

umwelt & verkehr

Karlsruhe

ISSN 1612-2283 22. Jg.

2/24

Sept. '24 – Dez. '24



eHighway

Artenvielfalt

< Sophienstraße

S2 Durmersheim



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
Artenvielfalt – Was macht die Karlsruher Politik?.....	4
... und das Wahlergebnis in Karlsruhe:.....	6
StadtErlebnis.Rheinstetten.....	7
Buntes.....	7
Streuobstwiesentag lockt Familien nach Grötzingen.....	8
Park(ing) Day und „Karlsruhe spielt“ in der Kronenstraße	9
Die Waldenburger Bahn – Ein gelungener S-Bahn-Betrieb.....	10
Verlängerung der S2 nach Durmersheim.....	11
Sophienstraße für Radverkehr optimieren.....	12
eHighway – <i>Stop falsch</i> oder guter Weg?.....	14
Verkehrsnachrichten aus Stadt & Land.....	17
MV: neue Impulse für den VCD in Karlsruhe....	18
Termine.....	20

Fotos & Grafiken:

Anja Herschbach, Holger Heidt, Heiko Jacobs, Kinderbüro, Johannes Meister, Rheinstetten

Titelbild: Verkehrsversuch Fahrradstraße in der Sophienstraße: Mit „Modalfiltern“ (Pfosten und andere Absperrungen), hier am Gutenbergplatz, sowie an der Lessingstraße wird der Autoverkehr in der Fahrradstraße deutlich reduziert. Nun sind lauter entspannte Radler zu sehen, auch wenn es sonntags, wie bei diesem Bild, weniger sind ... Provisorische Sitzgelegenheiten sollen für mehr Aufenthaltsqualität sorgen, s. S. 3 und S. 12.

Foto: Heiko Jacobs

Impressum

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

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

Liebe Leserinnen und Leser

Im Mai waren **Europa- und Kommunalwahlen**. Diverse Verbände haben sich im Vorfeld mit Aktionen und Veranstaltungen für ein umwelt- und mobilitätswendefreundliches Wahlergebnis engagiert, über eine dieser Veranstaltungen berichten wir ab Seite 4. Das Ergebnis auf Europaebene war nicht wirklich überraschend angesichts der aktuellen Bundespolitik und hat leider auch bis auf die kommunale Ebene durchgeschlagen, s. S. 6. Eine Politik in unserem Sinne wird zwar etwas schwieriger werden, aber nicht unmöglich sein.

Dabei hilft: Präsent sein! Bei diversen **Veranstaltungen** ist dies möglich, über einige berichten wir, andere kündigen wir im Heft an, für eine kommt dieses Heft zu spät, ein Bericht über diese ist aber für den nächsten u&v schon in Planung.

Der Blick auf den deutschen Schienenverkehr ist derzeit, ähm, etwas frustrierend. Vielleicht hilft zur Stimmungsaufhellung ein Blick zu den Nachbarn im Süden? Daher berichtet PRO BAHN über die runderneuerte **Waldenburger Bahn** und gleich danach über den längst überfälligen Weiterbau nach **Durmersheim**, worum sich aktuell eine dortige Initiative kümmert.

Aktuell läuft der Verkehrsversuch in der **Fahrradstraße Sophienstraße**, wo Modalfilter für eine Reduzierung des Autoverkehrs sorgen sollen. Das funktioniert unseres Erachtens schon in der ersten Stufe sehr gut und darf gerne beibehalten oder gar zu einem Kiezblock erweitert werden:

Der Artikel war schon fertig geschrieben, als die Meldung verschickt wurde, dass die zweite Stufe am Gutenbergplatz, die Sperrung auch der Nordseite der Sophienstraße, **abgesagt** wurde, angeblich aus Sicherheitsgründen auf den paar Metern zwischen Nelken- und Gabelsbergerstraße. Modalfilter anderswo? Einbahnstraße? Temporäre Zweirichtungsfreigabe? Man könnte auch Lösungen suchen statt Probleme. Der ADFC hat schon mit einer kleinen Demo reagiert.



