 Uhr –Karlsruhe 12:34 Uhr –Berlin.

IC/ICE Karlsruhe–Bruchsal–Heidelberg (–Frankfurt–Hamburg): die Abfahrt 11:10 Uhr entfällt für Karlsruhe (fährt künftig ab Stuttgart). Karlsruhe an 8:51 Uhr von Kassel und ab 19:10 Uhr nach Kassel entfällt ganz.

ICE Karlsruhe–Stuttgart: Karlsruhe ab 4:53 Uhr (montags bis freitags) und 6:00 Uhr (samstags) entfällt. (6:00 Uhr montags bis freitags bleibt)

Neuer ICE Basel–Karlsruhe (ab 10:27 Uhr) –Stuttgart (ohne Zwischenhalt). In Gegenrichtung fährt Stuttgart–Karlsruhe (an 18:21 Uhr) weiter bis Basel.

IC Karlsruhe–Pforzheim–Stuttgart–Nürnberg fährt weiter über Bamberg und Jena bis Leipzig und zurück fünfmal täglich (bisher 1x).

Neue Verbindungen mit der österreichischen Westbahn von Stuttgart nach Wien über Ulm–München–Salzburg (Stuttgart ab 7:12 und 15:12 Uhr, an 14:37 und 22:39 Uhr).

Nahverkehr

Karlsruhe–Mannheim: neuer Haltepunkt Schwetzingen Nordstadt.

Karlsruhe–Bretten–Heilbronn: ab Juni 2025 geht der zweigleisige Ausbau zwischen Leingarten und Schwaigern in Betrieb. Dadurch sind dann zusätzliche Züge möglich.

Mühlacker–Bretten–Bruchsal (bisher Linie RE17b) fährt neu als Linie RE71 von Bruchsal weiter nach Heidelberg (Ankunft 8:19 Uhr bis 22:19 Uhr alle 2 Stunden, dabei der erste nur ab Bruchsal) und von

Heidelberg zurück (zweistündlich von 8:30 bis 22:30 Uhr).

S3 Karlsruhe–Heidelberg: Systematisierung der Halte in Weingarten und Untergrombach, künftig halten dort auch die Abfahrten Karlsruhe ab 13:17, 18:17 (somit alle Züge im Grundtakt nach 8 Uhr), 21:56 und 22:56 Uhr.

IRE Karlsruhe–Stuttgart soll von IRE1 in RE1 umbenannt werden und an Wochenenden Anpassungen der Fahrzeug-Kapazität erhalten.

Karlsruhe (ab 8:20 Uhr samstags und sonntags) –Baden-Baden fährt nach Kehl (an 9:20 Uhr) und zurück Kehl 9:28 Uhr –Karlsruhe 10:10 Uhr.

Nach Achern und zurück (und für die wegfallenden Unterwegshalte) fährt neu eine S7.

Martin Theodor Ludwig

Die Bahnstrecke Wörth–Winden–Neustadt – ein badisch-pfälzisches Trauerspiel

„Ein badisches Trauerspiel? Wörth, Winden und Neustadt liegen doch in der Pfalz“, werden sich der Leser oder die Leserin fragen. Genau! Die Strecke liegt in der Pfalz. Aber niemand hat so ein elementares Interesse an deren Ausbau wie Karlsruhe und das Karlsruher Umland, auf die sie zuführt. Seit Jahrzehnten wird darüber gejammert, dass die Strecke nicht elektrifiziert und zwischen Wörth und Winden auch nur eingleisig ist. Wenn man etwa die Stimmen der Pendler hört, die in Winden auf die Anschlüsse nach Weißenburg oder Bad Bergzabern angewiesen sind, war die Zuverlässigkeit zuletzt nur noch ein Desaster.

Die von verschiedenen Seiten vorgeschlagene Aufnahme der Strecke in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 scheiterte bei dessen letzter Aufstellung. Denn die Kriterien für die Definition von Fernverkehr beim Bau von Bahnstrecken sind völlig andere als beim Bau von Straßen. Auf der Straße gilt jede Strecke mit einer Länge von mehr als 50 km als Fernverkehr, auf der

Schiene nur dann, wenn ein Zug im Fernverkehr darüber fährt. Faktisch entscheidet so letztlich regelmäßig das Unternehmen DB über seine Geschäftspolitik darüber, welche Strecken für einen Ausbau nach dem BVWP überhaupt in Betracht kommen. Da zwischen Karlsruhe und Neustadt nur Regionalzüge unterwegs sind, hat das die absurde Folge, dass ein Pendler von Neustadt/Weinstraße auf der Straße für den Bau der dritten Rheinbrücke nach dem BVWP herangezogen werden kann, ein Pendler mit der Bahn hingegen nicht für den Ausbau der parallel verlaufenden Bahnstrecke.

