

umwelt & verkehr

Karlsruhe

ISSN 1612-2283 24. Jg.

1/26

April – Juli '26



Gärtnern

Verkehrszukunft

Hermann-Hesse-Bahn





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
Freie Beete beim Marstallgarten	4
... und bei anderen Fächergärtner-Gruppen	5
40 Jahre nach Tschernobyl	7
Für den Klimaschutz aufs Rad steigen	8
Fahrplanwechsel-Vorschau	8
Nachruf Ullrich Müller	9
Eröffnung Hermann-Hesse-Bahn	10
3031 Unterschriften geschützte Radfahrstreifen	12
Reduziertes Sparkonzept beschlossen	14
Karlsruher Verkehrstreffen nun monatlich	15
Karlsruher Verkehrstreffen zur Landtagswahl	15
Wie Karlsruhe bis 2040 weiterentwickeln?	18
Die Revolution der Mobilität hautnah	19
Termine	20

Fotos & Grafiken:

Wolfgang Brauer, Mari Däschner, Holger Heidt, Heiko Jacobs, Michael Reichert, Angelika Weißer

Titelbild:

Karlsruher und Nichtkarlsruher genießen den Frühling im Schlossgarten. Grünflächen sind wichtig für das Stadtklima und die Erholung.

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

Liebe Leserinnen und Leser

Bei einer Vogelzählung am Oberrhein zwischen Karlsruhe und Basel wurden kürzlich 34.000 Spezies registriert. In den 90er Jahren wurden noch 90.000 gefiederte Mitgeschöpfe gezählt. Das ist ein Rückgang um fast zwei Drittel in 30 Jahren. Solche Horrormeldungen kann man mittlerweile regelmäßig lesen, sofern sie es überhaupt noch in die Presse schaffen. In die Köpfe der meisten Mitmenschen leider erst recht nicht. Denn ansonsten müsste wohl jeder begreifen, dass das **Artensterben** das mit Abstand größte Problem des Planeten und der Menschheit ist. Noch weit vor der Klimakrise, mit der es allerdings starke (negative) Wechselwirkungen gibt. Und weit vor sozialer Ungerechtigkeit, Wohnungsmangel, „schwächelnder“ Wirtschaft und erst recht der aufgebauschten Migrations-thematik. Denn eine Art, die ausgestorben ist, kommt nicht mehr zurück. Und mit jeder verschwundenen Art entfällt ein Baustein des Ökosystems und unserer Lebensgrundlagen.

Wie schwierig es auch ist, die dringend erforderliche Verkehrswende mit der Biodiversitätskrise in Einklang zu bringen, zeigt die **Hermann-Hesse-Bahn**, deren

Reaktivierung sich um Jahre verzögert hat, weil sich dort glückliche Fledermäuse in einem Tunnelstollen eingeklinkt hatten. Dabei braucht es nicht wirklich Fachwissen, um zu begreifen, dass man ein Problem hat, wenn eine Art, die in Baden-Württemberg als ausgestorben galt, sich dort wiederfindet, wo man bauen will, und nicht einfach umgesiedelt werden kann. In welches Biotop denn auch sonst? Dass die Verzögerung selbst aus bahnaffinen Kreisen als ein Beispiel für überbordende Bürokratie gebrandmarkt und die Naturschützer auf Seiten der Fledermäuse sogar heftigen Anfeindungen ausgesetzt wurden, ist daher neben der Sache. Der Fehler lag allein darin, dass die Bahn in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts von kurzsichtigen Menschen stillgelegt wurde. Zum Glück hat man eine gute Lösung für beide Seiten gefunden und die Bahn im Schwarzwald fährt (s. S. 10).

Umso lobenswerter alle die, die im Kleinen ihren Beitrag zum Erhalt der Artenvielfalt leisten, wie etwa die Fächergärtner oder jede/r von Ihnen beim Einkauf von Bio statt Giftspritze.

Wir wünschen eine anregende, frühlingshafte Lektüre.



Links+Mitte: Südportal Hirsauer Tunnel, „verlängert“, um die Einfahrt für den Zug vom alten zweigleisigen Tunnel für die Fledermäuse zu entflechten, Verlängerung nicht mittig im Einschnitt; rechts: Neben dem Nordportal des Hirsauer Tunnel Einflugsloch in den Alttunnel, damit Fledermäuse die Lücke zwischen „Tunnel im Tunnel“ und Alttunnel nutzen können; unten eingeklinkt: Zusatzkasten 1. Typ für Fledermäuse außerhalb des Hirsauer Tunnels; Fotos: Heiko Jacobs

Freie Beete beim Marstallgarten ...

Im März wird angegärtnert! Dann starten die Fächergärtner am Marstall im Otto-Dullenkopf-Park in die 14. Gartensaison. Vieles hat sich seit der Gründung getan. Aus dem ursprünglichen Parkplatz wurde ein lebendiger Garten, in dem sich eine vielfältige Pflanzen- und Tiergesellschaft entwickelt hat.

Im Laufe der Jahre wurden gemeinsam Insektenbehausungen gebaut, Hochbeete angelegt und erneuert und Naschbeete gepflegt. Wir haben voneinander viel gelernt und es gab unzählige schöne Begegnungen. Im letzten Jahr haben wir mit kräftiger Unterstützung der Gärtnerinnen und Gärtner des Gartenbauamts eine Pergola errichtet. Mit Wildem Wein berankt soll sie im Sommer Schatten

über den Sitzbänken bieten und den Aufenthalt im Garten noch schöner machen.

An unserem Konzept des Gemeinschaftsgartens hat sich nichts geändert. Wir sind ungefähr 25 Leute, die sich hier zum gemeinsamen Gärtnern, Arbeiten, Feiern, Essen, Plaudern treffen. Wir wollen mit dem Marstallgarten einen Platz erhalten, an dem sich Menschen, Pflanzen und Tiere wohlfühlen. Umweltfreundliches und nachhaltiges Gärtnern ist uns dabei sehr wichtig.

Alle, die Lust und Zeit haben in der kommenden Saison und gerne auch länger mitzumachen, können sich informieren unter www.fachergaertner.de



Neue Pergola beim Marstall wartet auf Rankendes zur Beschattung;

Foto: Angelika Weißer

Ihr findet hier Termine, unser Konzept und Impressionen aus dem Garten. Oder schreibt an faechergaertner@posteo.de. Wir freuen uns auf neue Gärtnerinnen und Gärtner. Wenn ihr euch schon bald meldet, könnt ihr an unserem nächsten

Plenum teilnehmen. Ansonsten ist ein Einstieg bis Anfang Mai möglich. Danach sind wir dann für die Saison ein festes Team.

