

Bahn in die Pfalz

Erdgas: RDK Nine danke!

ÖV auf dem Abstellgleis?

574

Licht?



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
Veranstaltungshinweis.....	3
Landtagswahl am 8. März.....	4
Erdgas-Großkraftwerk RDK 9 im Karlsruher Rheinhafen – Beitrag zu mehr Klimaschutz?.....	5
Park(ing) Day 2025 in der Kronenstraße.....	7
Licht aus!.....	8
Karlsruher können länger in der Pfalz feiern....	10
S52 am Wochenende.....	11
Änderungen neuer Fahrplan Dezember 2026..	12
Karlsruhe besser als Kopenhagen!.....	13
Was ist ein Mobilitätsspass?.....	15
Bus & Bahn in Karlsruhe auf dem Abstellgleis?.	17
Termine.....	20

Fotos & Grafiken:

Mari Däschner, Johannes Iffländer,
Holger Heidt, Heiko Jacobs,
Pixabay, Andrea Sauer

Titelbild: Rheinhafen im Februar 2018:

Ein Einsystem-Stadtbahnwagen der ersten Generation, nicht barrierefrei, schon alt, Brandschutz für die U-Strab lohnt nicht mehr, wartet auf das Abwracken, so wie heute der ganze ÖV in Karlsruhe? Nicht weit weg soll das RDK 9 gebaut werden und es geht über den Rhein. Das Bild steht also stellvertretend für alle Themen im Heft.

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](mailto:Heiko.Jacobs)

Redaktion: Mari Däschner, Holger Heidt, Heiko Jacobs, Reiner Neises, Ute Rieger, Herausgeber: Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrhein Gebiet 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

Verein:	BUZO 1971/1986	Spenden:	IBAN: DE63 4306 0967 7034 6752 00	Web: buzo.umverka.de	E-Mail: buzo@umverka.de
PRO BAHN	38 05 75	DE40 6009 0800 0000 9500 05	probahn.umverka.de	probahn@umverka.de	
VCD 1986/88 RJK	38 06 48	DE29 6009 0800 0000 9536 95	vcd.umverka.de	vcd@umverka.de	

Liebe Leserinnen und Leser

Da hatten wir im letzten Heft doch tatsächlich behauptet, Freibier sei zur Rettung des Verbrennermotors kaum nutzbar. So kann man sich irren. Gotland macht vor, wie man auch aus den flüssigen Ausscheidungen des menschlichen Körpers alternative Energien gewinnt:
mdr.de/wissen/urin-recycling-loesung-fuer-umweltprobleme-100.html

Dass Essen politisch ist, musste kürzlich auch eine Pfälzer Musikband feststellen, die sich dagegen zur Wehr setzte, dass ihr Loblied auf die „Lewwerworschd“ von einem Vertreter der Partei, die alles andere, nur keine „Alternative für Deutschland“ ist, vereinnahmt wurde.

Und die Druckfarbe des u&v war im Oktober kaum getrocknet, als das Europaparlament einen neuen Kulturkampf ansetzte und bestätigte, wie politisch die „Wurst“ ist. Der Begriff soll jetzt nur noch für tierische Lebensmittel verwendet werden dürfen. So sollen die vielen Dramen, die sich bislang vor den Kühltheken in Supermärkten abspielten, weil verwirrte Kund*innen nicht mehr wussten, was sie essen sollen, ein Ende bekommen. Allerdings ist es gar nicht so einfach, neue Begrifflichkeiten für Veggie-Wurst, Soja-Schnitzel oder Vega-Steak zu finden. Wir bitten die Leserschaft daher um Einsendung von kreativen Vorschlägen als sprachlichen Ersatz für „Veggie-Burger“, „Palatschinken“ und „Fruchtfleisch“. Als Preis für die beste Einsendung zu gewinnen gibt es einen Beutel Holzhackschnitzel. Ach Mist, die dürfen ja demnächst dann wohl auch nicht mehr so heißen ...

Der nächste Tiefschlag unserer angeblichen Volksvertreter im EU-Parlament gegen umweltbewusste Verbraucher*innen folgte Anfang Dezember. Gentechnisch veränderte Lebensmittel sollen künftig nicht mehr gekennzeichnet werden müs-

sen. Nur noch das Saatgut, was man an der Ladentheke ja auch prima erkennen kann. Ein Grund mehr, vorrangig auf Bio-Qualität im Einkaufskorb zu setzen. Und auch das Inkrafttreten der schon vor Jahren beschlossenen Verordnung für entwaldungsfreie Lieferketten wird unter dem Deckmantelchen des Bürokratieabbaus bis Ende 2026 verschoben, um genügend Zeit zu haben, sie bis dahin abzuschwächen. Dann wird es ja immerhin auch künftig noch genügend Holzhackschnitzel geben – oder wie immer sie bald heißen, egal aus welchem Anbau.

Wir wünschen trotzdem allen eine spannende Lektüre und einen guten Start in das Jahr 2026. Lassen Sie sich es über die Feiertage schmecken, solange die neuen Regelungen noch nicht greifen.

PS: Kurz vor Druck sind noch die Förderbescheide für den Neubau der Turmbergbahn und zwei Streckensanierungen eingetroffen!

Veranstaltungshinweis

Ist ein auf viele Jahre mit Fracking-Gas betriebenes neues **Gaskraftwerk** der EnBW (RDK9) im Rheinhafen ein Beitrag zur nachhaltigen, klimaschonenden und sozialen Energieversorgung von Karlsruhe?

Mit dieser Frage im Gepäck lädt die BUZO in Kooperation mit den Naturfreund*innen Karlsruhe am 25. Februar zum Vortrag ein ins BUZO-Umweltzentrum. Die EnBW plant im Karlsruher Rheinhafen ein neues Kraftwerk. Über die Hintergründe, mögliche Auswirkungen und die Sinnhaftigkeit des Vorhabens informiert uns Harry Block.

*Wir freuen uns über viele Gäste! Vortrag am **Mittwoch, 25.2.2026** um **19 Uhr** im Umweltzentrum.*



Landtagswahl am 8. März

Am 8. März 2026 wird in Baden-Württemberg ein neuer Landtag gewählt. Da Winfried Kretschmann nach 15 Jahren als Ministerpräsident mit 77 Jahren nicht mehr antritt, wird auf jeden Fall eine lange Ära enden und es einen Wechsel geben. Wir Wahlberechtigten können mit unseren Stimmen bestimmen, wie die Parteien dann im neuen Landtag vertreten sind – und wie sich bei der letzten Bundestagswahl sehr deutlich gezeigt hat, zählt wirklich jede Stimme. Nutzen wir diese Möglichkeit!

Das Klimabündnis Karlsruhe organisiert am Montag, 9. Februar um 19 Uhr im Tollhaus eine Veranstaltung mit den Kandidat*innen der aussichtsreichsten demokratischen Parteien. Für welche der vielfältigen Themen aus dem Bereich des Klima- und Umweltschutzes, der Biodiversität oder der Nachhaltigkeit sich das Organisationsteam für die Veranstaltung entscheidet, steht noch nicht fest. Es werden aber wieder wie bei der Veranstaltung zur Bundestagswahl zwei Themenbereiche sein, damit genügend Zeit für Diskussion und Fragen bleibt. An einem Abend kann man nicht zu viele Themen ansprechen, jeder Aspekt verdient Beach-

tung, und die dann ausgewählten stellen bestimmt keine größere Wertigkeit vor den anderen Aspekten dar. Es ist sehr wichtig, durch eine gut besuchte Veranstaltung deutlich zu machen, welche große Bedeutung wir diesen Zukunftsthemen geben. Der Abend ist eine sehr gute Gelegenheit, sich ein persönliches Bild von den Kandidat*innen und den Plänen ihrer Parteien zu machen.

Verfolgt man die aktuelle politische Diskussion, hat man leider den Eindruck, dass es vor allem darum geht, den „alten“ Zustand sogar mit den problematischsten Auswüchsen zu erhalten oder gar wiederherzustellen. Dabei sind viele Akteur*innen in der Zivilgesellschaft, in der Wirtschaft und in der Wissenschaft schon viel weiter und arbeiten an Änderungen und Lösungen für ein nachhaltiges, Klima und Umwelt schonendes Leben und Wirtschaften. Diese Transformation bedeutet aber auch ein Ende sowohl für viele bequeme Superverdienste ganzer Industriezweige und Länder wie auch für lieb gewonnene Gewohnheiten von uns Einzelnen. Es gibt Menschen, die heute schon wenig haben und mit Recht fürchten, in naher Zukunft noch

schlechter gestellt zu sein. Nach Ansicht der Autorin nutzen mächtige, interessierte Akteure diese Lage, um Stimmung gegen die notwendigen Veränderungen zu machen. Hier müssen wir aktiv bleiben oder werden und für eine gerechtere und zukunftsfähigere Politik eintreten. Nutzen wir auch unser Stimmrecht am 8. März.