Es gilt also nach anderen Möglichkeiten des Ausbaus und der Finanzierung zu suchen. Und an sich, sollte man meinen, waren die Vorzeichen dafür zuletzt so günstig wie nie. Vor der Bundestagswahl 2021 haben zwar nicht zuletzt Bündnis 90/Die Grünen mit ihrer unreflektierten Corona-Hardliner-Politik systematisch Wähler zur FDP getrieben. Sie und wir alle mussten nun drei Jah-

re damit leben, dass das Schlüsselressort für die Verkehrswende in Berlin nicht, wie von vielen erwartet, an den ausgewiesenen Verkehrsexperten Toni Hofreiter ging, sondern an die FDP. Volker Wissing als zuständiger Minister kommt allerdings aus der Südpfalz und wohnt nach wie vor dort. Als Landwirtschaftsminister war er zuvor in Mainz auch für den Verkehr zuständig und das Bundesland macht mit dem Rheinland-Pfalz-Takt an sich eine ganz gute Figur im Bahnverkehr. Drei weitere Bundestagsabgeordnete aus der Südpfalz mit drei verschiedenfarbigen Parteibüchern haben es als Staatsminister bzw. Staatssekretär anderer Ministerien in die Bundesregierung geschafft (Mario Brandenburg, FDP; Thomas Hitschler, SPD; Tobias Lindner, Grüne). Und nicht nur das. Volker Wissing hatte mit Michael Theurer einen Staatssekretär als Beauftragten der Bundesregierung für den Schienenverkehr ernannt, der seinen Wahlkreis in Karlsruhe hatte. Als früherer Oberbürgermeister von Horb und Gastgeber der Horber Schientage hat er in Bahnkreisen einen recht guten Ruf. Er war bis September 2024 im Amt. Sagenhafte fünf Mitglieder der Bundesregierung also, die ihren Wahlkreis an der Bahnstrecke hatten.

Hat es geholfen? Immerhin wurde 2023 durch den Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd eine Machbarkeitsstudie vorgestellt, die den zweigleisigen Ausbau für möglich hält. Und im Zuge der Diskussionen über den Ausbau des Güterverkehrs auf der Schiene wurde das Vorhaben als Ausbaustrecke (ABS) Bingen–Hochspeyer, Neustadt–Wörth als „potentieller Bedarf“ in den Bedarfsplan für die Bundes-schienenwege aufgenommen. Also Land in Sicht? Wohl kaum. Bei Projekten in „potentiellen Bedarf“ muss erst einmal nachgewiesen werden, dass sie die Kriterien für den „vordringlichen Bedarf“ erfüllen. Wieso das Vorhaben nur als „potentieller Bedarf“ eingestuft wurde, bleibt schleierhaft. Der Bedarf ist elementar. Und selbst dann wäre die Finanzierung nicht gesichert, da das

Geld schon für die Projekte im vordringlichen Bedarf nicht ansatzweise reicht.

Umso dringlicher wäre es, wenn auch die Repräsentanten und Würdenträgerinnen auf der rechtsrheinischen Seite – auf kommunaler wie auf Landesebene gleichermaßen – endlich begreifen, wie wichtig das Vorhaben ist, und nach der vorgezogenen Bundestagswahl regelmäßig in Berlin, Stuttgart und Mainz dafür auf der Matte stehen. Nur so kann der Ausbau forciert werden. Von den vielen regionalen Protagonisten der bisherigen Bundesregierung wird dann allerdings niemand mehr im Amt sein. Michael Theurer hat sich bereits im September zur Deutschen Bundesbank verabschiedet, die anderen drei Staatssekretäre allesamt schon vorher angekündigt, ihren Posten und ihre politische Laufbahn aufzugeben. Und Volker Wissing hat zwar beim Bruch der Ampelregierung Rückgrat bewiesen, wird aber gerade deshalb künftig wohl auch keine entscheidenden Ämter mehr ausüben.

Reiner Neises

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



Schulstraßen: Sicher unterwegs – ein Konzept für die Zukunft

Schulstraßen sind Verkehrsmaßnahmen, die darauf abzielen, die Sicherheit von Kindern auf dem Schulweg zu erhöhen. Sie begrenzen oder sperren den motorisierten Verkehr in Schulsnähe – entweder zu Stoßzeiten oder ganztägig. Dieses Konzept fördert den nicht-motorisierten Verkehr, wie das Zufußgehen oder Radfahren, und schafft geschützte Räume für Kinder, um sich sicher und selbstständig zu bewegen.