Wahlplakat; F.: H. Jacobs

Brauchen wir nicht eigentlich dringend eine **Konsum- und Verkehrswende statt nur einer Antriebswende?**

Ja, natürlich, aber ebenso dringlich müssen wir uns um die Antriebswende kümmern für die Übergangszeit und die Restverkehre danach. Bei Pkw ist das mit E-Autos ein-



Naturerlebnis auf den Grötzingen Streuobstwiesen; F.: Jo

facher als bei Lkw, wo der schwere Akku die Nutzlast reduziert und dann für das gleiche Transportvolumen mehr Lkws fahren müssten, daher kann ein Blick auf Alternativen der Stromzuführung durchaus sinnvoll sein. Deshalb hat sich der Landesverband den **eHighway im Murgtal** genauer angeschaut, auf gut deutsch: den Oberleitungs-Lkw.

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



Durchfahrt nur für Radler, s. S. 12; Foto: Heiko Jacobs

Artenvielfalt – Was macht die Karlsruher Politik?

Im Rahmen des Kommunalwahlkampfes hatten BUND, BUZO, LNV, NABU, Naturfreunde und Naturtreff Grötzingen am 15. Mai in den Zieglersaal zu einer Veranstaltung zu den Themen Artenvielfalt und Biodiversität eingeladen. Da diese wichtige und komplexe Thematik bei früheren Veranstaltungen meist von anderen Fragen überlagert wurde, haben wir uns dieses Mal einen ganzen Abend lang ausschließlich mit der Biologischen Vielfalt beschäftigt. Beim zahlreich erschienenen, bis zum Schluss sehr konzentrierten Publikum kam dies gut an.



Andree Keitel beim Vortrag

Zuerst stellte Andree Keitel vom BUND in seinem einführenden Vortrag „Artenvielfalt – wozu?“ sehr anschaulich die Grundlagen aus wissenschaftlicher Sicht dar.

Weltweit gibt es geschätzt 8 bis 15 Millionen Tier-, Pflanzen- und Pilzarten, von denen 1,8 Millionen bekannt und dokumentiert sind. Im Rahmen der Evolution entstehen durch Mutation und Anpassung an Umweltbedingungen laufend neue Arten und verschwinden welche. Allerdings ist die aktuelle Aussterberate von Arten 10-100x höher als die natürliche Evolution, verursacht von den Belastungen durch uns Menschen. Die

großen Treiber dafür sind die industrielle Landwirtschaft, die Vernichtung von naturnahen Flächen und die Übernutzung natürlicher Ressourcen. Der Artenverlust in diesem Ausmaß gefährdet das Überleben der Menschheit, denn er destabilisiert Ökosysteme und gefährdet die „Ecosystem Services“ genannten Naturleistungen wie zum Beispiel sauberes Wasser, Nährstoffkreisläufe, Abbauprozesse oder die Bestäubung von Wild- und Kulturpflanzen. Ethisch betrachtet haben alle Arten einen Wert an sich, der beim Verschwinden der Art verloren geht.

Leider lassen sich die Folgen des Biodiversitätsverlustes nicht wie die des Klimawandels mit physikalischen Modellen prognostizieren, dazu sind die Zusammenhänge zu komplex. Aber bestimmt gibt es hier ebenso Rückkopplungen und Kippunkte und vor allem sind Artenverlust und seine Folgen irreversibel. Beim Erhalt der Biodiversität geht es letztlich nicht um das Wohl von Tieren oder Pflanzen, sondern um das Wohl unserer Enkelkinder.



Mit seinem Vortrag hatte uns Andree Keitel gut mit der Bedeutung der Artenvielfalt vertraut gemacht und das Podium für die Diskussionsrunde auf der Bühne inhaltlich vorbereitet.

Die Verfasserin übernahm die Moderation. Los ging es in Runde 1 um das Freihalten offener Flächen in Karlsruhe. Manfred Verhaagh betonte die Bedeutung von Freiflächen für die Biodiversität. Die in Karlsruhe durch Bebauung gefährdeten Gebiete Stupferich Neue

Mitte (Wohnen), Neureut Gottesauer Feld (Gewerbe) und Zentrum III (Wohnen), Knielingen West 1+2 (Gewerbe) wurden angesprochen. Während Knielingen West



Das Podium mit den Kandidat*innen und Experten (von links nach rechts): Karin Binder (Linke), Lüppo Cramer (KAL; gewählt), Markus Schneider (Für Karlsruhe), Sven Maier (CDU), Aljoscha Löffler (Grüne, gewählt), Ute Rieger (Moderation), Peer Giemsch (Freie Wähler), Nikolai Ditzenbach (FDP), Anton Huber (SPD, gewählt), Manfred Verhaagh und Thomas Breunig (Experten) Fotos: Anja Herschbach/BUND

keine der Kandidat*innen bebauen möchte, bekannte sich bei den anderen Flächen einzig Karin Binder zu einem generellen Stopp von neuer Flächenversiegelung. Wenigstens zeigten sich alle offen dafür, in den Bebauungsplänen Maßnahmen zur Förderung der Artenvielfalt vorzuschreiben.