Anke Kelber, Hannah Wahler,
Angelika Weißer

... und bei anderen Fächergärtner-Gruppen

Auch in anderen Gärten bereiten sich die Aktiven auf die kommende Wachstumsperiode vor. Manche neu entdeckten Gemüsesorten und Blumensamen, die beim Saatguttausch Ende Januar im Umweltzentrum angeboten wurden, haben schon den Weg in die Beete gefunden und werden hoffentlich bei geeigneten Wetterbedingungen keimen.

Doch für viele Pflanzen muss vorerst die heimische Fensterbank als geschützter und warmer Ort für die Anzucht herhalten, so lange es draußen noch zu kalt ist. Empfindliche Arten, wie zum Beispiel Paprika, ziehen dann besser erst im Mai

in den Garten um. Bis es so weit ist, kann es schon mal eng werden in den Töpfchen am Küchenfenster. Die Fächergärtner in der Südweststadt haben in ihren Mitmach-Beeten in der August-Dürr-Straße ohnehin nicht allzu viel Platz für Gemüse. Trotzdem wächst in jedem Jahr etwas Essbares dort. Tomaten, die ziemlich wild wuchern und ihre Energie lieber in Blattmasse als in schmackhafte Früchte investieren, haben die Gärtnerinnen schon erlebt. Genauso gab es schon spektakulär rankende Kürbispflanzen, die trotz regenarmem Sommer ihre Riesenbeeren zur Reife brachten. Der Platz mag



Mini-Fächergarten in der Südweststadt;

Foto: Mari Däschner

begrenzt sein, dennoch kann die Gruppe bei den Mitmach-Beeten noch neue Mitglieder gut vertragen.

Das gilt genauso für das Gerwigbeet in der Oststadt. Ursprünglich aus dem Projekt „Beete und Bienen“ hervorgegangen, ist es heute noch geprägt von Beeresträuchern, die sowohl Menschen als auch Bienen schmecken – mit Früchten als Naschbeet und mit Blüten als attraktive Pollen- und Nektarspender. Der Anbau von Gemüse ist hier weniger möglich. Die Gärtnerinnen setzen eher auf pflegeleichte Küchenkräuter, die mit wenig Wasser auskommen. Das Thema Gießen treibt eigentlich alle Fächergärtner um. In den meisten Fällen ist Wassermangel der ausschlaggebende Grund dafür, dass kein Gemüse wächst oder so gut wie kein Ertrag zu erwarten ist. Besonders in regenarmen Phasen im Sommer muss das Gießwasser zum Beispiel von zu Hause zu den Beeten gebracht werden, was bei den benötigten Mengen und den Distanzen zu aufwän-



Beerenernte; Fotos: Mari Däschner

dig für kleine Gruppen ist. Das Wasserproblem könnte entschärft werden, wenn sich mehr Menschen aus der Nachbarschaft an der Betreuung der Beete beteiligen und den Gruppen beitreten würden. Was häufig fehlt, sind vernünftige Regenwasser-Sammelkonzepte, bei denen in der Nähe der Beete zuverlässig Niederschläge beispielsweise von einem Dach in Fässer oder Container geleitet werden.

Die Fächergärtner begegnen dem Problem aber auch mit verschiedenen Einzelstrategien, etwa mit der Auswahl trockenheitstoleranter Pflanzen, mit Wasserspeichergefäßen in der Erde oder Mulchschichten, die die Verdunstung reduzieren. Das experimentelle Gärtnern führt zu neuen Erkenntnissen, die gerne geteilt werden, und macht in der Gruppe viel Spaß. Wer Interesse hat mitzumachen, beim Gießen und anderen Tätigkeiten zu unterstützen und keine nennenswerten persönlichen Ernteerträge erwartet, kann sich gerne jederzeit über die BUZO melden. Die Aktiven beim Gerwigbeet und bei den Mitmach-Beeten freuen sich über Zuwachs!



Gerwigbeet in der Oststadt

40 Jahre nach Tschernobyl

– immer noch nicht ausgestrahlt

Die Atomkatastrophe, die sich am 26. April 1986 in Tschernobyl ereignete, gilt als der bisher schwerste Unfall in der zivilen Nutzung der Atomenergie. Nun, da sich der Supergau zum 40. mal jährt, gibt es zahlreiche informative TV-Sendungen und verschiedene Veranstaltungen zum Thema. Termine, die in Karlsruhe statt finden, sind auf der Rückseite dieses Heftes und auf unserer Internetseite zu finden. Die BUZO hat sich in der Vergangenheit schon aktiv in die Anti-Atom-Bewegung eingebracht und zeigt im April in der Kronenstraße eine Ausstellungstafel aus den alten Zeiten. Außerdem laden wir an drei Terminen ein zum Public Viewing ins Umweltzentrum, bei dem wir die Online-Vorträge von **.ausgestrahlt** gemeinsam verfolgen und uns vielleicht noch im Anschluss darüber austauschen können. **Vermutlich gibt es Aufzeichnungen, siehe umverka.de/b1**

7. April: Kleine Reaktoren, große Risiken: Was steckt hinter den SMR-Plänen?

Klein, harmlos und klimafreundlich – so werden SMR (Small Modular Reactors) gern dargestellt. Doch jenseits der Schlagzeilen bleiben die Risiken groß, die Kosten unklar, die Pläne nur virtuell, der Klimaeinfluss negativ und die Interessen mächtig. Jan Haverkamp (WISE, Greenpeace Niederlande) entlarvt die Mythen über den neuesten Atom-Hype der EU.

Jan Haverkamp ist Experte für Atom- und Energiepolitik bei Greenpeace und WISE und beschäftigt sich mit der weltweiten Entwicklung der Atomenergie, mit Fokus auf Europa.

15. April: Drei Jahre nach dem AKW-Aus: Energiewende in Deutschland und Atompläne in Europa?

Vor drei Jahren schaltete Deutschland die letzten Atomkraftwerke ab – ein histo-

rischer Schritt für die Energiewende. Heute sind erneuerbare Energien im Aufwind, während die Kohleverstromung zurückgeht. Trotzdem versucht die Atomlobby weiterhin, Zweifel zu säen und den Ausstieg in Misskredit zu bringen. Armin Simon (**.ausgestrahlt**) zeigt, wo Deutschland tatsächlich steht, wie das Ende der Atomkraft die Energiewende voranbringt und was hinter der angeblichen Renaissance der Atomkraft in Europa steckt.