Ute Rieger



Podium im Tollhaus am 27.1.2025; Foto: Andrea Sauer

Erdgas-Großkraftwerk RDK 9 im Karlsruher Rheinhafen – Beitrag zu mehr Klimaschutz?

Die Firma Energie Baden-Württemberg (EnBW) plant die Errichtung und den Betrieb eines **mit Erdgas betriebenen neuen Großkraftwerks RDK 9 im Rheinhafen Karlsruhe**. Dieses Kraftwerk soll so gebaut werden, dass es zu einem späteren Zeitpunkt auf Wasserstoffbetrieb umgestellt werden kann. Das geplante Gaskraftwerk **soll das bestehende Kohlekraftwerk RDK 8 ersetzen**.



Protestaktion von Fridays For Future;
Foto: Johannes Iffländer

Welche grundsätzlichen Bedenken hat das Klimabündnis Karlsruhe?

Warum wird der Bau und der Betrieb eines Erdgas-Kraftwerks abgelehnt?

- Der in den kommenden Jahren steigende Strombedarf kann über den konsequenten Ausbau der Erzeugung erneuerbarer Energien gedeckt werden (siehe unten). Einen Rückfall in das Zeitalter der fossilen Energieerzeugung können wir vor diesem Hintergrund nicht verantworten.

- Bei weiter steigendem Strombedarf werden wir später für wenige Tage im Jahr auch Gaskraftwerke für die Deckung von Spitzenlasten und Dunkelflauten benötigen, um Versorgungslängspässe zu vermeiden. Diese Kraftwerke müssen aber von Beginn an mit grünem Wasserstoff betrieben werden.
- Claudia Kemfert, Professorin an der Leuphana Universität Lüneburg, hat sich im November 2025 sehr kritisch zur geplanten Dimensionierung des Kraftwerks geäußert und darauf hingewiesen, dass ein Gaskraftwerk in der von der EnBW geplanten Größenordnung aus wissenschaftlicher Sicht nicht in ein zukunftsfähiges Energiesystem passt.
- Die EnBW möchte RDK 9 bis weit über die Mitte der 2030er Jahre hinaus im Bereich der Mittellast einsetzen. Falls wir in Zukunft wirklich für einige Stunden oder Tage Stromengpässe hätten, würde das Mittellast-Kraftwerk wahrscheinlich sowieso betrieben und stünde für die Deckung dieses Spitzenbedarfs gar nicht zur Verfügung. Mit mehreren Tausend Volllaststunden pro Jahr würde es große Mengen an CO₂ und anderen Schadstoffen ausstoßen, welche die Gesundheit der Menschen gefährden.

Welche anderen Möglichkeiten stehen zur Deckung des Spitzenbedarfs an Strom zur Verfügung, die nicht zu einer gesundheitlichen Beeinträchtigung der Menschen führen?

- Der Ausbau von Windkraft- und Photovoltaikanlagen muss konsequent weitergeführt und staatlich gefördert werden.
- Große Batteriespeicher, die nachhaltig produziert werden, können bei Strom-

engpassen als Puffer eingesetzt werden.

- Auch die Stromerzeugung aus den erneuerbaren Quellen Wasserkraft und Biogas sind schnell Regelbar und können noch erheblich ausgebaut werden. Ergänzend kann Geothermie weitgehend klimaneutral zur Sicherung der Stromversorgung beitragen.

- Die Stromnetze der europäischen Länder werden immer enger miteinander vernetzt und können dann Strom liefern, wenn bei uns ein Engpass besteht.
- Langfristig sind alle derartigen Investitionen weitaus sinnvoller und wirtschaftlich rentabler als Investitionen in fossile Energieanlagen! Nur bei kurzfristiger Betrachtung ist fossile Infrastruktur scheinbar kostengünstiger!

Fazit: Der Bau des Erdgas-Kraftwerks RDK 9 würde der fossilen Gaslobby nützen, aber die notwendige Umstellung auf CO₂-freie Energieversorgung im Raum Karlsruhe um viele Jahre verzögern!

Was plant die Stadt Karlsruhe im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für den Bebauungsplan RDK 9 im Rheinhafengebiet Karlsruhe?

- Die Stadtverwaltung und die Mehrheit des Gemeinderats wollen das Genehmigungsverfahren zügig vorantreiben und in einem städtebaulichen Vertrag einige Regelungen und Restriktionen für den Betrieb des Kraftwerks mit der EnBW vereinbaren. Vorbild dafür soll der städtebauliche Vertrag sein, der zwischen der Stadt Heilbronn und der EnBW für ein Erdgas-Kraftwerk in Heilbronn abgeschlossen wurde.

Welche Mindestanforderungen stellt das Klimabündnis Karlsruhe an einen städtebaulichen Vertrag, falls das Kraftwerk trotz unserer Ablehnung gebaut wird?



- Dieser Vertrag muss mindestens die Restriktionen enthalten, welche die Stadt Heilbronn mit der EnBW für das Kraftwerk Heilbronn vereinbart hat, insbesondere hinsichtlich des Ausstößes von klima- und gesundheitsschädlichen Stoffen, wie etwa Kohlendioxid, Methan, Stickoxide, Schwefeldioxid und Feinstaub. Die für das Kraftwerk Heilbronn vereinbarten Grenzwerte sind deutlich niedriger als die Grenzwerte, die das Bundesimmissionsschutzgesetz vorsieht.
- Der Betrieb des Kraftwerks muss auf die Deckung des Spitzenbedarfs ausgerichtet und verbindlich auf maximal 1.000 Stunden pro Jahr unter Volllast begrenzt werden. Das bedeutet, dass es in der Lage ist, Dunkelflauten und Spitzenbedarf abzudecken. Ein Betrieb des Kraftwerks zur Deckung eines darüber hinaus gehenden Strombedarfs (Mittellastbetrieb) ist nicht erforderlich, wie oben bereits dargestellt, und wegen der erhöhten CO₂-Emissionen abzulehnen.
- Die EnBW hat mit US-Firmen Verträge mit einer Laufzeit von 20 Jahren über die Lieferung von Fracking-Gas abgeschlossen. Wir fordern, in dem städtebaulichen Vertrag den Einsatz von Fracking-Gas im RDK 9 verbindlich auszuschließen. Fracking-Gas erzeugt hohe Energie- und Methanverluste. Vor allem bei Fracking-Gas aus den USA sind die Methanverluste extrem hoch. Methan ist ein echter Klimakiller: 1 kg erzeugt in der Atmosphäre in 20 Jahren so viele Klimaschäden wie 84 kg Kohlendioxid. Die Gewinnung von Fracking-Gas führt in den USA zu hohen Gesundheitsbelastungen für die Beschäftigten und zu großen Umweltbelastungen.

- Ein Stufenplan muss verbindlich regeln, dass eine Umstellung von RDK 9 auf 100 % grünen Wasserstoff erfolgt, sobald dies technisch möglich ist – und nicht erst, wenn Erdgas und grüner Wasserstoff denselben Preis haben. Nur bei Erfüllung dieser Voraussetzung will die EnBW die Umstellung realisieren.
- In dem Vertrag müssen verbindliche Fristen für die Umsetzung des gesamten Vorhabens festgelegt werden. Außerdem sind Vertragsstrafen für den Fall von Vertragsverletzungen festzulegen. Darüber hinaus muss verbindlich geregelt werden, dass die von der Stadtverwaltung Karlsruhe beauftragten Fachleute jederzeit Zugang zu den Anlagen erhalten, um die Einhaltung der getroffenen Regelungen zu überprüfen. Dies gilt insbesondere für die Einhaltung der vereinbarten Grenzwerte von Schadstoffen im Rahmen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes.

Welchen Appell richtet das Klimabündnis an die Verantwortlichen?

Bitte überdenken Sie Ihre Haltung zu RDK 9! Dieser Appell richtet sich an die Mitglieder des Gemeinderates und die Zuständigen in der städtischen Verwaltung ebenso wie in der EnBW und der Landesregierung, die über den Aufsichtsrat Einfluss auf die EnBW ausüben kann.