Beispiel einer Schulstraße aus Heidelberg;

Fotos: Melanie Matuszyk

Arten von Schulstraßen

Es gibt verschiedene Ansätze, die flexibel an lokale Gegebenheiten angepasst werden können:

1. Zeitlich begrenzte Schulstraßen: Hier gelten Verkehrsbeschränkungen nur während kritischer Zeiten, etwa morgens und mittags.
2. Ganztägige Schulstraßen: Der Verkehr wird dauerhaft ausgesperrt, um eine ganzheitliche Sicherheit zu gewährleisten.
3. Schulzonen auf Hauptstraßen: Teilabschnitte von viel befahrenen Straßen werden für den motorisierten Verkehr gesperrt und für Fußgänger sowie Radfahrer freigeben.

Rechtliche Umsetzung

Obwohl in Deutschland keine spezifischen Regelungen für Schulstraßen existieren, können sie auf Grundlage bestehender Vorschriften eingerichtet werden. Tempo-

räre Maßnahmen basieren häufig auf dem Straßenverkehrsrecht (§ 45 StVO), während dauerhafte Lösungen über das Straßenrecht umgesetzt werden.

Planung und Umsetzung

Die Einrichtung einer Schulstraße erfordert sorgfältige Planung:

1. Beratung und Planung: Schulen, Eltern und Anwohner sollten frühzeitig eingebunden werden.
2. Antragstellung: Die Kommune prüft lokale Bedingungen, etwa Verkehrszahlen oder Unfallstatistiken.
3. Umsetzung: Schilder, Barrieren oder andere Maßnahmen markieren die Schulstraße.
4. Evaluation: Eine Probephase bewertet die Effektivität der Maßnahme.
5. Verstetigung: Positive Ergebnisse können zur dauerhaften Einrichtung führen.

Ein Beispiel aus Karlsruhe

Die Grundschule am Wasserturm testete eine Schulstraße im Rahmen eines Pilotprojekts. Eine begleitende Umfrage unter 122 Teilnehmenden zeigte, dass 96,6 % der Kinder zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kamen. Eltern betonten die Notwendigkeit sicherer Straßenüberquerungen: 68 % wünschten sich besser sichtbare Übergänge, 50 % mehr Zebrastreifen. Über die Hälfte der Befragten unterstützte dauerhafte Maßnahmen, um den Schulweg sicherer zu gestalten.



Karlsruher Versuch mit „Schulstraße“ als Provisorium ...

Ein Projekt mit Zukunft

Schulstraßen sind ein wichtiger Schritt, um die Verkehrssicherheit in Schulumgebungen zu erhöhen. Organisationen wie Changing Cities bieten Leitfäden und Webinare an, die interessierten Eltern und Initiativen bei der Planung helfen. Solche Projekte zeigen, dass gemeinschaftliches Engagement zu spürbaren Verbesserungen für Kinder und Familien führen kann.



... mit Pappschildern, Baustellensperren und Infos

Weitere Informationen gibt es unter KA-Kiezblocks: ka-kiezblocks.de/schulstrassen/
Dennis Scherle

Einladung zum Gründungstreffen einer Fußverkehrsinitiative in Karlsruhe

Die Initiative „Fuß- und Radentscheid“ beabsichtigt durch das Mittel eines Bürgerentscheids Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr in Karlsruhe zu erzielen. Dabei wurde diese Initiative durch ein breites Bündnis von Karlsruher Umweltbewegungen unterstützt. Mit dem Abschluss durch die Unterschriftenübergabe an die Stadtverwaltung im Sommer 2023 hat der Fuß- und Radentscheid den Willen von fast 24.000 Bürgerinnen und Bürgern transportiert.

Nun wollen wir auch die Fußverkehrslobby auf starke Beine stellen und eine reine Fußverkehrsinitiative gründen, die die Bedürfnisse von Menschen zu Fuß vertritt und in die politische Diskussion einbringt.



Autos auf den Gehweg? Kinder auf der Straße! Ok? Nö!

Im Maßnahmenkatalog wurden konkret mehr Raum für den Fußverkehr, mehr Querungsmöglichkeiten sowie sichere Kreuzungen und Einmündungen gefordert. In der Umsetzung zeigt sich aber, dass Radfahrende im Bündnis stark vertreten sind. Die Radverkehrslobby ist in Karlsruhe schon immer sehr stark. Ein Sprachrohr für den Fußverkehr existiert in dieser Form bisher nicht.



Ein Trampelpfad = wohl am Bedarf vorbeigeplant?!