Armin Simon ist Journalist und Historiker (M.A.). Aktiv gegen Atomkraft und für die Energiewende seit den 1990er Jahren hat er von „X-tausendmal quer“ an bei so gut wie jedem großen Anti-Atom-Protest mitgewirkt. Public Viewing im Umweltzentrum um 18–19:30 Uhr

23. April: 40 Jahre Tschernobyl – Mythen und Fakten

40 Jahre nach der Katastrophe bleibt Tschernobyl ein Ort voller Fragen und Risiken. Wie stabil ist der Sarkophag wirklich? Was geschieht unter der einst explodierten Reaktorhülle, und wie strahlt ist die Sperrzone noch heute? Alex Rosen (IPPNW) beleuchtet die aktuelle Lage vor Ort, räumt mit Irrtümern und Falschdarstellungen auf und ordnet die Bedeutung von Tschernobyl für die Anti-Atom-Bewegung ein.

Alex Rosen ist Kinderarzt und war über viele Jahre Vorstandsmitglied der deutschen IPPNW (Internationale Ärztinnen für die Verhütung des Atomkrieges, Ärztinnen in sozialer Verantwortung e.V.). Sein Spezialthema sind die gesundheitlichen Folgen ionisierender Strahlung und die Auswirkungen der Nuklearen Kette, insbesondere der Atomkatastrophen von Tschernobyl und Fukushima, zu denen er bereits zahlreiche Artikel und Analysen publiziert hat. Public Viewing im Umweltzentrum um 18–19:30 Uhr

Für den Klimaschutz aufs Rad steigen

– komm zur Tour de Natur vom 25. Juli bis zum 9. August 2026!

Die Tour de Natur wurde vor nunmehr 35 Jahren aus dem Protest gegen den Bau der Thüringer Waldautobahn geboren. Inzwischen hat sie sich zu einer Umweltradtour mit einem vielfältigen Themenspektrum gemauert. Sie wird zu 100 % ehrenamtlich organisiert.

Auch 2026 demonstrieren wir wieder auf dem Rad zwei Wochen lang für klimafreundliche Mobilität, eine nachhaltige Lebensweise und die Energiewende. Wir planen zusammen mit vor Ort aktiven Menschen Exkursionen, Kundgebungen

und Workshops. In diesem Jahr stehen unter anderem die Fahrradstadt **Frankfurt**, die Folgen der A 49, selbstverwaltete Projekte in **Marburg** und bäuerliche Landwirtschaft bei **Eisenach** auf der Agenda. Endpunkt: **Erfurt**

Dich erwarten eine Mitmachtour für jung und alt, Spaß und Austausch mit interessanten Menschen. Wir bieten Übernachtungen in Turnhallen oder eigenem Zelt sowie vegane Voll-Verpflegung von „Flämischer Kitchen“. Weitere Infos unter: tourdenatur.net oder 0351-21 78 90 36.

Fahrplanwechsel-Vorschau

Größere Änderungen werfen ihre Schatten voraus

Mit Inbetriebnahme des Rastatter Tunnels im Dezember 2026 sind folgende größere Änderungen im Fahrplan südlich von Karlsruhe geplant:

Die S7 aus der Karlsruher Innenstadt fährt nur noch bis Baden-Baden (statt bisher Achern). Stattdessen wird die Linie RE45 (von Heilbronn) ab Karlsruhe stündlich über Ettlingen West bis Achern verlängert. Noch in Überlegung ist eine potentielle teilweise Verlängerung bis Kehl.

Die S8 aus der Karlsruher Innenstadt fährt nur noch bis Forbach (statt bisher Freudenstadt oder Bondorf), die S81 entfällt ganz. Stattdessen fährt die Linie RE40 Karlsruhe–Freudenstadt stündlich (bisher nur alle 2 Stunden) mit allen Halten zwischen Forbach und Freudenstadt sowie die Linie RB41 ab Karlsruhe Hbf über Ettlingen West stündlich bis Rastatt (im Berufsverkehr weiter bis Forbach, am Wochenende zwei Zugpaare als Nationalpark-Express bis Freudenstadt).

Die Linie RE7 Offenburg–Basel fährt dann regelmäßig (bisher nur wenige Male am

Tag) von bzw. nach Karlsruhe (noch in Überlegung ist eine Verlängerung in Basel bis zum Bahnhof SBB).

Weitere mittelfristige Änderungen, die mit dem Stuttgarter Tiefbahnhof (bzw. mit dadurch bedingten Fahrplanänderungen) verbunden, aber wie dieser auf unbestimmte Zeit verschoben sind, betreffen zum einen die S3 Karlsruhe–Heidelberg–Mannheim–Speyer–Wörth–Karlsruhe: statt der heutigen Ringlinien-Eigenschaft soll diese in Mannheim aufgetrennt und mit anderen Linien verknüpft werden. Zum anderen den RE1 Karlsruhe–Stuttgart: dieser soll alle zwei Stunden ein weiteres Mal fahren (damit insgesamt halbstündlich), und zwar über Bruchsal (nicht Pforzheim: da fährt zu dieser Zeit der IC). Alle vier Züge (gerechnet pro zwei Stunden) würden dann weiter nach Ulm fahren, und zwar abwechselnd jeweils stündlich über die S21-Neubaustrecke Merklingen (weiter nach Friedrichshafen) und Göppingen. Die bisherige Durchbindung in Stuttgart nach Aalen würde dabei entfallen.

Martin Theodor Ludwig

Nachruf Ullrich Müller

Am 24. Januar 2026 ist Ullrich Müller, langjähriges Mitglied des Regionalverbandes Mittlerer Oberrhein von PRO BAHN, verstorben. Ullrich Müller prägte über viele Jahre die Arbeit des Regionalverbandes. Sein großes Anliegen war die Verlängerung der Turmbergbahn in Durlach über die Freihaltetrasse der Bergbahnstraße zur Bundesstraße 3. Mit diesem Thema ist er auch in den Wahlkampf zum Gemeinde- und Ortschaftsrat angetreten. Leider kann er die Fertigstellung der Turmbergbahn nicht mehr miterleben. Den positiven Förderbescheid hat er aber noch erleben dürfen.

Weitere Anliegen waren vor allem lokale Themen wie die Verbesserung der Anschlüsse von Bus und Straßenbahn in Durlach sowie der barrierefreie Umbau der Haltestelle Untermühlstraße. Ein großes Anliegen von ihm waren auch die Baustellen- und Schienenersatzverkehre, bei denen er immer bemüht war, Vorschläge zu erarbeiten, damit die Auswirkungen für die Fahrgäste so gering wie

möglich gehalten werden.

Desweiteren hat der am 16. März 1948 geborene Ullrich Müller sich mit dem Regionalverband für zwei oberirdisch geführte Straßenbahnlinien in der Kaiserstraße (nach der Tunnelfertigstellung) eingesetzt. Mit diesem Thema ist er bei der vorherigen Periode zur Wahl zum Gemeinde- und Ortschaftsrat angetreten.