Fazit des Klimabündnisses:

Der Bau des RDK 9 käme einem Rückfall in das fossile Zeitalter gleich und würde den Raum Karlsruhe für viele Jahre an das überaus klimaschädliche Erdgas fesseln! Die dafür erforderlichen hohen Fördergelder und Investitionsmittel sollten besser für den Ausbau der erneuerbaren Stromerzeugung (Wind- und Photovoltaikanlagen) sowie für den Bau großer Stromspeicher und Elektrolyseure zur Herstellung von grünem Wasserstoff verwendet werden!

Roland Baur (Klimabündnis Karlsruhe)

Park(ing) Day 2025 in der Kronenstraße



Aktion beim Park(ing) Day in der Kronenstraße; Foto: Mari Däschner

Am dritten Freitag im September ist jedes Jahr weltweit Parking Day, der Aktionstag für einen lebendigen öffentlichen Raum anstelle von Parkplätzen und Autoverkehr. In Karlsruhe lacht an diesem 19. September die Sonne, es ist ein strahlender warmer Herbsttag, wie es dieses Jahr nur wenige gab. Angeregt von der schönen Spielaktion auf der Kronenstraße im letzten Jahr, hat die BUZO wieder Anwohner*innen und Vereine im Umweltzentrum zusammen gebracht, um

gemeinsam die Kronenstraße zu bespielen. Es gibt gemütliche Treffpunkte auf Parkplätzen, wo bei leckerem Kuchen, Tee und Kaffee gemeinsam der Spätsommer genossen wird. Eine Familie aus der Straße hat ihr Plantschbecken aufgebaut zur großen Freude der Kinder.

Die offizielle Spielstraße Kronenstraße wird an diesem Nachmittag mal wirklich zum Spielen genutzt: Fußballspielen, Seil-springen, Roller fahren. Lastenkarle bietet Probefahrten an, NABU, Schwarzwald-

verein, VCD und BUZO informieren über ihre Arbeit. Ein Anwohner begeistert das Publikum als Stelzenmann, ein sehr schön gestalteter und begrünter Hinterhof kann besichtigt werden. Kurzum, es ist wieder eine gelungene Aktion, wir freuen uns schon auf den Park(ing) Day 2026 und hoffen, dass bis dahin die Kronenstraße auch im Alltag ein wenig mehr von kleinen und großen Fußgänger*innen genutzt wird.

Ute Rieger



Milchstraße; Foto: Pixabay, freie Nutzung

Licht aus!

Wenn die Sonne untergeht, sind wir es gewohnt, künstliche Lichtquellen zu nutzen um weiter arbeiten zu können oder Freizeitaktivitäten nachzugehen. Laternen erhellen Straßen und Plätze in den Städten, und Lampen sorgen für ausreichend Raumhelligkeit in den Häusern am Abend und in der Nacht. Elektrisches Licht ist in vielen Fällen notwendig, beispielsweise aus Sicherheitsgründen im Straßenverkehr, aber ein erheblicher Teil des künstlichen Lichts in unserem Alltag

wird allein aus ästhetischen Gründen, als Industrie- und Gebäudebeleuchtung oder zu Werbezwecken eingesetzt und das – dank gestiegener Energie-Effizienz bei gleichzeitig sinkenden Kosten – in immer stärkerem Ausmaß. Die Nacht ist nicht mehr dunkel, der übertriebene Einsatz von Kunstlicht ist zum Problem geworden und weitet sich Jahr für Jahr aus. Unter dem Titel „Verlust der Nacht“ widmete sich dem Thema Lichtverschmutzung auch eine Ausstellung in

Karlsruhe, die bis zum 3.11.2025 im Regierungs-präsidium zu sehen war.

Um zu verstehen, warum die künstlich erhelltene Nacht so problematisch ist, muss man sich nur einmal ver-gegenwärtigen, dass der Tag-Nacht-Rhythmus eine seit etwa 3 Milliarden Jahren ziemlich konstante planetare Größe ist, an die sich fast alle Lebewesen evolutionär angepasst ha-ben. Als Taktgeber für die innere Uhr steuert Licht viele lebenswichtige Pro- zesse bei Pflanzen, Tieren und Menschen, ob Blühzeitpunkte, Schlaf- und Wach- phasen oder Zellregeneration. Da die meisten Insekten nachtaktiv sind, wird Lichtverschmutzung als eine der Haupt- ursachen für das dramatische Insekten- sterben angesehen, mit entsprechend katastrophalen Folgen auf ganze Öko- systeme und damit auf das gesamte Leben. Geschätzte 150 Milliarden Insek- ten sterben jedes Jahr in Deutschland nur durch die Straßenbeleuchtung. Direkte negative Folgen haben die künstlichen Lichtquellen beispielsweise auch auf Vö- gel und Fledermäuse, die sich nicht mehr orientieren können, und auf viele andere Tiere, die nachts von Laternen und Scheinwerfern geblendet werden und von letztlich tödlichen Verhaltensänderungen betroffen sind. Schließlich leidet auch die menschliche Gesundheit, denn Störungen beim Schlaf-/Wachrhythmus können Burn-Out hervorrufen und viele andere schwerwiegenden Erkrankungen bis hin zu Krebs fördern.

Der Mangel an Dunkelheit in der Nacht und die von Städten und Industriegebie- ten erzeugten diffusen Lichtglocken, die die Atmosphäre weithin erhellen, lassen uns zudem den Sternenhimmel nicht



Bäume, die wegen Beleuchtung im Herbst ihr Laub nicht rechtzeitig abwerfen, riskieren Frostschäden

mehr erkennen. Offenbar hat etwa ein Drittel der Menschen in Deutschland noch nie die Milchstraße gesehen.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist der Energiever- brauch. Obwohl uns die LED-Technik viel sparsa- mere Leuchtmittel ge- bracht hat, führt der inflationäre Einsatz von Lämpchen, Gebäudestrah- lern und besonders frag-

würdige Garten-Illuminationen zu immer weiter steigendem Stromverbrauch – ein typischer Rebound-Effekt.

Wir müssen also zum Schutz der Umwelt, im Sinne der Nachhaltigkeit und aus ei- genem Interesse der Lichtverschmutzung dringend entgegen wirken, indem wir Lichtquellen dort, wo sie unnötig sind, ausschalten und sie an den wirklich un- verzichtbaren Stellen optimieren. Mit geringerer Helligkeit, angepasster Licht- farbe und besserer Lichtführung kann schon viel erreicht werden. Bewegungs- melder, die intelligent eingestellt sind, der Verzicht auf „kalte“ LED mit dem schädlicheren hohen Blauanteil und Abschirmvorrichtungen an Laternen, die Streulicht in die Umgebung verhindern und stattdessen zielgerichtet auf den Weg leuchten, sind Beispiele für wirksa- me Maßnahmen.

***Zielgerichtet auf den Weg
geleuchtet anstatt ins NSG Alter
Flugplatz; Fotos: Mari Däschner***



Besonders in der Nähe von Naturschutzgebieten und anderen wertvollen Ökosystemen ist die Anpassung des Lampendesigns wichtig, das hat auch das Forschungsprojekt NaturLicht gezeigt. Unter anderem in Karlsruhe konnte durch den Einsatz einer neuen, abgeschirmten Beleuchtung an der Grenze zum Naturschutzgebiet die Zahl der vom Licht angezogenen Insekten in etwa halbiert

werden. Für eine wirkliche Trendumkehr sind weitere wissenschaftliche Untersuchungen und vor allem die rasche praktische Umsetzung der bereits bestehenden Erkenntnisse in Sachen umweltfreundliche Beleuchtung nötig.

Mari Däschner

www.paten-der-nacht.de

www.tatort-strassenbeleuchtung.de

Karlsruher können länger in der Pfalz feiern

Der Auftraggeber „Zweckverband Öffentlicher Personen-Nah-Verkehr (ZÖPNV)“, der den Schienen-Personen-Nah-Verkehr im Süden von Rheinland-Pfalz bestellt, hat zum Fahrplanwechsel 12/2025 insbesondere am Wochenende das Bahnangebot dankenswerterweise erweitert bzw. im Zusammenhang mit der Einführung der neuen „Batterieelektrischen Triebfahrzeuge“ (BEMUs = Battery Electric Multiple Unit) die Fahrpläne im „Pfalz-Netz“ überarbeitet.

Auch wenn es Karlsruher nicht tangiert, fährt die RB55 ab Landau in Richtung Annweiler werktags eine Stunde länger. In den Nächten von Freitag auf Samstag bzw. von Samstag auf Sonntag werden RB55-Spätangebote ab 19.12.2025 eingerichtet, die vom ADFC Landau mit tatkräftiger Unterstützung der streiterfahrenen Schülern und Schülerinnen des Evangelischen Trifels-Gymnasiums in Annweiler initiiert wurden. Diese hatten bereits in 2025 für den Erhalt der Trägerschaft ihrer Schule erfolgreich demonstriert.