Fotos: Elisabet Loris-Quint

Wir wollen beitragen zu der Diskussion um Abfalltonnen, E-Roller, abgestellte Fahrzeuge oder Baustellen auf Gehwegen. Wir wollen, dass Menschen jeden Alters sicher zu Fuß – der natürlichsten Fortbewegungsart –



Koexistenz?

durch die Stadt kommen. Kinder sollen zu Fuß zur Schule gehen können. Wir wollen, dass die Aufenthaltsqualität für alle Menschen auf öffentlichen Plätzen verbessert wird. Wir wollen, dass mobilitätseingeschränkte Menschen sicher und schnell ihre täglichen Wege gehen können. Wir wollen eine laute Stimme für Zu-Fuß-Gehende in Karlsruhe sein.

Dabei wollen wir die beiden aktiven Mobilitätsarten, den Fuß- und den Radverkehr, im Blick behalten und nicht ge-



*Kriegsstraße:
Wem gehört der Gehweg
– dem Verkehrsschild?*

einander ausspielen.

Wir laden Dich ein, dich für diese Ziele mit einzusetzen und zum Gründungstreffen der Fußverkehrsinitiative zu kommen: am **Montag, dem 13. Januar 2025 um 20 Uhr** im Fahrradbüro des ADFC in der Südweststadt, **Welfenstraße 13**, 76137 Karlsruhe.

Wir freuen uns auf Dein Kommen. Herzliche Grüße vom **Vorbereitungsteam**

Fragen beantworten wir gerne unter:
info@fussradka.de

Die Machtdemonstration der CDU

In der letzten Ortschaftsratsitzung des Ortschaftsrats Durlach wurden marginale Änderungen am **Verkehrskonzept Durlach** von der CDU beantragt. Maßgeblich von einem CDU-Mitglied vorangetrieben und von Durlacher Gewerbetreibenden unterstützt. Folgende Änderungen wurden beantragt und von der Mehrheit des Ortschaftsrats verabschiedet:

1. Die Prinzessenstraße wird weiterhin für den Kraftverkehr in beide Fahrtrichtungen geöffnet und eine Ausweisung als Fahrradstraße wird verworfen.
2. Keine Verlängerung der Fußgängerzone in der Pfinztalstraße zwischen Seboldstraße und Bienleinstorstraße und eine Beibehaltung der aktuellen Aus- und Einfahrtsituation für den Kraftverkehr.
3. Öffnung der Pfinztalstraße für den Kraftverkehr von der Karlsburgstraße in Richtung Hengstplatz.

Große Auswirkungen auf das Verkehrskonzept hätte einzig der Punkt 2 dieses Änderungsantrags der CDU. Die Ausweisung dieses Bereichs als Fußgängerzone dient der Verringerung des Kfz-Verkehrs im Altstadtring und somit der Aufenthaltsqualität der Bevölkerung. Die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs würde beträchtlich zunehmen.

Unverständlich ist die Forderung nach prinzipieller Öffnung der Prinzessenstraße in beide Fahrtrichtungen. Im Verkehrskonzept

wurde bereits mit der CDU ein Kompromiss erarbeitet, der die Regelung für die Prinzessenstraße als Verkehrsversuch ausweist und nach einem vereinbarten Zeitraum evaluiert werden sollte.

Der Punkt 3 ist nun eine völlig neue Forderung der CDU und so ziemlich der unüberlegteste. Dieser Punkt hätte eine Installation einer Lichtsignalanlage zur Folge. Dadurch ist mit erheblichen Kosten zu rechnen und die sich kreuzenden Verkehre (Tram, Bus, Kfz) würden sich massiv gegenseitig behindern. Außerdem würde der Raum für den Fußverkehr massiv beschnitten und die Einrichtung als verkehrsberuhigter Bereich müsste aufgehoben werden.

Alle aufgeführten Änderungen wurden von der Verwaltung (Stadtplanungsamt) bereits zurückgewiesen.

Alles in Allem ist dieser Antrag in der Gewissheit entstanden, dass mit der geänderten Zusammensetzung des Ortschaftsrates der Antrag auf jeden Fall angenommen wird. Allerdings ist anzumerken, dass dieser Antrag tatsächlich mit der Mehrheit der demokratischen Parteien angenommen wurde. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass sowohl bei den Grünen als auch bei der SPD jeweils ein Ratsmitglied gefehlt hat. Wäre das Gremium vollständig gewesen, wäre der Antrag nur mit den Stimmen der AfD angenommen worden. **Ulrich Eilmann**

Der VCD und die Karlsruher U-Bahn – eine lange Geschichte

Zwei ehemalige Aktivisten blicken zurück

Wir blicken zurück ins Jahr 1992 (!) – damals war die kontroverse Diskussion um die U-Bahn in einer heißen Phase und der VCD war dank einiger Verkehrsplaner in unseren Reihen mittendrin als fachkundiger Beobachter und politischer Akteur.