Ullrich Müller hat über viele Jahre Vorträge zu regionalen Themen sowie über interessante Eisen-, Straßen- und Bergbahnen aus ganz Europa im Rahmen des Landesverbandes Baden-Württemberg von PRO BAHN und des Treffpunktes Schienennahverkehr Karlsruhe gehalten.

Engagiert war er zudem jahrelang im Vorstand des Landesverbandes. Durch seine große Fachkompetenz war er immer ein interessanter Gesprächspartner. Er hinterlässt eine große Lücke. Der Regionalverband behält ihn in dankbarer Erinnerung. Ullrich Müller wurde am 13. März 2026 im idyllischen Bestattungswald in Pforzheim-Büchenbronn beigesetzt.

Holger Heidt



*Ullrich Müller an der bisherigen Talstation der Turmbergbahn;
Foto: Wolfgang Brauer (PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar)*

Eröffnung Hermann-Hesse-Bahn

Panorama im Schwarzwald

Am 31. Januar 2026 fand die feierliche Eröffnung der Hermann-Hesse-Bahn (HHB) statt, die Calw mit Weil der Stadt verbindet. An diesem Tag fuhr nur ein Sonderzug für geladene Gäste, der um ca. 14:30 Uhr die neue Endhaltestelle Calw erreichte. Dort fand an diesem Tag ein Bahnhofsfest statt, an dem unter anderem Infostände der Gemeinde Calw, des Verkehrsverbundes Stuttgart, von bwegt und der HHB, die von der SWEG Südwestdeutschen Landesverkehrs-GmbH betrieben wird, vertreten waren.

Der Haltepunkt Calw ist sehr interessant, da er sich in Hanglage befindet. Unten auf der Straßenebene halten die Stadt- und Regiobusse, in der Mitte auf der

Ebene 1 die Züge der Nagoldtalbahn (Pforzheim Hbf–Hochdorf (bei Horb)) und oben auf der Ebene 2 die Züge der HHB (Calw–Weil der Stadt). Vom Bahnsteig der HHB hat man einen Ausblick auf die nahe Altstadt mit ihren wunderschönen Fachwerkgebäuden.

Mit der Eröffnung der HHB wurden drei Haltepunkte reaktiviert: Calw-Heumaden, Althengstett und Ostelsheim. In Calw-Heumaden ist eine große Park-and-Ride-Anlage in Bahnhofsnähe entstanden. Der Haltepunkt Schafhausen (zwischen Ostelsheim und Weil der Stadt gelegen) ist nicht reaktiviert worden, da die Bahnstrecke um ca. 3 Kilometer mit einem neuen Tunnel verkürzt wurde, was eine Fahrzeitreduktion und rentablere Be-



Der neue „obere“ Bahnhof der Hermann-Hesse-Bahn in Calw am Eröffnungstag

triebsabläufe mit sich bringt. Ein bestehender Tunnel bei Ostelsheim wurde mit einer aufwändigen Konstruktion zum Schutz der dort lebenden Fledermäuse versehen (Tunnel-in-Tunnel-Konstruktion¹).

Die Inbetriebnahme soll in drei Phasen erfolgen. Seit dem 1. Februar 2026 verkehrt die HHB im Stundentakt. Im April 2026 wird der Halbstundentakt eingeführt und ab Juni 2026 verkehren die Züge der HHB über Weil der Stadt hinaus bis nach Renningen. Derzeit besteht in Weil der Stadt Übergang zur S6 der Stuttgarter S-Bahn zur Schwabstaße. Ab Juni 2026 ist dieser Übergang in Renningen.

Die Züge fahren mit Batteriehybridantrieb und können somit auf Strecken mit oder ohne Oberleitung verkehren. Beim Bahnhofsfest am 31. Januar 2026 wurden sie der Öffentlichkeit vorgestellt.

Neben den Tarifen der Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw VGC von Calw bis Weil der Stadt, sind neu auch Fahrschei-

ne des Verkehrsverbundes Stuttgart VVS von Calw bis nach Stuttgart gültig. Natürlich wird auch das Deutschlandticket anerkannt.

Leider sind alle neuen Bahnsteige nur auf die Länge eines Triebfahrzeuges errichtet worden, so dass keine Doppeltraktionen möglich sind. Desweiteren wurde auf einen Lückenschluss in Calw zum ehemaligen Bahnhof der Nagoldtalbahn verzichtet.

Durch die Inbetriebnahme der HHB verkürzt sich die Fahrzeit von Calw bis nach Stuttgart auf 60 Minuten. Gerade für Pendler dürfte diese Verbindung sehr interessant sein. Aber auch für Ausflügler in die Hermann-Hesse-Stadt Calw mit ihren Fachwerkhäusern und Museen ist die reaktivierte HHB sicherlich empfehlenswert. Alles in Allem ist die Reaktivierung sehr gelungen. Viel Freude beim Mitfahren!

Holger Heidt



Marktplatz in der Calwer Altstadt; Fotos: Holger Heidt

¹Fotos s. S. 3

3031 Unterschriften für geschützte Radfahrstreifen

Am 29. Januar 2026 hat der ADFC gemeinsam mit dem VCD 3031 Unterschriften für einen Einwohnerantrag für geschützte Radfahrstreifen an Bürgermeister Daniel Fluhrer übergeben. Mit dem Antrag fordern die Initiatorinnen und Initiatoren mit Rücksicht auf die finanzielle Situation, beim Neu- und Umbau von Hauptverkehrsstraßen geschützte Radfahrstreifen als bevorzugte Alternative zu markierten Radfahrstreifen (durchgezogene dicke Linie) oder Schutzstreifen (schmaler Strichellinie) zu prüfen.

Geschützte Radfahrstreifen, auch bekannt als Protected Bike Lanes, werden wie Radfahrstreifen auf der Fahrbahn markiert. Poller, Leitschwellen oder Bordsteine sorgen jedoch dafür, dass sie nicht einfach so mit Autos befahren werden können. Sie sorgen dafür, dass der Radfahrstreifen nicht als Kurzzeitparkplatz oder Ladezone missbraucht wird und in Kurven geschnitten wird.

Der Einwohnerantrag greift ein Ziel des Programms für Aktive Mobilität aus dem

Jahr 2021 auf. Dieses möchte nicht nur den Anteil des Umweltverbands bis 2035 auf 70 Prozent zu steigern, sondern auch das subjektive Sicherheitsgefühl verbessern. Denn während Karlsruhe sich in den vergangenen 20 Jahren primär um die objektive Verkehrssicherheit bemühte, wurde der subjektiven Sicherheit wenig Bedeutung beigemessen. Enge, hinter parkenden Autos versteckte Radwege wurden in großem Stil durch objektiv sicherere Radfahrstreifen ersetzt.