Aus Karlsruher Sicht könnte hier die Fahrt der RB55 ab Pirmasens Hbf um 22:27 Uhr noch interessant sein, denn sie ermöglicht am Wochenende einen Umstieg in Landau nach Karlsruhe.

Weitaus nützlicher sind aus Karlsruher Sicht die folgenden RB51-Fahrten ab Neustadt:

- um 21:36 Uhr, die zukünftig umsteigefrei nach Karlsruhe verkehrt,
- um 22:26 Uhr (andere Abfahrtszeit hängt mit Schichtende von Daimler Truck in Wörth zusammen)
- freitags auf samstags und samstags auf sonntags neu um 23:36 Uhr.

Die Fahrzeit bis Karlsruhe beträgt 1 Stunde und 11 Minuten.

Am Wörther Bahnhof bestehen meist günstige Umstiege von der Stadtbahn S51 aus Germersheim auf die RB51 bzw. von der RB51 auf die S5/S51 via Rheinbergstraße in Richtung Karlsruhe-Weststadt.

Da die RB51 und die S51 an allen Stationen halten, ist die Fahrtzeit zwar nicht günstig. Es lohnt sich jedoch einen Pfälzer-Festkalender beim Tourismusverband zu besorgen, denn es wird an jedem Wochenende irgendwo in der Südpfalz gefeiert.

Klaus Hölderich

S52 am Wochenende

Zum Fahrplanwechsel am 14.12.2025 ändert sich der Stadtbahn-Wochenendverkehr in den Tagesrandlagen

Im umwelt&verkehr 2/25 wurde ausführlich über das Stadtbahn-Konzept S52 und mehr Verbindungen berichtet. So werden zum Fahrplanwechsel 12/2025 werktags

neben den bestehenden S52-Abfahrten um 15:37 und 16:37 Uhr weitere S52-Bahnen um 12:37 und 14:37 Uhr vom Marktplatz (Pyramide, U Gleis 5) via Hauptbahnhofs-Vorplatz, Westbahnhof und Wörth in Richtung Germersheim eingesetzt. Leider fehlt noch die Bahn mit Abfahrt um 13:37 Uhr, um den Nachmittagsverkehr zu komplettieren.

Ab Samstag, 19.12.2025 werden am Wochenende Fahrtrouten vorhandener Stadtbahnfahrten in den Tagesrandlagen geändert, wodurch zusätzliche Fahrten unter der Linie S52 durchgeführt werden.

Nur samstags und sonntags früh startet im Nightliner-Verkehr auch die S52 in Richtung Germersheim. Mit dem Fahrplanwechsel beginnt eine S52-Fahrt ab Karlsruhe, Marktplatz-Pyramide (U) einzig um 1:36 Uhr über die oben beschriebene Route in die Pfalz. Der Hauptbahnhof wird um 1:43 Uhr passiert. Die S52-Ankunft in Germersheim, Bf ist um 2:33 Uhr. Bisher startete diese Fahrt als S51 ab Albtalbahnhof.

Aufgrund eines Fahrplanantrags des Fahrgastverbands „PRO BAHN, Regionalverband Mittlerer Oberrhein und Südpfalz“ wird ab 20.12.2025 die bisherige frühe Stadtbahnfahrt S51 am Samstag-Morgen unter anderem zu Daimler Truck in Wörth auf der Strecke Germersheim-Wörth um 10 Minuten vorverlegt und erhält die Liniennummer S52. Auch wenn die Montagebänder bei Daimler Truck in Wörth stillstehen, finden samstags dort Instandhaltungs- und Reinigungsarbeiten, Fahrzeug-Finisharbeiten nach Bandablauf, Fahrerschulungen, Fahrzeugauslieferungen etc. statt. Aber auch für Pfälzer Mitarbeiter in den Karlsruher Gewerbegebieten bei Knielingen, im Hafen und am Westbahnhof könnte diese frühe Fahrt interessant werden.

Die Abfahrt erfolgt jetzt ab Bahnhof Ger-



S52 hält Germersheim Mitte; Foto: Holger Heidt

mersheim um 4:30 Uhr. Wie an Werktagen mit der Schnellbahn S3 wird der Bahnhof Wörth um 5:02 Uhr erreicht. Anschließend geht es mit allen Halten bis zum Hauptbahnhofs-Vorplatz in Karlsruhe weiter. Er wird um 5:21 Uhr erreicht, d. h. rechtzeitig zum Knoten um 5:30 Uhr, der derzeit noch wenige Anschlüsse bietet, was sich jedoch nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und dem Rastatter Tunnel zu 12/2026 schon ändern könnte. Die Bahn fährt weiter zum Marktplatz. Dort wird die Liniennummer auf S51 geändert. Es ist kein Umsteigen notwendig. Man kann auf seinem Platz sitzenbleiben. Abfahrt ist dort im Rahmen des „Nightliner-Verkehrs“ um 5:30 Uhr. Ab 6:01 Uhr fährt diese Bahn ab Wörth nach Germersheim (an 6:33 Uhr). Bisher wendete diese Bahn am Mühlburger Tor, was kein primäres Ziel von Fahrgästen aus der Pfalz ist. Diese wollen hauptsächlich zum Hauptbahnhof oder in die Kaiserstraße.

Ebenso ab 20.12.2025 fährt wieder eine S51 ab Germersheim Bf um 5:50 Uhr über Wörth und Knielingen, Rheinbergstraße in die Karlsruher-Innenstadt.

Klaus Hölderich

Änderungen neuer Fahrplan Dezember 2026

Baustellen

Die kleineren kurzfristigen Baustellen (neben lange geplanten Großaktionen) haben inzwischen auch den Raum Karlsruhe erreicht, so dass quasi **tägliche** Überprüfung der Stammverbindungen kein Fehler ist. In letzter Zeit besonders häufig von Ausfällen betroffen sind die Nachtstunden bzw. die Linien RE 1 nach Pforzheim, RE 73 nach Heidelberg, S31/S32 zwischen Karlsruhe und Durlach bzw. Bruchsal, S33 Bruchsal–Graben-Neudorf, und andere. Der Fernverkehr **Karlsruhe–Stuttgart** über Bruchsal fällt vom 13. Januar bis 6. Februar und 26. Juni bis 11. September 2026 weitgehend aus, derjenige über Pforzheim vom 25. Januar bis 20. März 2026.

Fernverkehr

Zum Fahrplanwechsel am 14.12.2025 kommt ein ICE-Halbstundentakt zwischen **Stuttgart und Mannheim** sowie **Mannheim und Frankfurt**. Dies wirkt sich auch folgendermaßen auf den Raum Karlsruhe aus:

- geänderte Abfahrtszeiten – häufig nur einige Minuten verschoben, was aber geänderte Umsteigebeziehungen bedeuten kann
- geänderte Durchbindungen – insbesondere wenn es ins Rheintal (Mainz/Koblenz) bzw. über Basel oder Hannover/Hamburg hinausgeht
- geänderte Zwischenhalte, zum Beispiel (nicht mehr) Frankfurt Flughafen oder Offenburg vs. Baden-Baden

Mit Inbetriebnahme des einen oder anderen Großbauwerks (Rastatter Tunnel voraussichtlich Ende 2026, Stuttgarter Tiefbahnhof frühestens Mitte/Ende 2027) soll es zu weiteren Änderungen (bzw. Rücknahme der jetzigen Änderungen) kommen.

Die ICE-Linie **Karlsruhe–Bruchsal–Heidelberg–Darmstadt–Frankfurt** erhält teilweise eine andere Linienbezeichnung, andere Zielbahnhöfe im Norden und andere Abfahrtszeiten (Bruchsal zur ungeraden vollen Stunde in beide Richtungen), vom 11. Juli bis 11. September auch zur geraden Stunde einige Züge, die statt Karlsruhe sonst von/nach Stuttgart fahren. Nordwärts entfällt der Halt in Wiesloch-Walldorf und um 15 Uhr auch in Bruchsal, südwärts um 13 Uhr in Bruchsal, außerdem entfällt nordwärts komplett die (für den Pendlerverkehr bedeutsame) 7-Uhr-Verbindung.

Die Pendlerverbindung zwischen **Karlsruhe** (ab 6:49) und **Stuttgart** (ab 17:02) über Bruchsal wird von ICE auf IC umgestellt.