Andreas Gaymann-Olpe und **Rainer König-Pfitzer** haben damals den kreisfairkehr redaktionell verantwortet und produziert. Und beide haben natürlich in dieser Zeit recherchiert und dazu einen ausführlichen Artikel zum Thema geschrieben. Es ging zu der Zeit noch um U-Bahn oder Kriegsstraße als Alternative. Mit der – zugegeben provokativen – Überschrift „Kairo – Kopenhagen – Karlsruhe“ wurde das Vorhaben eher kritisch betrachtet. Die Argumente waren: Größenwahn, hohe Kosten, längere Umsteigezeiten, fragwürdige Entlastung ... Knapp 30 Jahre später geht im Dezember 2021 nach 10 Jahren Bauzeit und 1,5 Mrd. Kosten im Dezember 2021 die Kombilösung in Betrieb und läuft nun schon fast 3 Jahre.

Dieses Jahr haben die beiden sich nach vielen Jahren zu einem Rückblick und einer gemeinsamen Fahrt durch den Tunnel in Karlsruhe getroffen und über die Kombilösung ausgetauscht:

Wie war es?

Andreas: Ich lebe seit langem in München, und bin sehr beeindruckt von der professionellen Umsetzung, der ansprechenden Gestaltung, der Sauberkeit und Helligkeit der Stationen, auch das Umsteigen ist problemlos. Toll!

Rainer: Ich konnte die Realisierung ja in den letzten Jahren selbst verfolgen und muss Andreas zustimmen. Unter dem Strich sehe ich die U-Bahn als Gewinn für Karlsruhe. Die Pünktlichkeit im gesamten Netz ist nach dem Bottleneck Kaiserstraße enorm gestiegen und die Zustimmung in der



Rainer König-Pfitzer (li.+Foto) & Andreas Gaymann-Olpe

Bevölkerung ist groß. Durch die Kombilösung mit dem Autotunnel hat neben der Kriegsstraße vor allem der Marktplatz klar an Attraktivität gewonnen.

Was ist aus den damaligen Bedenken geworden?

Andreas: Vieles stellt sich heute in einem anderen Licht dar, das Umsteigen ist z. B. kein Thema mehr und die heutige Kombilösung kaum vergleichbar mit den damaligen Plänen.

Rainer: Absolut. Ich würde sagen, Ziel erreicht, wenn auch zu sehr hohen Kosten. Insgesamt ein Gewinn für die Zukunft der Stadt.

Die Kriegsstraße war damals schon ein wichtiges Thema für den VCD, wie ist das nun umgesetzt worden?

Andreas: Die Stadt hat an dieser Stelle klar ein Stück Lebensqualität zurück gewonnen. Der Lärm für die Anwohner wurde deutlich reduziert, die Gastronomie kann nun auch wieder außen bestuhlen und der Radverkehr profitiert enorm.

Rainer: So ist es. Eine störende Schneise durch die Innenstadt wurde beseitigt und mit neuem Leben erfüllt. Auch wenn das sicher teuer war, kann man deutlich sehen,

welche wertvollen Impulse für die Stadtentwicklung hiervon ausgehen. Das könnte auch ein Vorbild für andere umstrittene Projekte wie z. B. die Beruhigung der Karlstraße sein.

Was bleibt nun offen, was wären die nächsten Schritte aus VCD-Sicht?

Rainer: Als größte Herausforderung bleibt die „Wiederbelebung“ der Kaiserstraße mit der Ansiedlung von wertiger Gastronomie und Handel. Da ist bislang noch keine klare Linie der Stadtverwaltung zu erkennen, im Gegenteil, einen Magneten wie das Café Böckeler am Marktplatz hat man ja schon mal nach Ettlingen vertrieben und mit Galeria/Karstadt hat man erstmal Glück gehabt. Aber da muss deutlich mehr kommen, Projekte wie die Hamburger Hafencity zeigen wie erfolgreich eine konsequente kleinteilige Ansiedlungspolitik für die Stadtentwicklung sein kann. Nach der Pandemie ist die Erhaltung und Belebung der Innenstädte ein Thema mehr denn je. Vieles ging verloren und muss nun neu aufgebaut werden. Dazu sind aktive Konzepte gefragt, von alleine wird das nichts.

Wirklich alles gut geworden?

Ich bin etwas später, ca. 1995, mit einem eigenen Alternativvorschlag (Zirkel) tiefer in das Thema U-Strab eingestiegen und nach dem gewonnenen ersten Bürgerentscheid 1996 auch in den VCD (und ADFC und HPV). Ich blieb auch nach dem zweiten verlorenen Bürgerentscheid 2002 U-Strab-Gegner und sehe das Ergebnis der **Kombilösung als Citybewohner** nicht ganz so rosig ...