Dabei sind Radfahrstreifen nicht perfekt. Autofahrende sehen in ihnen andauernd geduldete Ladezonen und Kurzzeitparkplätze oder schneiden sie in Kurven. Kinder unter 8 Jahren dürfen sie gar nicht benutzen, da sie nicht baulich vom Kfz-Verkehr getrennt sind. Sie müssen stattdessen dort auf dem Gehweg radeln. Ein Erwachsener darf sie dabei auf dem Fahrrad begleiten. Konflikte mit zu Fuß Gehenden werden dadurch gefördert.

Selbst dort, wo Raum und Gelegenheit gewesen wäre, baulich getrennte Radwe-



Unterschriften-Übergabe Einwohnerantrag an Bürgermeister Daniel Fluhrer; Fotos: Heiko Jacobs



Beispiel Tempelhofer Damm in Berlin;
Foto: Michael Reichert, CC-BY 4.0 2. Bsp. S. 19

ge anzulegen, hat die Stadtverwaltung nur Radfahrstreifen markiert oder plant es zu tun. Beispielsweise wird in der Siemensallee zwischen Hertzstraße und Neureuter Straße der bisherige schmale Radweg durch einen ungeschützten Radfahrstreifen ersetzt werden. Dabei sind dort ideale Voraussetzungen, um einen geschützten Radfahrstreifen anzulegen: Platz ist ausreichend vorhanden und es gibt keine Autoparkplätze, deren Zufahrt durch Trennelemente blockiert werden würde.

Während andernorts im In- und Ausland, z. B. in Frankfurt am Main oder Paris, geschützte Radfahrstreifen gebräuchlich sind, wurden sie von der Stadtverwaltung bislang pauschal abgelehnt. Es wurde u. a. damit argumentiert, dass Radfahrende auf geschützten Radfahrstreifen keine langsameren Radfahrenden mit Anhänger überholen könnten. Dass die meisten existierenden Radfahrstreifen dafür zu schmal sind und das Überfahren der durchgezogenen Linie ordnungswidrig wäre, verschweigt sie. Aber auch andere Argumente – teils falsch oder etwas an den Haaren herbeigezogen – wurden genannt: Die StVO lasse solche Abtrennungen nicht zu (widerlegt), zu Fuß Gehende könnten beim Überqueren der Fahrbahn stolpern.

Laut Stadtverwaltung wurde das Quorum von 2500 gültigen Unterschriften erreicht. Auch rechtlich sei der Antrag laut Zentralem Juristischen Dienst zulässig.

Auf Vorschlag der Verwaltung hat der Gemeinderat am 24. März den Antrag

aber nicht unverändert übernommen. Die Angelegenheit wurde in die für Mai geplante, nichtöffentliche Sitzung der „AG Aktive Mobilität +“ bestehend aus Stadtverwaltung, Fraktionsvertretern, Verkehrsverbänden und externen Fachleuten verwiesen. Das Ergebnis der dortigen Diskussion soll im Planungsausschuss vorgestellt werden.

Das hatte sie aber schon anlässlich eines deutlich weicher formulierten Antrags der Grünen Gemeinderatsfraktion im Oktober 2025 zugesagt. Dass seitdem weitere 1800 Unterschriften gesammelt worden waren, spielte für Verwaltung und Gemeinderat keine Rolle.

Ob ein Verkehrsversuch, wie ihn die Vertrauenspersonen des Einwohnerantrags vorschlugen, kommt, ist offen. Die Verwaltung mochte gegenüber dem Gemeinderat diesbezüglich nichts zusagen.

Michael Reichert

die Lösung

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



RAD+TAT
DER KARLSRUHER RADLADEN

Waldstrasse 58 Tel. 0721 22238 www.radundtat.net

Reduziertes Sparkonzept beschlossen

Im letzten u&v haben wir über den Antrag berichtet, im Rahmen der Haushalts-sanierung auch beim Öffentlichen Verkehr 10% der Leistungen zu kürzen, um das Defizit um nur 3% (5 Mio. €) zu reduzieren, das vermutlich sonst von 96 Mio. € 2024 über 115 Mio 2025 auf 145 Mio. 2030 steigen würde.

Wir haben uns in einer Pressemitteilung und in einer Stellungnahme (s. u&v 3/25) und mit einer E-Mail-Aktion vehement dagegen positioniert und angeregt, die Ursachen für den das Defizit auch verursachenden Fahrgastrückgang zu suchen und abzustellen. Mehrere Fraktionen (SPD und VOLT solo und in einem gemeinsamen Antrag CDU, Grüne und nochmals SPD) haben Änderungsanträge gestellt, von denen der gemeinsame Antrag angenommen wurde, so dass die Reduzierungen nun „weniger schlimm“ ausfallen. Ob dieses „Glück“ anhält? Angesichts neuer Hiobsbotschaften zum städtischen Haushalt würde ich nicht darauf wetten wollen ... Dem Fahrgastrückgang wird leider nicht auf den Grund gegangen, wir wollen da bald nachhaken.

Wie wirkt es sich nun aus? Vorlage und Änderungsanträge im Vergleich:

Linien 1–5, vmtl. auch **S2** innerstädtisch: Geplant ist: 10-min-Takt **Mo–Fr**. erst ab 6 statt 5:30 Uhr und nur bis 19 statt 20 Uhr, Nur VOLT hatte ein Herz für Schichtdienstler und Nachtschwärmer: kommt so. **Sa.** war ganztags nur ein 20-min-Takt geplant. Da waren sich alle einig, dass das schlecht für den Handel der City ist. **So.** bis 12 statt 9 Uhr 30-min-Takt, keine Anträge, kommt also.

An allen Tagen war ab 21 Uhr ein 30-statt 20-Minuten-Takt geplant, das wurde auf Antrag verschoben auf ab 23 Uhr. Der bisher sowieso selten wirklich gefah-

rene Verstärker der Linie **3** zwischen Tivoli und Europaplatz wird offiziell gestrichen, keine Anträge dagegen.

Bei den Buslinien war geplant, die Linien **47A, 72** und **74/75** und die Kurzkurse der **32** fast komplett, die Linien **22** und **71** an Samstagen, entfallen zu lassen, die **32** wird zum ALT. Bei den Linien 21/26, 23, 24, 30, 50, 62, 70 und 73 soll es diverse Taktkürzungen geben. Die SPD wollte die Streichung von 22, 71, 72 und 74/75 zurücknehmen, VOLT wollte nur die Einstellung von 47A, 71 und Taktreduzierung bei 62 und 70 und den Rest der Busse unverändert lassen. Der gemeinsame Antrag hat die Vorlage weitgehend unverändert gelassen und nur den Einsatz von Anruf- linientaxis bei entfallenden Linien gefordert und die Beibehaltung von Schulfahrten dieser Linien.