Der nächtliche IC 2326 **Stuttgart–Karlsruhe 3:35 –Bruchsal–Heidelberg–Frankfurt** (über Flughafen) entfällt – es bleibt noch der ICE 618 (Stuttgart 2:22 direkt nach Heidelberg).

Die IC-Linie **Karlsruhe–Pforzheim–Stuttgart–Nürnberg** fährt nur noch zweimal (bisher 4x oder 5x) täglich weiter bis/ab Leipzig.

Neue ICE-Sprinter-Verbindung von **Stuttgart** (ab 7:03, an 20:57) über **Nürnberg** nach **Berlin** und zurück, Fahrzeit 4 Std 45 min.

Der Wochenend-**ICE** auf der **Schwarzwaldbahn** kommt künftig (ab März 2026) aus Köln statt Hamburg: Karlsruhe ab samstags 13:30, an sonntags 19:16.

Ein neuer **Nachtzug Basel–Karlsruhe–Kopenhagen** wurde angekündigt, fährt nun aber doch nicht. Der ÖBB-Nightjet nach Hamburg fährt mit neuem Wagenmaterial (wo es u. a. im Liegewagen die Mini-Cabins gibt).

Nahverkehr

Karlsruhe – Mannheim: die S9 fährt einmal stündlich weiter nach Groß Rohrheim, die halbstündlich versetzte Verbindung erhält die Liniennummer S6 und fährt weiter nach Mainz. Die nachmittäglichen Eilzüge gehen in der S6/S9 auf.

Karlsruhe – Heidelberg: die Linienbezeichnung S4 für die auf Bruchsal beschränkten S-Bahnen entfällt und geht in der S3 auf, einige weitere S-Bahn-Linienbezeichnungen im Raum Mannheim ändern sich ebenfalls. Der Fahrplan als solcher bleibt im wesentlichen gleich.

Schwetzingen – Frankfurt (RB 67): die Flügelung in Neu-Edingen (Friedrichsfeld) entfällt, beide Zugteile fahren von/nach Heidelberg. Der Zubringer aus Schwetzingen erfolgt durch eine Umsteigeverbindung mit Linienbezeichnung S12.

Germersheim – Wörth – Karlsruhe: die S3 fährt ab Februar 2026 auch an Wochen-

enden stündlich, die S52 erhält nachmittags zwei zusätzliche Zugpaare (zu letzterem siehe ausführlichen Bericht im Heft 2/25 bzw. in diesem Heft S. 10).

Offenburg – Kehl – Strasbourg: mehr bzw. längere Züge insbesondere an Wochenenden, aber mit zusätzlichem Umsteigen in Kehl.

Bruchsal – Bretten – Mühlacker: die Flügelung nach/von Stuttgart entfällt (künftig Umstieg in Mühlacker). Die Linienbezeichnung ändert sich von MEX 17c nach RB 71.

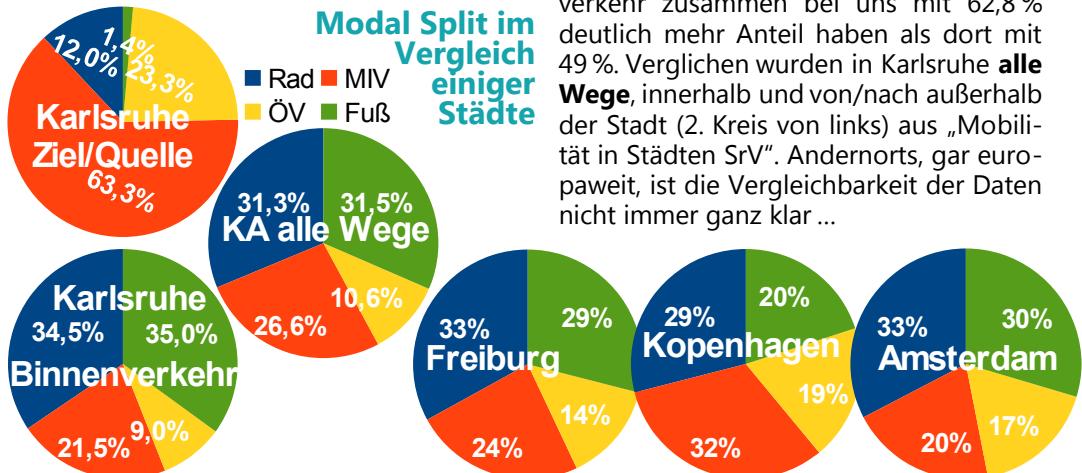
Der neue **Busbahnhof in Bruchsal** (südlich am Bahnhof) führt zu Änderungen bei Regionalbuslinien (die bisher nördlich am Bahnhof fahren) und bei Stadtbuslinien (die bisher ihren Treffpunkt am Rendezvousplatz haben und am Bahnhof „irgendwo nebenbei“ halten).

Martin Theodor Ludwig

Karlsruhe besser als Kopenhagen!

Beim Forum Aktive Mobilität, bei dem es um Fuß- und Radverkehr geht und das nun öffentlich tagt, wurde diese Aussage am 19.11.25 getätigt und von den Medien aufgegriffen. Aber worum ging es da? Es war ein Vergleich des „Modal Splits“

Modal Split im Vergleich einiger Städte



dieser beiden Städte, genauer um den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV: Autos und Motorräder etc.) an den Wegen, der in der Tat in Kopenhagen mit 32 % höher liegt als in Karlsruhe mit 26,6 %, während Fuß- und Radverkehr zusammen bei uns mit 62,8 % deutlich mehr Anteil haben als dort mit 49 %. Verglichen wurden in Karlsruhe **alle Wege**, innerhalb und von/nach außerhalb der Stadt (2. Kreis von links) aus „Mobilität in Städten SrV“. Anderorts, gar europaweit, ist die Vergleichbarkeit der Daten nicht immer ganz klar ...

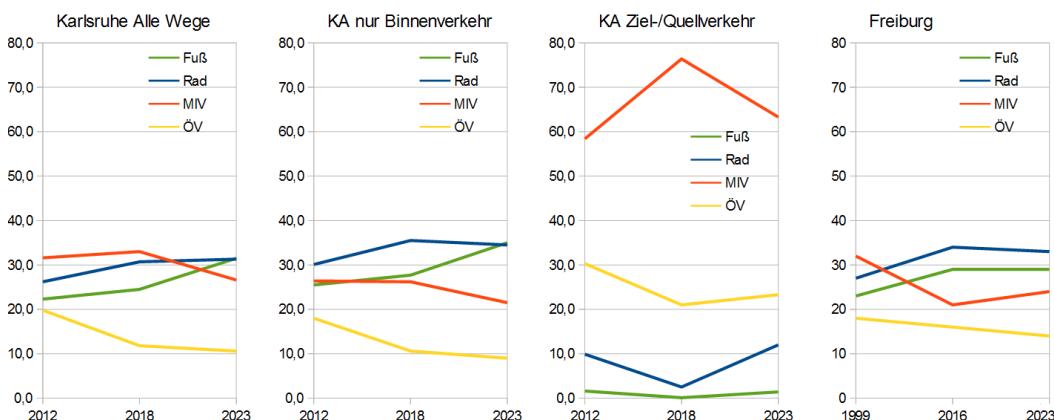
Zuvorderst zeigt der Vergleich, dass die Bedingungen für Rad- und Fußverkehr in Karlsruhe offensichtlich gut sind: Flache Topographie und kompakte Stadt mit kurzen Wegen einerseits, aber andererseits auch die erfolgreiche Förderung der aktiven Mobilität, weswegen es gut zum Termin passte. Nicht umsonst ist Karlsruhe seit Jahren auf den vordersten Plätzen des ADFC-Klimatests (was nicht heißt, dass es hier „gut“ ist, denn die Note ist nur „befriedigend“ = 3). Freiburg kann mit uns mithalten bei der aktiven Mobilität, wie auch Amsterdam, neben Kopenhagen das andere oft genannte Vorbild beim Radverkehr. Schaut man sich die Mobilitätsuntersuchungen an, fällt auf, dass der Modal Split auch stark von den Weglängen abhängt. Je weiter die Strecke, desto eher nimmt man Verkehrsmittel der „nichtaktiven“ Mobilität. Das sieht man auch in Karlsruhe, wenn man sich die Daten getrennt nach Binnenverkehr und Ziel/Quelle jenseits der Stadtgrenzen mit vermutlich längeren Wegen anschaut (linke Kreise), dann dominiert der MIV. Derselbe Grund könnte das schlechtere Ergebnis beim MIV in Kopenhagen erklären: es ist schlicht größer als Karlsruhe, das Rad stößt dort wohl an seine Grenzen. Gut steht dann nur noch das auch größere Amsterdam da. Pedelecs und Radschnellwege können die Attrakti-

vität des Rads erhöhen, letztere will man hier erst noch bauen. Fehlt beim bisher erwähnten Vergleich nicht noch etwas? Aktive Mobilität (Rad + Fuß) ist gesund, soweit so gut, klimafreundlich und langstreckentauglich ist aber auch noch der öffentliche Verkehr (ÖV).