Ja, **die Kriegsstraße** hat durch den Umbau gewonnen! Die Notwendigkeit eines Umbaus war aber eigentlich nie strittig, allenfalls die Art des Umbaus bei einigen, die die Straße mit ihrem Tunnel weiterhin für eine autozentrierte Planung halten – Verkehrswende wäre eigentlich was anderes ... Der Radverkehr hat jetzt deutlich mehr Platz, wobei die umgesetzten Standards aus den Zeiten der Planung der Kombilösung (2006) mittlerweile als veraltet gelten.



P 8708 F
VCD
ZEITSCHRIFT FÜR VERKEHR & UMWELT
VCD-KREISVERBAND KARLSRUHE E.V.
OKTOBER 1992
Nr. 4/92

U-Bahn in Karlsruhe??

U-Strassenbahn in Karlsruhe • Erfahrungen aus anderen Städten • Carsharing in Karlsruhe jetzt Realität • Stadtbahn nach Bretten • Aachen: fußgängerfreundlich und autoarm • Flugplatz Forchheim Stadtbahn nach Wörth • BahnCard - von Karlsruhe aus

Auch ist der **Stadtbahntunnel** recht „schön“ geworden, verglichen mit anderen U-Bahn-Systemen, denn auf Bahnsteigebene ist er viel heller als anderswo gestaltet.

Ansonsten haben die Gegner oft Recht behalten. Die **Zeitplanung** hat beim Stadtbahntunnel nie wirklich funktioniert. Viele Verzögerungen haben Anwohner, Pendler, Kunden und Fahrgäste deutlich stärker **belastet** als damals versprochen. Dass man von den Baustellen kaum etwas mitkriegt, war falsch. Die Abzweige waren deutlich länger als angekündigt stillgelegt, die oberirdische Strecke der Ettlinger Straße wurde nicht bis zur Eröffnung wieder hergestellt: jahrelang nur Busse auf einer Hauptachse.

Die **Attraktivität der City** und – auch wegen der häufig wechselnden Umleitungen – vor allem die **Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs** haben stark gelitten, die

Fahrgastzahlen sind gesunken. „Lachender Dritter“ war der angewachsene Radverkehr, auch, aber sicher nicht nur wegen der stetigen Verbesserungen. Insgesamt bleibt mir die Bauphase als Serie gebrochener Wahlversprechen in Erinnerung.

Das gilt ganz besonders für die **Finanzen!** In den Bürgerentscheid ging man noch mit 530 Mio. € bei 85 % Förderung, was einen Eigenanteil von rund 80 Mio. € ergeben hätte. Für den Förderantrag Ende 2004 wurde es wundersamerweise billiger: 495 Mio. €. 2008 kam der Bescheid, die Förderung war zwischenzeitig auf 80 % gesunken und es kam raus, dass gar nicht alles gefördert wird. Parallel gab es eine neue Schätzung über 588 Mio. €. Nun, Steigerungen bei so langlaufenden Projekten sind relativ normal und auch nicht wirklich zu vermeiden. Es blieb aber leider nicht bei diesem „normalen“ Anstieg. Die Schlussrechnung fehlt wohl noch, aber die Kosten stiegen rasant. 2020 waren die 1,5 Mrd. € erreicht, rund das Dreifache. Schlimmer ist der noch stärker gestiegene Eigenanteil, der laut Presse 600 Mio. € in 2020 erreicht haben soll.

Das muss abgestottert werden. Dass sich die U-Strab aus Erlösen der Stadtwerke finanzieren kann, wie versprochen, hätte mit 80 Mio. € so la la funktionieren können, mit der heutigen Summe längst nicht mehr. Für die Pacht der VBK an die KASIG für U-Strab und Tram in der Kriegsstr. finden sich mindestens 25 Mio. €, 30 Mio. € laut BNN. Damit kommt ein Viertel bis ein Drittel des aktuellen **Defizits** von rund 100 Mio. € aus der Kombilösung. Das Defizit hat sicher auch eine Reihe von anderen Ursachen wie Fahrgastrückgang (s. o.) und Deutschlandticket bei den Einnahmen und gestiegene Lohn- und Energiekosten etc., aber die aktuelle Diskussion, ob der **10-Minuten-Takt** und das Linienangebot allgemein bei diesem Defizit noch gehalten werden kann, gäbe es vermutlich (noch) nicht, wäre die U-Strab nicht abzuzahlen! Man kann also sagen, dass die U-Strab die Zukunft unseres vorbildlichen ÖV gefährdet, wenn die Stadt nicht die gewollte „Stadtverschönerung“ zahlt.