Außerdem hat der gemeinsame Antrag die Laufzeit der Kürzungen auf 2 statt 3 Jahre begrenzt. Ob das hilft? Zudem wurde beschlossen, dass „der Gemeinderat und der Aufsichtsrat der Verkehrsbetriebe laufend über Erkenntnisse zu Fahrgastrückgängen informiert werden, sofern diese in einem Zusammenhang mit den betrieblichen Einsparungen stehen.“ Leider fand keine Diskussion über die Ursache der Fahrgastrückgänge und mögliche Abhilfen statt, was den Verlust reduzieren könnte.

Einig war man sich laut Protokoll, dass die Finanzierung des ÖVs durch Bund und Land grundlegend verbessert werden muss. Die KAL wies darauf hin, dass die drei Parteien des gemeinsamen Änderungsantrags dort aber mitregieren ...

PS: AVG-Linien sind **hier** nicht betroffen, die AVG finanziert sich strukturell anders.

Details siehe umverka.de/v1 TOP 6

Droht neues Ungemach?

Gerade war man noch erleichtert, dass es wohl doch nicht so schlimm kommt, wie letztes Jahr befürchtet, da platzte die Nachricht in die Bevölkerung, dass es bei der Gewerbesteuer einen Einbruch von rund 50–60 Mio. Euro gibt, insbesondere, weil das Ergebnis der EnBW durch nötige Investitionen ins Netz deutlich geringer ausfällt und sie daher Gewerbesteuervorauszahlungen berechtigt zurückfordert.

Eine sofortige Haushaltssperre folgte. Die Löcher müssen kurzfristig die städtischen Gesellschaften stopfen: Insbesondere bei

der Volkswohnung 10 Mio. € (was deren dringend notwendiges Engagement in den Wohnungsbau bremsen wird), Fächer GmbH 3 Mio. €, KVV 0,4 Mio. € (auch wegen der Fusion mit dem VPE) und eine Reduzierung des Verlustausgleichs an die KVVH um 30 Mio. €, unter deren Holding-Dach neben den Stadtwerken und dem Rheinhafen auch die VBK, die AVG und die KASIG angesiedelt sind. Welche Teile der KVVH genau an ihr „Tafelsilber“ gehen müssen, ist noch offen. Aber es ist stark zu befürchten, dass das leider nicht spurlos am ÖV vorbeigehen wird ...

Heiko Jacobs

Karlsruher Verkehrstreffen nun monatlich

Durch die letzte Vorstandswahl ergaben sich beim VCD Kontakte zum KIT, woraus sich die Idee eines „Karlsruher Verkehrstreffens“ entwickelte, das bereits dreimal tagte. Aus dem ersten zum Sparkonzept entstanden quasi über Nacht eine Pressemitteilung, eine Stellungnahme (s. u&v 3/25), eine Aktionswebseite und ein Flyer

zu einer allgemeinen Demo gegen Sparmaßnahmen zwei Tage später. Beim zweiten Treffen wurden Karlsruher Landtagskandidaten befragt. Nun soll das Treffen verstetigt werden an **jedem ersten Donnerstag im Monat**. Das Thema wird in der Regel ein paar Tage vorher auf unsere Webseite gestellt, s. a. Terminseite. Ja

Karlsruher Verkehrstreffen zur Landtagswahl

Was versprechen die Parteien?

Politikgespräch zu Verkehr & Mobilität

Gesprächspartnerin und Gesprächspartner: Moritz Gimpel-Henning (Bündnis 90/Die Grünen), Adrian Keller (SPD, Wahlkreiskandidat Karlsruhe-West), Jörg Breier (FDP, Wahlkreiskandidat Karlsruhe-Ost), Louise Fessmann (Die Linke), Robin Schuster (CDU, Wahlkreiskandidat Karlsruhe-Ost)

Im Vorfeld der Landtagswahl 2026 lud das Karlsruher Verkehrstreffen am 19. Januar zu einem Politikgespräch über Verkehr und Mobilität in Baden-Württemberg ein. Vertreterin und Vertreter von Grünen, SPD, FDP, Linken und CDU

stellten ihre Positionen vor und diskutierten mit dem Publikum. Die Veranstaltung machte deutlich: Der Wille zur Veränderung ist parteiübergreifend vorhanden – über Finanzierung, Tempo und Richtung der Transformation gehen die Meinungen jedoch auseinander.

Einigkeit beim Ziel. Unterschiede beim Weg.

Alle fünf Parteien bekennen sich dazu, dass Mobilität eine Grundvoraussetzung gesellschaftlicher Teilhabe ist. Sichere Schulwege, Lärmschutz und die Notwendigkeit, den ÖPNV sozialer zu gestalten, wurden ebenfalls von allen Seiten angesprochen. Doch bereits bei der Frage, wie

diese Ziele finanziert und umgesetzt werden sollen, trennten sich die Wege.

Grüne: Zukunftsfahrplan und Mobilitätsgarantie

Moritz Gimpel-Henning (Grüne) thematisierte die Spannung zwischen Mobilitätsgarantie und Finanzlücke. Als Lösung schlagen die Grünen den Mobilitätspass als zusätzliche Finanzierungssäule für den städtischen ÖPNV vor. Ein Zukunftsfahrplan soll als Bündelungsinstrument für die gesamte Infrastruktur dienen – wobei die Partei die bislang unklare Ausgestaltung durch den Bund scharf kritisiert. Genehmigungszeiten sollen halbiert, Fördermittel schnell bei Projekten platziert werden. Gestaffelte Ticketpreise, Sozialtickets und Azubi-Tickets sollen den ÖPNV für alle zugänglich machen. Den Bau der zweiten Straßen-Rheinbrücke lehnen die Grünen ab: Das Vorhaben würde für enorme Summen lediglich neuen Durchfahrtsverkehr erzeugen, ohne das eigentliche Mobilitätsproblem zu lösen. In der Automobilbranche sehen die Grünen eine unausweichliche Transformation: Der Absatzmarkt für Exportfahrzeuge bricht weg – Baden-Württemberg muss die Industrie konsequent auf E-Mobilität und vernetztes Fahren umstellen.