Es brächte der Umwelt wenig, wenn Fuß- und Radverkehrsförderung nur den ÖV kannibalisieren, aber nicht den MIV. Beim Städtevergleich der neuesten gefundenen Modal Splits sieht Karlsruhe beim ÖV nicht gut aus, Freiburg, Amsterdam und Kopenhagen haben mehr ÖV. War Karlsruhe nicht mal weltweit gelobtes Vorbild beim ÖV? Noch schlechter sieht es aus, wenn man den zeitlichen Verlauf der Änderungen des Modal Splits anschaut und mit Freiburg vergleicht. Insbesondere im Binnenverkehr hat sich der ÖV in Karlsruhe halbiert und das schon vor Corona, über die Stadtgrenze hinweg und in Freiburg ist der Rückgang nicht so dramatisch. Was ist beim ÖV los in Karlsruhe? Das wird Thema der beiden nächsten Artikel.

Heiko Jacobs

tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv
web6.karlsruhe.de/Stadtentwicklung/PDF/2025/STE-aktuell_Heft_16_Mobilit%C3%A4t_in_KA-SrV_2023_25-0154_WEB.pdf
mobilitaet-in-deutschland.de
mobilitaetspanel.ifv.kit.edu



Was ist ein Mobilitätspass?

Mit 25x Ja, 20x Nein und je 2 Enthaltungen bzw. Abwesenden wurde am 21.10. vom Gemeinderat beschlossen, einen Antrag zu stellen für eine Anschubfinanzierung und Prüfung zur Einführung eines Mobilitätspasses. Aber was ist das?

Die eigenen Einnahmequellen von Kommunen sind begrenzt, sie sind größtenteils abhängig von Bund und Land. Daher wollte das Land weitere eigene Einnahmequellen ermöglichen. Zuvor, mit Karlsruhe als Modellkommune, waren neben Einwohner- und Autofahrerabgabe noch City-Maut und Arbeitgeberabgabe (Favorit der Stadt) geplant. Auf Intervention der Landes-CDU schafften am 29.3. aber nur die beiden ersten den Weg ins Landesmobilitätsgesetz, das die Rechtsgrundlage für die Einführung schafft.

Wir haben diskutiert, was wir von diesem neuen Instrument halten. Gewerbe- oder Grundsteuer oder Parkgebühren zu erhöhen bzw. das Bewohnerparken über die ganze Stadt auszuweiten, wäre einfacher, weil die Strukturen dafür da sind. Für den Mobilitätspass müssten sie neu aufgebaut werden. Die Aufgabe würde der Rundfunkgebühr ähneln, daher haben wir uns diese angeschaut. Dort geht etwa ein Euro von zehn durch Verwaltung und Nichtzahler verloren. Übertragen stünden neun zunächst dem ÖV zur Verfügung. Im Unterschied zu anderen Quellen haben die, die diese Abgabe bezahlen sollen, einen Anspruch, die Abgabe mit ihren Ausgaben für Zeitkarten des ÖV zu verrechnen. Die Verrechnung darf nach Vorgabe des Gesetzes in einer noch aufzustellenden Abgabensatzung nur eng begrenzt übertragbar sein, bspw. innerhalb der Familie bzw. der Firma bei einem Firmenwagen. Die Satzung wird auch Befreiungen bspw. aus sozialen Gründen regeln. Karlsruhe kann dabei auf das vorhandene Instru-

ment des „Karlsruher Passes“ aufbauen. Beides wird die Einnahmen weiter reduzieren, um wie viel wird die Prüfung wohl ergeben. Andererseits hofft man, dass bisherige Nichtnutzer des ÖV die Anrechenbarkeit nutzen und so zu weiteren Einnahmen führen. Das ist auch der große Unterschied zu anderen Einnahmequellen in spe neben einer besseren sozialen Abfederung: Der Pass schafft einen Anreiz zur Nutzung des ÖV! Beim Vergleich von Einwohner- und Autoabgabe vermuten wir bei letzterer, dass die Einnahmen und Lenkungsfunktion besser wären. Es wäre auch schön, wenn nicht nur Monatskarten, sondern auch (neue) Wochen- oder Tageskarten anrechenbar wären, um die Hürden abzusenken. Wir begrüßen die Prüfung, sind aber noch nicht bei allen Aspekten voll überzeugt und warten daher die Ergebnisse ab.

Heiko Jacobs

die Lösung

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



RAD+TAT
DER KARLSRUHER RADLADEN

Bus und Bahn in Karlsruhe auf dem Abstellgleis?

Welches Sparkonzept wird diskutiert?

Das von der Stadt auszugleichende Defizit der VBK betrug 2024 96 Mio. €, für 2025 sind 115 Mio, für 2030 145 Mio. im aktuellen Haushaltsplan eingestellt. Zum von uns vermuteten Warum siehe unten.

Gerüchte sprachen daher schon länger von Planungen eines dreistufigen gravierenden Sparkonzepts. Das nun vorgelegte, nur einstufige, sei dagegen „moderater“ ausgefallen. Nein, sagen wir dazu. Im Einzelnen würde folgendes gespart:

Linien 1–5, vmtl. auch **S2** innerstädtisch: **Mo–Fr.** 10-min-Takt erst ab 6 Uhr statt 5:30 und nur bis 19 statt 20 Uhr, **Sa.** ganztags nur 20-min-Takt, **So.** 30-min-Takt bis 12 statt 9 Uhr, **an allen Tagen** ab 21 Uhr 30- statt 20-Minuten-Takt. Der bisher sowieso selten wirklich gefahrene Verstärker der 3 zwischen Tivoli und Europaplatz wird offiziell gestrichen. Das soll zusammen 4,3 Mio. € sparen.

Bei den **Buslinien** entfallen die Linien **47A**, **72** und **74/75** und die Kurzkurse der **32** fast komplett, die Linien **22** und **71** an Samstagen, die **32** wird zum ALT. Bei den Linien 21/26, 23, 24, 30, 50, 62, 70 und 73 soll es diverse Taktkürzungen geben, macht in Summe 1,65 Mio. € Einsparungen beim Bus, insgesamt 5,95 Mio. €.

Allerdings rechnet man auch mit Einnahmeausfällen von rund 1 Mio. durch zu Auto und Rad wechselnde Fahrgäste, so dass am Ende nur ein Sparpotential von 5 Mio. € übrig bleibt. Das wären bei 150 Mio. Defizit nur gut 3%. Dafür kürzt man aber 10% der Leistungen! Für einige, wie mich, der hauptsächlich in den Nebenzeiten fährt, sind es eher 50%.

Nahverkehrsplan, öffentlicher Dienstleistungsauftrag und Nutzen-Kosten-Berechnung der Kombilösung sehen den aktuellen Leistungsumfang vor, daher sei laut

Vorlage zwingend eine „temporäre“ Leistungseinschränkung zu beschließen, die „original aus der Vorlage, also ein offen zugegebenes Gemauschel? Das ist alles für uns, die sich für die Verkehrswende engagieren, nur schwer erträglich, weswegen wir uns an Presse und Entscheider gewandt haben. Der nachfolgende Text ist unsere Stellungnahme an Fraktionen, Stadt, OB und VBK:

Klimaziele und aktuelle Entwicklung

Der öffentliche Verkehr (ÖV) ist ein wesentlicher Bestandteil dieses Umweltverbundes. Gerade das Karlsruher Modell war jahrelang international geachtetes Vorbild beim ÖV. Leider machen wir uns aktuell große Sorgen um dessen Entwicklung. Dem Karlsruher Nahverkehr droht ein langfristiger Schaden. Daher richten wir an Sie den **Appell, die Kürzungspläne zu verschieben**, alternative Finanzierungen zu prüfen und die Ursachen der Misere zu untersuchen und zu beseitigen, damit mehr Qualität des ÖVs die eigenen Einnahmen wieder steigert.