In Runde 2 ging es darum, dass naturnahe Flächen Geld kosten und dass für mehr Wildnis ein Umdenken erforderlich ist. Thomas Breunig erläuterte geeignete Maßnahmen und betonte die Wichtigkeit der Kontinuität dieser Maßnahmen über

viele Jahre. Eine gute Möglichkeit wäre die Schaffung von Naturpunkten, kleineren begrenzten Flächen über die Stadt verteilt, auf denen sich eine natürliche Flora und Fauna entwickeln darf. In der Diskussion hoben die Kandidat*innen verschiedene Aspekte hervor, die ihnen wichtig sind. Hier wurde eine Fülle von Möglichkeiten deutlich, zwar alle kleinerer Art, aber das macht Hoffnung.

In der letzten Runde war der Wald das Thema. Manfred Verhaagh hob den Stellenwert des Waldes für die Artenvielfalt hervor und mahnte eine maßvolle Nutzung mit ausschließlich heimischen Bäumen an. In der Diskussion wurde von allen lobend hervorgehoben, dass die Stadt Karlsruhe hier viel behutsamer vorgeht als das Land, das reichlich Holz schlagen lässt. Auch eine Vergrößerung der Bannwaldfläche von heute ca. 1 % der Karlsruher Waldfläche können sich die meisten Kandidat*innen gut vorstellen.



Blick in die Runde der Zuhörenden

In den Gesprächen wurde deutlich, dass die Erhaltung der Artenvielfalt über alle politischen Lager hinweg vielen am Herzen liegt und die Diskussionen nicht so ideologisch belastet sind wie anderes im Umweltbereich. Gleichwohl ist noch viel Überzeugungsarbeit zu leisten, bis der unschätzbare Wert der Biologischen Vielfalt bei der Politik und den Bürger*innen im Herzen verankert ist und die dringende Notwendigkeit von entsprechendem Handeln erkannt wird. Viel zu oft wird auch bei uns in Karlsruhe noch die schnelle und bequeme Nutzung von Natur als passend angesehen. Wir hoffen, das alle Teil-

nehmenden gute Anregungen von dem Abend mitgenommen haben, für ihre beruflichen und privaten Tätigkeiten. Natürlich hoffen wir ganz besonders, dass die gewählten Kandidaten und Kandidatinnen im neuen Gemeinderat Biodiversität bei allen ihren Entscheidungen mitdenken und fördern.

Zum Schluss bedanken wir uns bei allen Helfer*innen und dem Team der Gaststätte Akropolis, die so vielfältig zu der gelungenen Veranstaltung beigetragen haben.

Ute Rieger

... und das Wahlergebnis in Karlsruhe:

Einige unstrittige Themen wurden zwar auch von einer breiten Mehrheit des Gemeinderats getragen, aber wenn es wirklich voran gehen sollte bei einer natur- und menschenfreundlichen Politik, brauchte man auch bei strittigen Themen Mehrheiten. Umwelt- und Verkehrspolitik in diesem unseren Sinne wurde dann oftmals nur noch von Gruppen aus der „linken Hälfte“ des Spektrums unterstützt.

Hatte man Linke, Grüne und SPD auf seiner Seite, hatte man eine knappe Mehrheit von 25 der 48 Sitze. Machte die SPD nicht mit, wurde es schwierig, weil von den kleineren Gruppen abseits der eher autofreundlichen Gruppen meistens zu wenige mitstimmten.

Diese drei genannten „linken“ Gruppen haben aber seit der Wahl 2024 nur noch 21 Stimmen. Für umwelt- und mobilitätswendefreundliche Politik sind nun zwei weitere Gruppierungen für Mehrheiten nötig. KAL und PARTEI wären Kandidaten für solche Mehrheiten, oder die

neue Gruppe VOLT, bei der man nach ihrem Programm auch auf Zustimmung hoffen könnte. Gewinnt man nur KAL oder VOLT für sich, hat man 24 von 48 Stimmen (sofern alle da sind), so dass die Stimme des Oberbürgermeisters entscheiden würde, der ja ebenfalls stimmberechtigt ist und dessen Wahl von einigen dieser Gruppen unterstützt wurde.