SPD: Soziale Gerechtigkeit als Maßstab

Für Adrian Keller (SPD) steht fest: Mobilität muss bezahlbar, zuverlässig und klimafreundlich sein. Der öffentliche Verkehr soll zur kommunalen Pflichtaufgabe werden. Das Deutschlandticket ist für viele Menschen bereits zu teuer – ein Sozialticket auf Landesebene ist daher überfällig. Anstelle komplizierter Staffelsysteme plädiert die SPD für ein einfaches Zwei-Stufen-Modell aus Normalpreis und Sozialticket, finanziert über steuerliche Umverteilung: Wer mehr hat, trägt mehr zum Gemeinwesen bei. Fuß-, Rad- und Schiffsverkehr sollen stärker in die Gesamtplanung einbezogen werden; bei Autobahnen gilt: Sanierung vor Neubau. Als Zukunftsvision stehen selbstfahrende Rufbusse, die Menschen unabhängiger vom eigenen Auto machen sollen. Bemerkenswert: Die SPD mahnt an, dass Verkehrsplanung bisher zu stark aus männlicher Perspektive erfolgt – Gleichstellung müsse endlich konsequent mitgedacht werden.

FDP: Selbstbestimmung und Technologieoffenheit

Jörg Breier (FDP) besteht auf der gleichwertigen Förderung aller Verkehrsträger. Selbstbestimmte Mobilität müsse sich in



Vereinfachtes Abstimmverfahren bei einigen Fragestellungen ...; Fotos: Heiko Jacobs

der Finanzierung widerspiegeln. Der Sanierungsstau im Straßennetz erfordert rund 6 Milliarden Euro jährlich – ein langer Aufholprozess. Ein flächendeckender ÖPNV-Betrieb von 5 bis 24 Uhr sei derzeit schlicht nicht realistisch. Stattdessen setzt die FDP auf autonomes Fahren, Ride-Pooling und gezielte Engpassbeseitigung auf Autobahnen. Da die Deutsche Bahn den Schwerlastverkehr nicht vollständig aufnehmen kann, bleibt die Straße unverzichtbar. Klimaneutrale Kraftstoffe werden als Alternative zum reinen Elektroantrieb befürwortet – auch um die Abhängigkeit von chinesischer Batterietechnologie zu verringern.

Linke: Mobilität als Grundrecht – kostenlos und barrierefrei

Die Linke, vertreten durch Louise Fessmann, formuliert die radikalste Position: Mobilität ist ein Grundrecht. Bus und Bahn sollen zum Nulltarif und flächendeckend verfügbar sein. Das Fahren ohne Fahrschein müsse entkriminalisiert werden. Barrierefreiheit an jedem Bahnsteig ist nicht verhandelbar. Auf dem Land sollen Carsharing-Genossenschaften alternative Mobilitätsformen ermöglichen. Für die Automobilindustrie fordert die Linke ein Moratorium: Die Produktion von Fahrzeugen in ihrer heutigen Form soll gestoppt werden. Die freiwerdenden industriellen Kapazitäten – gerade in Baden-Württemberg ein bedeutender

Wirtschaftsfaktor – sollen gezielt umgenutzt werden, etwa für den Ausbau der Schieneninfrastruktur.

CDU: Kooperation statt Ideologie

Robin Schuster (CDU) wirbt für ein ideologiefreies Nebeneinander aller Mobilitätsformen. Kein Verkehrsträger soll gegen einen anderen ausgespielt werden – Kooperation ist das Schlüsselwort. Im ländlichen Raum sind On-Demand-Services eine sinnvolle Ergänzung zum klassischen Linienverkehr. Einkommensabhängige Ticketpreise nach dem Once-Only-Prinzip werden grundsätzlich befürwortet: Der Staat soll Einkommensdaten zentral vorhalten, damit Tickets automatisch sozial gestaffelt werden können – sofern der Datenschutz gewährleistet ist. Tempo 30 in Wohngebieten soll zum Normalfall werden. In der Automobilpolitik bleibt Technologieoffenheit zentral: bessere Motoren, sauberere Luft, unterschiedliche Antriebstechnologien.

Fragerunde: Regionale Projekte und offene Finanzierungsfragen

In der abschließenden Diskussion zeigte sich, dass das Publikum vor allem konkrete und lokale Fragen bewegen. Wie wird Mobilität als gesellschaftliche Teilhabe gesichert – auch beim Bewohnerparken? Was kostet ein Kilometer Straße im Vergleich zu einem Kilometer ÖPNV – und warum wird das selten offen disku-



Das Umweltzentrum ist gut gefüllt beim 2. Karlsruher Verkehrstreffen, zzgl. Reihe des Fotografen.

tiert? Wie kann das Deutschlandticket sozial gestaffelt werden, ohne den ÖPNV zu unterfinanzieren? Und solange der ÖPNV durch Verspätungen und Umstiege deutlich länger braucht als das Auto, bleibt die Verkehrswende für viele Berufstätige eine abstrakte Forderung. Kontrovers diskutiert wurden regionale Infrastrukturprojekte: die Ausbaustrecke Karlsruhe–Mannheim, die zweite Straßen-Rheinbrücke mit Querverbindung sowie

die Südumfahrung Hagsfeld. Weitere Themen waren der Umbau der Automobilindustrie sowie die Lärmbelastung auf stark befahrenen Straßen.

Die Veranstaltung schloss mit dem Appell, Mobilität nicht länger als rein technische, sondern als zutiefst gesellschaftliche Frage zu verstehen – eine Botschaft, die im Wahljahr 2026 besondere Dringlichkeit gewinnt.

Elisabet Loris-Quint

Wie Karlsruhe bis 2040 weiterentwickeln?

Bürgerbeteiligungen, oft auch für die ganze Stadt, werden gerne durchgeführt. Die in meiner Erinnerung erste war 2002 City2015, die die U-Strab zum Ergebnis hatte. ... haben sollte? Es folgte 2005 der Masterplan 2015, der zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) 2020 in 2011 führte. Dann der Verkehrsentwicklungsplan 2015 in 2009, Räumliches Leitbild 2014–2016, ÖRMI (Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt) 2020–2022/24.

Nun gibt es wieder ein „Integriertes Stadtentwicklungskonzept Karlsruhe 2040“, das laut umverka.de/v2 „Ziele, Strategien und Maßnahmen für die Entwicklung der Stadt Karlsruhe bis ins Jahr 2040 festlegen“ soll als „wichtige Fördergrundlage für sämtliche Programme der Städtebauförderung“. Es begann schon 2024 mit einer Evaluation des ISEK 2020 und einer Bürgerumfrage. Seit Herbst 2025 werden Daten und Projekte der Stadt analysiert.