Karlsruhe will bis 2040 klimaneutral werden, ein guter ÖV ist dafür unverzichtbar. Das Land Baden-Württemberg arbeitet daran, den Anteil des ÖV an der Mobilität im Land bis 2030 gegenüber 2010 zu verdoppeln. Karlsruhe hat einen modernen und dichten ÖV und sollte daher, auch dank Kombilösung, die unterirdisch gegenüber der Fußgängerzone störungsfrei und schnell fährt, für dieses Ziel bestens aufgestellt sein.

In Karlsruhe ist aber das genaue Gegen teil davon geschehen! Im Forum Aktive Mobilität am 19.11.25 berichtete man zwar stolz, dass Karlsruhe beim Modal Split bezüglich Autoverkehr (MIV) besser sei als das große Vorbild Kopenhagen [s. S. 13]. Im Kleingedruckten liest man

jedoch, dass sich dafür nicht der MIV-Anteil verringert, wie man angesichts der Ziele hoffen würde, sondern sich der Anteil des ÖV insbesondere im Binnenverkehr halbiert hat, bei Pendelnden ein Drittel weniger. Dies geschah zwischen 2012 und 2018, also deutlich vor Corona. Im Ziel- und Quellverkehr über die Stadtgrenzen hat der MIV sogar zugenommen, fast in dem Maße, in dem der ÖV zurückging. Der alte Glanz ist heute verblasst. Verstärktes Radfahren und Zufußgehen sind gesund und ein Zeichen guter Fuß- und Radverkehrsförderung. Aber ist Zufußgehen in der Stadt inzwischen attraktiver als die ÖV-Nutzung? Der ÖV darf nicht durch Kürzen weiter an Bedeutung verlieren!

Vorgestellte Kürzungen sind nicht „temporär“

Die vorgestellten Sparmaßnahmen benötigen, da man auf Entlassungen verzichtet ca. 2 bis 3 Jahre, bis sie voll wirken, während Fahrgäste schneller abwandern. Noch schlimmer ist aber, dass eine Rücknahme der Maßnahmen laut Vorlage einen Vorlauf von 2 bis 3 Jahren benötigen würde, da der Markt an Fahrpersonal bundesweit leergefegt ist. Bei einer derzeit geplanten „temporären“ Sparmaßnahme bis nominell Ende 2028 wäre das wahre Ende wohl erst Mitte 2031 zu erwarten, also erst in vollen 5 Jahren. In dieser Zeit könnte der einst vorbildliche Karlsruher ÖV langfristigen Schaden nehmen.

Daher plädieren wir dafür, die Entscheidung zu verschieben und vorrangig

- alternative Finanzierungsquellen zu prüfen,
- die Ursachen für den Fahrgastrückgang zu suchen und zu beseitigen,
- für Kostenehrlichkeit zu sorgen.

Alternative Finanzierungen sind möglich

Kürzlich wurde die Prüfung eines Mobilitätspasses beschlossen [s. S. 15]. Dieser

kann laut Landesmobilitätsgesetz auch dafür genutzt werden, Verschlechterungen des ÖVs wegen angespannter Haushaltslage zu verhindern. **Es wäre widersinnig, Kürzungen zu beschließen, die sich kaum rückgängig machen lassen, wenn relativ kurz darauf eine Prüfung ergäbe, dass das Defizit anders und in ähnlicher Größe ohne Nachteile für den ÖV ausgeglichen werden könnte.** Ganz aktuell wurden Mittel aus dem Sondertopf für Investitionen angekündigt, was bei Verwendbarkeit für Eigenanteile anstehender Projekte (bspw. weiterer barrierefreier Umbau, S31/S32 in die City) das Defizit stärker entlasten könnte als die angekündigten Sparmaßnahmen.

Für „temporäre“ oder dauerhafte Einnahmensteigerungen, ggfs. bis zur Einführung eines solchen Mobilitätspasses, könnte auch eine Erhöhung der Parkgebühren und die möglichst stadtweite Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung dienen oder auch erhöhte Gewerbe- oder Grundsteuern. Diese Maßnahmen wären, wie der Mobilitätspass, auch eine Art Abgabe für die ganze Bevölkerung, für Autofahrende oder für Arbeitsplätze als Übergangs- oder Dauerlösung. Sie wären deutlich schneller umzusetzen. Allerdings federn sie soziale Härten nur teilweise ab. Lediglich die Grundsteuer wäre bei denjenigen, die Bürgergeld oder Wohngeld erhalten, als Nebenkosten berücksichtigt. Außerdem schaffen sie keinen Anreiz, durch Anrechnung auf Bus und Bahn umzusteigen.

Zudem ist die chronische Unterfinanzierung aller Kommunen ein bundesweites Thema, dass seitens der Bundesregierung im Grunde nicht mehr lange ignoriert werden kann, so dass Lösungen dafür kommen müssen.

Ursachenforschung

Statt weiterer Verschlechterungen des Angebots zu beschließen müsste zuerst

nach den Ursachen gesucht und dann Lösungen dafür erarbeitet werden, die den ÖV wieder voran bringen und so auch dessen Einnahmen steigern. Kürzungen würden dagegen die Negativtendenz beschleunigen und die Einnahmen weiter senken.

Der zeitliche Verlauf des Rückgangs des ÖV-Anteils, auch im Vergleich zu anderen Straßenbahnstädten im Land^{1]}, lässt vermuten, dass er zumindest zum Teil auf die U-Strab zurückzuführen ist. Zum einen entstand durch ständig wechselnde Linienwege und Ausfälle während der Bauzeit Unzuverlässigkeit. Zum anderen wurden danach durch ein neues Liniennetz mit weniger Linien, Stilllegungen von Strecken und Haltestellen in der Innenstadt, schlechterer Verbindungen und längere Wege zum ÖV Kurzstrecken gegenüber Zufußgehen und Radfahrenden sowie beim Pendeln gegenüber dem MIV unattraktiv. Zusätzlich wird auch die zunehmende Unzuverlässigkeit durch häufigen Schienenersatzverkehr und

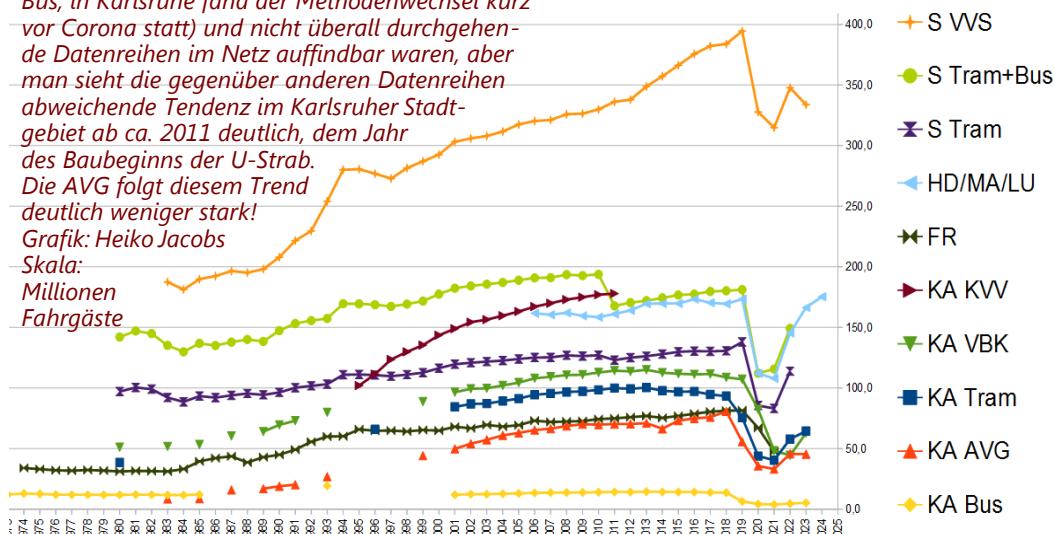
^{1]} Beigelegt haben wir die folgende Grafik der Fahrgastentwicklung seit 1974. Vergleiche sind schwierig, da sich die Methoden ab und zu ändern (siehe Sprung bei den Stuttgarter Zahlen Tram+Bus, in Karlsruhe fand der Methodenwechsel kurz vor Corona statt) und nicht überall durchgehende Datenreihen im Netz auffindbar waren, aber man sieht die gegenüber anderen Datenreihen abweichende Tendenz im Karlsruher Stadtgebiet ab ca. 2011 deutlich, dem Jahr des Baubeginns der U-Strab. Die AVG folgt diesem Trend deutlich weniger stark!

Grafik: Heiko Jacobs

Skala:

Millionen

Fahrgäste



Mangel an Fahrpersonal zum Rückgang beigetragen haben.