Umwelt- und Verkehrspolitik in unserem Sinne wird in den kommenden fünf Jahren also schwieriger, aber nicht unmöglich. Umso wichtiger wird es, unsere Stimmen auch abseits von Wahlen zu erheben, um mehr Politiker davon zu überzeugen, dass unser Weg zum Erhalt oder zur Wiedererlangung von Lebensqualitäten langfristig der richtige Weg ist, der auch für einen Großteil der bisher etwa auf nicht regenerative Energien und Automobilität setzende Wähler nützlich wäre. Und natürlich auch diese Bürger selbst sollten wir vermehrt davon überzeugen.

Heiko Jacobs



StadtErlebnis.Rheinstetten



Die Lokale Agenda bietet dort:

Am Samstag, dem 14. September 2024 ist an unterschiedlichen Stellen in Rheinstetten etwas geboten. Insgesamt vereinen sich an diesem Tag vier Veranstaltungen zum „StadtErlebnis.Rheinstetten“:

- Tag der offenen Tür der Verwaltung, Rathäuser, Neue Stadtmitte, Außenstellen, 13–18 Uhr
- Tag der offenen Baustelle – Activ-Group, Neue Stadtmitte, 13 –18 Uhr
- Stadtteilstfest Mörsch – Wir sind Rheinstetten e. V., Schulzentrum, Tummelplatz, 13–22 Uhr
- **Aktionen der Lokalen Agenda**, vor dem Rösselsbrünnele, 13–18 Uhr

- Graffiti-Aktion mit Designs, die die wichtigen Themen Klima, Wasser, Ressourcen Nutzung und Biodiversität visualisieren
- Seniorenbeirat, Bilanz 2-jähr. Bestehen
- AK Stadtentwicklung + AK Klima, Umwelt und Energie + AK Mobilität und Verkehr: Wasser, Wasser, Wasser – was das für uns bedeutet
- Förderkreis Burkina Faso, 20 Jahre
- Kolpingsfamilie Forchheim, „Eine Welt“

S. a. rheinstetten.de/de/stadterlebnis

Buntes

... für den noch freien Platz ...

Alles eine Sache der richtigen Perspektive und schon ist der Baum im Topf!



Bunte Lampions im Gegenlicht in der südliche Waldstr.: Mit Flair die Innenstadt autoarm attraktiv machen



Vorlage für das Kaiserstraßenpuzzle



Auch der einheimischen Vogelwelt sollte man frisches Obst anbieten!! ;-) Fotos: Heiko Jacobs

Streuobstwiesentag lockt Familien nach Grötzingen

Nach der Premiere vor zwei Jahren am Knittelberg standen Anfang Juli zwei Wiesen nicht weit vom Grötzingener Baggersee im Mittelpunkt des 2. Streuobstwiesentags in Grötzingen: Eine bunte Mischung für Jung und Alt bot allerlei Gelegenheit, Altbewährtes und Neues einmal selbst auszuprobieren. Nur Wiese, Bäume, Obst? Nein, weit gefehlt! Die Streuobstwiese ist ein wertvoller Lebensraum für Pflanzen und Tiere, wenn man sie denn lässt, aber auch pflegt. Dazu gehört das Mähen mit der Sense, wie auch das Veredeln der Obstbäume. Beides will gelernt sein, macht aber Spaß, wenn man weiß, wie es geht. Und so machten sich die Erwachsenen unter kundiger Anleitung von den Aktiven des Naturtreffs Grötzingen und des örtlichen Obst-, Wein- und Gartenbauvereins ans Werk. Währenddessen gingen die Kinder auf Entdeckungsreise: Die „Naturdetektive“ erfuhren, aus welcher unscheinbaren oder wunderschönen Raupe schöne Schmetterlinge oder aber schlichte Falter werden. Sie konnten zusehen, wie mit einer Drohne mit Wärmebildkamera vor der Mahd nach Rehkitzen in der Wiese oder auf dem Feld gefahndet wird. Und die ganz Kleinen konnten auch einfach mal ein Schaf kämmen. Was ist Terra Preta und welche Nistkästen sind für Vögel und Fledermäuse geeignet? Umweltschutz ist in Grötzingen hautnah, greifbar und begreifbar!