Vom 19. Januar bis 15. Februar 2026 konnten sich nach Aufrufen in den Medien **alle** interessierten Bürger online mit Ideen beteiligen zu acht zentralen Themenbereichen: Bildung & Soziales, Umwelt, Kultur & Freizeit, Stadt & Wohnen, Mobilität, Wirtschaft & Wissenschaft, Klima und Smart City.

Ich habe mich privat auch beteiligt, zu-

meist mit Ideen, die wohl auch im VCD-Interesse sein dürften. Verglichen mit vielen sozialen Medien, wo heutzutage vermutlich „blau-braune“ Nörgler dominieren, für die früher angeblich alles besser war und unsere moderne Welt in den Untergang führt, waren Umgang und Ideen dort fast immer erfrischend konstruktiv, auch wenn nicht alles realisierbar sein dürfte. Sehr vieles war dabei auch in unserem Interesse pro menschengerechter Stadt etc.

Die Vorschläge kann man online im Projektlogbuch nachlesen, wie auch die Ergebnisse des parallelen Trendlabors einer Expertenrunde und der „Werkstatt“ mit 120 zufällig ausgewählten Bürgern und der „Stakeholder-Werkstatt“ von Verbändevertretern etc. Die letztere war in mehreren Runden zu verschiedenen Themenbereichen organisiert. Der VCD war zur Werkstatt „Mobilität“ und „Klima“ am 23. März eingeladen und hat sich bei der SWOT-Analyse (Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken) und der Zielbildentwicklung eingebracht.

Spannend wird, ob es nur Ideensammlungen bleiben oder trotz angespanntem Haushalt auch welche umgesetzt werden. Bei bisherigen Beteiligungen blieb bisher noch viel offen.

Heiko Jacobs

Die Revolution der Mobilität hautnah

Verkehrspolitische Ausflug nach Straßburg am 13. Juni

Nicht weniger als die Revolution der Mobilität (la révolution des mobilités) hat die Stadt Straßburg ausgerufen, mit Tram, Bus, Fahrrad und zu Fuß – und möglichst wenig mit motorisiertem Individualverkehr. Der VCD möchte sich dies gemeinsam mit dem Regionalverkehrsforum Trans-PAMINA, dem er genauso wie die BUZO und PRO BAHN angehört, vor Ort ansehen.



Beispiel für einen geschützten Radfahrstreifen auf dem Dammtordamm in Hamburg; zum Artikel S. 13; Foto: Michael Reichert, CC-BY 4.0



Geplant ist die Fahrt für **Samstag, 13. Juni**. Für die Teilnehmenden ab Karlsruhe soll die Fahrt über Wörth mit dem Ticketplus Alsace und Deutschlandticket bzw. KVV-Tageskarte erfolgen. Voraussichtlicher Treffpunkt ist um **9 Uhr** am Hauptbahnhof.

Das genaue Programm stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Weitere Informationen folgen demnächst unter vcd.org/karlsruhe

Zur weiteren Planung wäre es hilfreich, wenn grundsätzlich am Ausflug Interessierte sich schon jetzt unverbindlich unter karlsruhe@vcd.org melden könnten.



alles für Reisen,
Wandern, Bergsport

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

TERMINE

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, ab sofort im Umweltzentrum
11.5., 8.6., 13.7., 10.8., 14.9., 12.10., 9.11., ...
tempo7.de/ueber-uns

Dienstag: VCD-Monatstreffen*)

Zumeist am 1. Dienstag im Monat, **19:30 Uhr**:
5.5., 2.6., 7.7., 4.8., 1.9., 6.10., 3.11., 1.12., ...

VCD-Stammtisch

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

Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN*)

Jeweils am 2. Donnerstag im Monat, (**21.5. statt
14.5.**) um **19:00 Uhr** (Infos unter 0721 / 38 05 75)

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

Donnerstag: VCD Verkehrstreffen s. a. S. 15

Jeweils am 1. Donnerstag im Monat, **20:00 Uhr**
7.5. Schulstr., 4-6, 18.6. Güterbahn MA-KA, 2.7., ...
24.4., 29.5., 26.6., 31.7., 28.8., 25.9., 30.10., ...

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

13.5. 18–21 Uhr Reparaturcafé, besser Repa-
rieren statt Wegwerfen und Ressourcen schonen,
leih.lokal / FreiRäume, Oststadt, Gerwigstr. 41,
Anmeldung unter reparaturcafe-karlsruhe.de

**Do. 23. April 2026 40 Jahre Tschernobyl –
Mythen und Fakten** Online-Vortrag von .aus-

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

gestrahlt und Public Viewing im Umweltzentrum,
18–19:30 Uhr Reihe/Aufzeichnungen s. a. S. 7

**Fr. 24. April 2026 40 Jahre Atomkatastro-
phe Tschernobyl – Historie, Gegenwart und
Zukunft** Vortrag und Diskussion mit Harry
Block, IBZ, Kaiserallee 12 d, **19 Uhr**

Sa. 25. April 2026 Vor 40 Jahren
Kundgebung zum Supergau in Tschernobyl,
vor dem Hauptbahnhof, **12 Uhr**

Sa. 25. April 2026 Klimatag Grötzingen
Marktplatz der Möglichkeiten zwischen Martin-
Luther-Platz und Niddaplatz, **11–17 Uhr**

**Sa. 26. April 2026 Atomkraftwerke im
Krieg** Filmvorführung und anschließendes Ge-
spräch mit Stefan Lau (DFG-VK) und Regisseur
Reinhard Brüning. Kinemathek, **17 Uhr**

Sa. 23. Mai 2026 Krautschau Gemeinsamer
Spaziergang mit Pflanzenbestimmung von BUZO
und NABU. Umweltzentrum, **15–17 Uhr**

**Mi. 27. Mai 2026 Das Gewicht der Welt –
Naturwissenschaften in Zeiten des Klima-
wandels** Filmvorführung und anschließendes
Gespräch aus der Reihe Klima - Krisen –
Utopien. Kinemathek **19 Uhr**

Di. 2. Juni 2026 Mitgliederversammlung
VCD Umweltzentrum, Kronenstr. 9, **19:30 Uhr**
Tagesordnung siehe vcd.org/karlsruhe

**Sa. 13. Juni 2026 Verkehrspolitischer Ausflug
nach Straßbura – Revolution der Mobilität
hautnah** Details s. S. 19

Sa. 13. Juni 2026 Hey ho, let's go
Konferenz der Engagierten und ein Tag voller
Aktionen im Tollhaus

**Umweltzentrum Kronenstraße 9,
76133 Karlsruhe, geöffnet:**

Di. vorm. geschlossen **15–18** BUZO

Mi. vorm. geschlossen **15–18** BUZO

Do. **9–12** BUZO nachm. geschlossen

online: www.umverka.de redaktion@umverka.de