Hier wäre **vor** dem Kürzen zu prüfen, ob beispielsweise andere Maßnahmen wie optimierte Liniennetze oder Ausbildungsinitiativen die Attraktivität wieder steigern können, damit das volle Potential der Kombilösung genutzt und die Einnahmensituation wieder verbessert wird. Auch technische Lösungen wie bessere Vorrangsschaltungen, fahrerloser Betrieb sind denkbar. Nur so können die ambitionierten Klimaziele erreicht werden, nicht jedoch durch Kürzungen, die, wie die Vorlage einräumt, zu weiteren Fahrgast- und somit auch Einnahmenrückgängen führen werden. Nach 4 Jahren wäre eine erste Bilanz der Kombilösung angezeigt, damit sie auch für den ÖV ein Erfolg wird.

Für Kostenehrlichkeit sorgen

Zur Kostenehrlichkeit gehört auch anzuerkennen, dass die U-Strab angesichts der negativen Bilanz den ÖV noch nicht hinreichend verbessert hat. Die U-Strab ist bisher in erster Linie ein Projekt mit städtebaulichem Plus, das den Aufenthalt in der Innenstadt angenehm macht. Daher gehört das Abstottern von Zinsen und Tilgung sowie der Mehraufwand des

unterirdischen Betriebs dem allgemeinen Haushalt zugeordnet gedacht und sollte nicht dem ÖV zur Last gelegt werden, solange sich der negative Trend nicht umkehrt. Auch wenn das nur die Lösung „Von-einer-Tasche-in-die-andere“ wäre, erschiene die Betrachtung des Zuschussbedarfs des ÖVs danach deutlich anders und ehrlicher. Nur das wirklich vom ÖV selbst verursachte Defizit wird diesem dann angelastet.

Zur Kostenehrlichkeit gehört ebenso, dass ein Teil der Ursachen auch in Berlin liegt. So hat der Bund das an sich gute Deutschlandticket, das für mehr Fahrgäste sorgt, nicht mit ausreichend Finanzmitteln ausgestattet. Stattdessen werden durch Senkung der Luftverkehrssteuer und Anhebung der Pendlerpauschale fossile Energien stärker subventioniert. Mit Abbau fossiler Subventionen statt Aufstocken wäre genug Geld für den ÖV vorhanden. Uns Karlsruher Bürgerinnen und Bürger die Folgen tragen zu lassen,

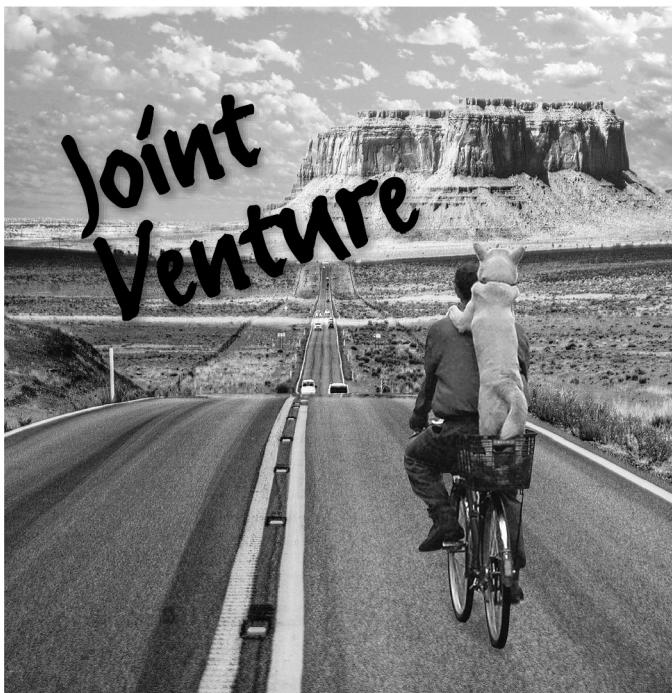
ist kein zielführender Weg, sondern führt noch tiefer in die Krise.

Angesichts des drohenden großen Schadens für den ÖV und des prognostizierten Defizits von bis zu 150 Mio. € sind die Einsparungen von nur 5 Mio. € viel zu gering: 10 % Leistungskürzung für 3 % Defizitreduzierung. Bei weiteren „Sparmaßnahmen“ dieser Art wäre der ÖV dreimal schneller auf Null reduziert als das Defizit. Das ist eindeutig die falsche Taktik. Stark vereinfacht gerechnet würden schon 6600 neu gewonnene Nutzende des Deutschlandtickets diese 5. Mio. € einbringen. Daher appellieren wir, trotz angespannter Haushaltsslage keine überstürzten und schwer rückgängig zu machenden Entscheidungen zu treffen. Nicht kaputt sparen, sondern wieder zum Erfolg führen!

Heiko Jacobs

Präsention des Sparkonzepts:

web1.karlsruhe.de/ris/oparl/bodies/0001/downloadfiles/00671841.pdf



alles für Reisen,
Wandern, Bergsport

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



TERMINE

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe,
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Umweltzentrum Kronenstraße 9,

76133 Karlsruhe, geöffnet:
Di. vorm. geschlossen **15–18** BUZO
Mi. vorm. geschlossen **15–18** BUZO
Do. **9–12** BUZO nachm. geschlossen

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

Montag: VCD-Fußverkehrs-AG „Tempo7“

Jeweils am zweiten Montag im Monat um
20:00 Uhr, ADFC-Fahrradbüro, Welfenstr. 13
12.1., 9.2., 9.3., 13.4., 11.5., 8.6., 13.7., 10.8., ...
tempo7.de/ueber-uns

Dienstag: VCD-Monatstreffen*)

Zumeist am 1. Dienstag im Monat, **19:30 Uhr**:
13.1., 3.2., 3.3., 7.4., 5.5., 2.6., 7.7., 4.8., 1.9., 6.10., ...

VCD-Stammtisch

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

Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN*)

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

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

30.1., 27.2., 27.3., 24.4., 29.5., 26.6., 31.7., ...

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

Aktionen von Fridays for future und

Karlsruhe for future s. a. fffka.de und

klimabuendnis-karlsruhe.de

**Mi. 14.1. 18–21 Uhr ohne Anmeldung, mit
Anmeldung Mi. 31.1. 15–18 Uhr Reparatur-
café**, besser Reparieren statt Wegwerfen und
Ressourcen schonen, leih.lokal / FreiRäume,
Oststadt, Gerwigstr. 41, Anmeldung unter
reparaturcafe-karlsruhe.de

**Mo. 12. Januar 2026 Hat eigentlich
jemand mal die Platanen gefragt?** Projekt

Interesse? Mitmachen? Mitglied werden!
BUZO 30,- €, PRO BAHN 52,- €, VCD 84,- €
Je incl. 3x umwelt&verkehr pro Jahr frei Haus.
u&v auslegen, alte mitnehmen: Umweltzentrum

zu KI, Umwelt-Chatbot und Stadtgrün. Impact
Hub, Kaiserstr. 97, **19–21 Uhr**
ok-lab-karlsruhe.de/projekte/platachat

**Do. 15. Januar 2026 Impulse für
Grünwinkel** Nachbarschaftsgespräche für
mehr Lebensqualität, vom Klimabündnis und
Bürgerverein im Bridgeclub im Silogebäude,
Durmersheimer Str. 53, **18–20 Uhr**

Sa. 17. Januar 2026 KI, Smartphone & Co
Infoworkshop der Naturfreunde Karlsruhe,
Umweltzentrum **13–16:30 Uhr**

Sa. 31. Januar 2026 Saatguttausch
Samen von Pflanzen aller Art tauschen oder
schenken, Umweltzentrum **14 Uhr**

**Mo. 9. Februar 2026 Podiumsdiskussion zur
Wahl** Diskussion zu Umweltthemen mit
Kandidatinnen und Kandidaten für den
Landtag, veranstaltet vom Klimabündnis,
Tollhaus, **19 Uhr**

Mi. 25. Februar 2026 19 Uhr Naturfreunde-
Reihe Kultur und Bildung: **RDK 9** Vortrag von
Harry Block und Infoveranstaltung mit
Diskussion. Umweltzentrum **19 Uhr**

Fr. 24. April 2026 AKW in Kriegszeiten
Infoveranstaltung zum 40. Jahrestag Tschernobyl,
IBZ, Kaiserallee 12d, **19–21 Uhr**

Sa. 25. April 2026 Vor 40 Jahren
Mahnwache zum Supergau in Tschernobyl,
vor dem Hauptbahnhof, **14–15 Uhr**