Parallelbetrieb für einen Tag bei Eröffnung; F.: H. Jacobs

Und was hat sie Positives bringen sollen?

Auf das schöne **Flanieren** muss man noch paar Jahre warten, da die beim Bau runtergerockte Kaiserstraße noch saniert wird. Dabei verliert sie leider auch die restlichen Platanen, unter denen man besser hätte flanieren können in künftigen Sommern. Und muss man wirklich in der nun bahnfreien Mitte flanieren? In Stuttgarter Königstraße und Ettliger-Tor-Center geht's nicht, denn Händler hätten die Kunden lieber in Laden- nahe gedrängt, damit sie dort kaufen. Wären zur Entspannung nicht Nebenstraßen und Grünanlagen besser? Ob das Endergebnis in ein paar Jahren dem durch Online geschwächten Handel gefällt?

Nahezu einig waren sich Gegner und Befürworter, dass die Kaiserstraße vom **Bahnverkehr entlastet** werden muss, nur wie viel? Meiner Meinung nach haben hauptsächlich die nun abgeschafften Hochflurbahnen für den Eindruck der „gelben Wand“ gesorgt: Normal gewachsene Menschen konnten nicht durchschauen im Gegensatz zu älteren und neuen Bahnen. Das hat sich ganz ohne U-Strab erledigt ... Zahl und Länge fand man störend: Gegen die Länge hätte das Alternativkonzept „2. Rampe am Hbf“ für die Zweisystemlinien geholfen. Und die Zahl der Bahnen hätte das U-Strab-Linienkonzept des Bürgerentscheids auch ohne U-Strab schon um eine Linie reduziert: Unten sollte eine Linie weniger als damals oben fahren. Das heute umgesetzte Konzept hat nun nochmals eine Linie weniger. Anders ausgedrückt: Die Erreichbarkeit des

Marktplatzes hat durch die U-Strab gelitten. Plus Konzerthaus abgehängt und Anbin- dung des Hbf via Karlstraße geschwächt.

Versprochen wurde auch eine **Beschleuni- gung des ÖVs**, sofern man nicht in die City selbst wollte, denn dort muss man als End- kunde ja noch den längeren Weg in den Untergrund dazuzählen. Für die Durchfah- rer oder für die Wirtschaftlichkeit (weniger Bahnen durch schnellere Umläufe) sollte sie was bringen. Stichprobe (eine Richtung werktags) mit aktuellem Plan und 2009:

S1/S11 Ettlingen – Marktplatz – Neureut-K.: 2009 21+21 min, 2024 24+19 min: **+1 min**

S2 Blankenloch-K. – Marktpl – Rheinst-Röss: 2009 21+28 min, 2024 24+25 min: **+0 min**

S5 Durlach Bf – Marktpl. – Rheinbergstr.: 2009 11+20 min, 2024 11+17 min: **-3 min**

1 bzw. 4 Turmberg – Europapl. – Badeniapl.: 2009 21+14 min, 2024 18+17 min: **+0 min¹⁾**

2 Wolfartsweier – Marktpl. – Siemensallee.: 2009 20+35 min, 2024 21+33 min: **-1 min**

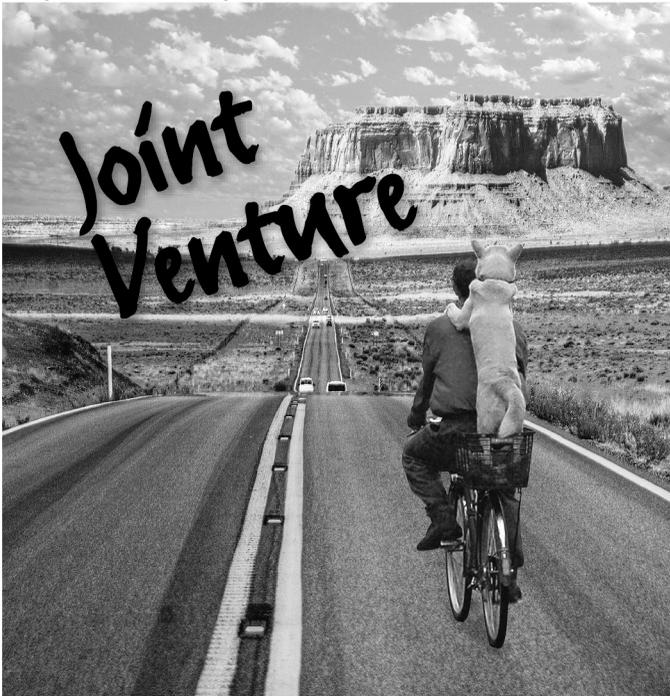
4/3 bzw. 4/1 Waldstadt – Europapl. – Heide: 2009 23+10 min, 2024 22+9 min: **-2 min²⁾**