Eingeschleppte Schädlinge und ihre Kontrahenten konnten real beobachtet werden; Alle Fotos: Johannes Meister

Der Naturtreff kümmert sich seit Jahren allseits, aber doch äußerst effektive Gruppierung mit Spaß, Sachverstand und Leidenschaft um mittlerweile 10 Streuobstwiesen rund um das badische Malerdorf. Die für Süddeutschland typische Kulturlandschaft bietet durch ihre Vielfalt einen spannenden Kontrast zur kommerziellen Agrarmonotonie. Aber machen wir es konkret: Lässt man die Pflanzen wachsen und verzichtet auf Düngemittel, entstehen artenreiche Wiesen, die zusammen mit den Obstbäumen ein Zuhause für viele Tiere bieten: Mauswiesel und Steinkauz freuen sich über Kleinsäuger, wie Mäuse und die possiblichen Bilche, wie den Siebenschläfer und die Haselmaus. Auf deren Speiseplan stehen wiederum Insekten und die Beeren der Sträucher an den Rändern der Streuobstwiesen.

Ein Schwerpunktthema waren auch Tiere und Pflanzen, die in den letzten Jahrzehnten neu zu uns gekommen sind, sei es durch den Klimawandel oder durch die Globalisierung der Wirtschaft. Das Julius-Kühn-Institut Dossenheim zeigte winzig kleine Schlupfwespen, die als natürliche Feinde invasive Wanzen in Grenzen halten können. Die Schäden für die Obsternte können dadurch künftig auch in der kommerziellen Landwirtschaft ohne Gift in Grenzen gehalten werden. Noch ist es ein Forschungsprojekt, aber die Zulassung ist in Aussicht.

Und wen das alles nur „am Rande tangier-



Interessant und spannend für Groß und Klein

Die Waldenburger Bahn – Ein gelungener S-Bahn-Betrieb



Die neuen Bahnen „Tramlink“ von Stadler

Die Waldenburger Bahn verkehrt im Kanton Baselland in der Schweiz zwischen der Kantonshauptstadt Liestal und Waldenburg. Auf dem Weg zwischen den beiden Endpunkten bindet sie weitere Ortschaften wie Bad Bubendorf, Hölstein oder Oberdorf an, teilweise mit Ortsdurchfahrten. Haltepunkte und Kreuzungsmöglichkeiten auf der eingleisigen Strecke gibt es viele. Auf eine optimale Anbindung der Ortschaften durch



Innenansicht der neuen Bahnen der Waldenburgerbahn

zusätzliche Haltepunkte an Neubau- und Gewerbegebieten und einer bahnsteiggleichen Busverknüpfung vieler Haltepunkte wurde Wert gelegt. Seit der Umspurung im Jahr 2022 von 750 mm Spurweite auf 1000 mm und der damit verbundenen Neubeschaffung von S-Bahn-Triebwagen ist die Waldenburger Bahn barrierefrei. Für die ca. 13 Kilometer lange Strecke benötigen die neuen Fahrzeuge ca. 25 Minuten. Die Bahn überwindet dabei einen Höhenunterschied von ca. 200 Metern. Im Bahnhof Liestal besteht eine optimale Verknüpfung zum Nah-, Fern- und S-Bahn-Verkehr der SBB sowie zum regionalen Busnetz. Die Triebzüge verkehren je nach Tageszeit bis zu viermal die Stunde im 10- bzw. 20-Minuten-Takt und sind pünktlich. Hier ist ein Beispiel für einen modernen, gelungenen S-Bahn-Betrieb geschaffen worden.



Altstadt von Liestal mit Törl; Fotos: Holger Heidt

Bei einem Besuch der Waldenburger Bahn sollte auch ein Abstecher nach Liestal eingeplant werden. Die kleine Altstadt mit Rathaus und dem Wahrzeichen Oberes Tor (Törl) ist einen Besuch wert. Viele kleine Geschäfte und Lokalitäten gibt es zu entdecken. In der Touristeninformation befindet sich auch das sehenswerte Dichter- und Stadtmuseum.

Holger Heidt

Verlängerung der S2 nach Durmersheim

Der Regionalverband Mittlerer Oberrhein und Südpfalz des bundesweiten Fahrgastverbandes Pro Bahn hat im Oktober 2021 ein SPNV-Entwicklungskonzept 2025plus veröffentlicht, in dem er auch 12 Stadtbahnprojekte im Bereich des KVV befürwortet. Die Verlängerung der S2 nach Durmersheim gehört dazu!