¹⁾zzgl. 4 min Umstieg 2024 Mühlburger Tor

²⁾zzgl. 3 min Umstieg 2009 Kaiserstraße

Vergleicht man die Fahrtzeiten auf „kurzer Strecke“ zwischen Gottesauer Platz, Mühl- burger Tor und Augartenstraße, findet man zwar Zeitersparnisse von 4, 3 oder 2 min, die aber über das ganze Netz teils wieder ver- puffen, bei der S2 etwa durch den Umweg in den Tunnel, bei der S1 wohl für die Fahr- planstabilität etc. Einsparungen entstehen also eher durch das eingedampfte Liniennetz als durch die schnellere Fahrt. Knifflig wird es bei Störungen und Baustellen, denn durch naturgemäß fehlende Verbindungen zwischen ober- und unterirdischem Netz, wo es rein oberirdisch welche gab / gege- ben hätte, sinkt die Flexibilität des Netzes.

Mein Fazit: Man kann sie nutzen, ich tue das auch, aber der ÖV wurde umständli- cher, die Belastung der Bürger war und ist hoch (Bau) und bleibt es (Geld, Platanen), Kaiserstraße und Handel wurden *durch die Kombi* nicht schöner (nur die Kriegsstraße), durch das Bauen verdrängt fand ich schö- nere Flaniererrouten, denen ich treu bleibe. Trotz heller Haltestellen bleibt es für mich ein überflüssiges Projekt. **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



**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**:
7.1., 4.2., 4.3., 1.4., 6.5., 3.6., 1.7., 5.8., 2.9., 7.10., ...

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)

Donnerstag: Naturfreunde Karlsruhe

Jeweils am ersten Donnerstag/Monat Umwelt-
Stammtisch mit Vorträgen und Austausch, um
19:30 Uhr. Nicht im Januar, Mai, August.

27.12., 31.1., 28.2., 28.3., 25.4., 30.5., 27.6.,

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

Mi. 15.1. 18–21 Uhr ohne Anmeldung,
mit Anmeldung Sa. 1.2. 15–18 Uhr

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

**Di. 14. Januar 2025, Di. 11. Februar 2025 &
Di. 11. März 2025 Solar-Sprechstunde**

Beratung und Informationen zu Photovoltaik-
Anlagen am Balkon oder auf dem Dach.
BUZO-Umweltzentrum, **17–18 Uhr.**

Interesse? Mitmachen? Mitglied werden!

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

**Do. 13. März 2025 Gründungstreffen
einer Fußverkehrsinitiative in Karlsruhe**
im ADFC-Büro, **s. a. S. 14 20 Uhr**

**Di. 21. Januar 2025 Sold City – Wenn
Wohnen zur Ware wird: Teil 1** – Eigentum
vor Menschenrecht? Eine Filmvorführung
organisiert von den Naturfreunden Karlsruhe.
BUZO-Umweltzentrum, **18:30 Uhr**

**Do. 6. Februar 2025 Umwelt-Stammtisch
der Naturfreunde Karlsruhe** Vortrag:
„Die Deutsche Bahn AG, eine kritische
Analyse“. BUZO-Umweltzentrum, **19:30 Uhr**

**Di. 18. Februar 2025 Sold City – Wenn
Wohnen zur Ware wird: Teil 2** – Enteignung
statt Miete für die Rendite. Eine Filmvorfüh-
rung organisiert von den Naturfreunden
Karlsruhe. BUZO-Umweltzentrum, **18:30 Uhr**

**Sa. 22. Februar 2025 Smartphone
Workshop Naturfreunde Karlsruhe**
Grundlegende Funktionsweise, Interaktion
mit Cloudangeboten, Datenschutz und
Sicherheit. BUZO-Umweltzentrum, **15 Uhr**

**Do. 6. März 2025 Umwelt-Stammtisch der
Naturfreunde Karlsruhe** Vortrag: „Energie-
versorgung der Naturfreunde-Häuser, Ist-
Zustand und Zielvorstellungen“, Gertrud
Schäfer. BUZO-Umweltzentrum, **19:30 Uhr**

**Fr. 28. bis So. 30. März 2025 BUVKO in
Karlsruhe** Der Bundesweite Umwelt- und
Verkehrs-Kongress BUVKO findet zum 25.
Mal statt, diesmal bei Karlsruhe, Messehallen
in Rheinstetten: buvko.de **s. a. S. 3**