Bedarf für diese Verlängerung ist trotz Bestehens der S-Bahn-Linien S7 und S8 gegeben, wie der immer wieder zu beobachtende Fußgängerverkehr von Durmersheim Nord zur Merkurstraße zeigt. Die Strecke bis zum Bahnhof Durmersheim ist realisierbar, nur eine Wendeschleife an der Endstation ist nicht mehr möglich; hier wäre ein Gleisdreieck erforderlich.

Ab Bahnhof Durmersheim ergeben sich Reisezeitvorteile gegenüber dem Weg über den Albtalbahnhof bis zu den Haltestellen Entenfang und Philippsstraße sowie allen Zielen, die von dort aus im Westen liegen. Für die weiteren Haltestellen in Durmersheim verschiebt sich die Grenze für den Reisezeitvorteil sukzessive stadteinwärts und natürlich ergeben sich große Vorteile für Umsteiger aus dem Süden, die Ziele in Durmersheim und Rheinstetten ansteuern.

Pro Bahn hat sich auch Gedanken dazu gemacht, wie das Projekt im Vergleich zu anderen ernsthaft diskutierten Schienenprojekten steht und kommt dabei zu einem positiven Ergebnis!

Ohne das Resultat einer intensiven standardisierten Bewertung vorwegnehmen zu wollen, lässt sich aus dem Quotient der Zahl potenzieller Nutzer und der Streckenlänge ein Wert Einwohner pro Kilometer gewinnen, mit dem sich verschiedene Projekte vergleichen lassen.

Selbst bei nur 50 % des Einwohnerpotenzials von Durmersheim (ohne Würmersheim, ohne Zubringerverkehr aus Nachbargemeinden und ohne Zielverkehr aus südlicher Richtung nach Durmersheim und

Rheinstetten, der anders kaum realisierbar ist) ergibt sich bei der verhältnismäßig geringen Streckenlänge von 3,4 km ein Potenzial von über 1.400 Einwohnern pro Kilometer und dies ist mehr als bei manchem anderen in der Diskussion befindlichen Projekt!

Willy Pastorini

Mehr: www.pro-S2.de – info@pro-S2.de



Hier lagen schon mal Weichen! Fast aus jeder Bahn gibt es Fahrgäste, die zu Fuß nach Durmersheim gehen.



Zwischen nördlichem Ortseingang Durmersheims und Bickesheimer Platz bietet der Straßenraum mit ein oder gar zwei Anlieferfahrbahnen genug Platz;



Auch die Speyerer Straße ist nicht zu schmal



Der Bahnhofsvorplatz Durmersheim wurde gerade erst verkehrsberuhigt umgebaut, hat aber Platz für ein Gleis.

Alle Fotos: Heiko Jacobs

Sophienstraße für Radverkehr optimieren

So lautete die Überschrift eines interfraktionellen Antrags von Grünen, Linken, SPD und KAL/PARTEI im Mai 2023. In der für Kfz freigegebenen, also unechten Fahrradstraße Sophienstraße soll der störende Autoverkehr deutlich reduziert werden:

1. durch Sperren in Höhe Gutenbergplatz u.
2. zwischen Scheffel- u. Reinhold-Frank-Str.
3. u. Verkehrsberuhigung Fichtegymnasium,
4. nur das rechtlich Nötigste = preiswert,
5. alles als Reallabor erprobt & untersucht.

Der Gutenbergplatz bietet sich dafür an, weil es dort keine Anlieger gibt mit Bedarf für Autoverkehr, nur Parkplätze. Zusammen mit dem Platz selbst kann der Mittelstreifen die Aufenthaltsqualität dort verbessern. Punkt 1 und 5 wurden im Oktober 2023 vom Gemeinderat beschlossen, eine Prüfung von 2. bis 4. zugesagt. Der Antrag greift übrigens Ideen aus der Schülerschaft und von Fridays for Future auf.

Weitere Untersuchungen und Überlegungen der Stadt folgten, Anfang Juni 2024 mehrere Termine vor Ort, ein Workshop am 12.6. mit Vertretern von diversen Gruppen der West- und gesamten Stadt.

„Modale Filter“, auf gut deutsch Pfosten und andere Arten der Sperrung für den Autoverkehr, sind nichts Neues in Karlsruhe: Morgenstr., Humboldtstr., Lidellplatz, Veilchenstr., Friedrichsplatz, Untermühsiedlung Richtung Kaufland, Zirkel und jüngst Passagehof sind einige Beispiele.

Als besonders störend wurde der Nord-Süd-Schleichverkehr zur Vermeidung der Ampeln rund um die Reinhold-Frank-Str. identifiziert, der sich zudem mit Ost-West-Verkehr auf der Sophienstr. in dieser Ecke überlagert. Queren und Abbiegen gefährden den Radverkehr. Da Nord- und Südteil der Lessingstr. leicht versetzt zueinander

sind, drängte sich diese Kreuzung geradezu auf, hier eine nicht wirklich diagonale „Diagonalsperre“ zu setzen, wie man sie aus Kiezblockkonzepten o. ä. kennt, die dem Autoverkehr nur noch ein Abbiegen ermöglichen. Zusätzlich der Sperrung der Südkante des Gutenbergplatzes in zwei Schritten, zunächst nur die südliche, ~~später auch die nördliche~~*) Fahrbahn.

Im Reallabor wird seit der Sperrung am 1. Juli der Versuch beobachtet (Schleichverkehre nun an anderen Stellen?), begleitet (Befragungen etc.) und nach dessen Ende ausgewertet, um dem Gemeinderat nächstes Jahr eine Empfehlung für eventuelle dauerhafte Änderungen zu geben.

Im Workshop wurden auch weitere Schritte vorgestellt, die diese Maßnahme ergänzen können, also modale Filter an weiteren geeigneten Stellen. Damit wäre man meiner Meinung nach nicht mehr weit von einem Kiezblockkonzept in der Weststadt entfernt, wenn man auch die Nebenstraßen berücksichtigt. Das wäre sehr zu begrüßen.



Die gar nicht so diagonale „Diagonalsperre“ an der Lessingstr.; Alle Fotos: Heiko Jacobs



Treffen des ADFC am ersten Sperrtag am Gutenbergplatz





Lauter entspannte Radler – kaum Autos: Ziel erreicht!

Als dann die diversen Papier- und Online-Medien berichteten, gab es den fast schon zu erwartenden Aufschrei der Autofahrer und einiger Anwohner, nach denen durch den Versuch der Weltuntergang zumindest lokal kurz bevorstehen müsste. Als interessierter Katastrophentourist habe ich mir diesen natürlich nicht entgehen lassen wollen, weit habe ich es vom Stephanplatz ja nicht, und habe mir das mehrfach angeschaut, wurde aber bitterlich enttäuscht: Der Weltuntergang fiel aus!

Zu sehen waren viele, ganz entspannte Radfahrer, und nur wenige Autofahrer: Ziel offensichtlich erreicht! Der Schleichverkehr zur Vermeidung der Ampeln rund um die Reinhold-Frank-Str. hat sich in die Hans-Sachs-Str. verlagert, kann aber nach etwas Warten brauchbar links abbiegen, da kaum Ost-West-Autoverkehr unterwegs ist, der Warteraum vor der Ampel reicht aus. Am Donnerstag der ersten Woche ca. 16 Uhr gab es nur sehr wenige Autofahrer, die von der Maßnahme überrascht waren und wendeten oder unwillig abbogen. Nur so ca. 17 Uhr waren an der Kaiserallee etwas mehr Rechtsabbieger zu beobachten, die entweder gewohnt flott in die umgedrehte Einbahnstraße Lessingstr. einbogen (was deren Optiker wohl beruflich macht?) oder ein paar wenige, denen das nach kurzem Überlegen egal war. Einige nahmen Abstand vom Einbiegen und fuhren weiter. Viele fuhren auch direkt zur Hans-Sachs-

Str., um abzubiegen, kannten das also schon oder wollten eh zum Supermarkt. Dazwischen am Gutenbergplatz die Lage beobachtend gab es auch dort keine nennenswerten Verkehrsprobleme, etwa durch verzweifelte Parkplatzsucher. Ich gehe daher stark davon aus, dass sich dies in den Untersuchungen bestätigen wird und die Maßnahmen dauerhaft werden und ergänzt werden können nach einigen Monaten.

Nur in einem Punkt muss man einer Kritik in den sozialen Medien zustimmen: Vor dem Gymnasium sperren, vor der Grundschule aber offen lassen? Geht in der Tat nicht und lässt sich *sehr leicht* lösen: Auch die Nordkante des Gutenbergplatzes mit modalen Filtern sperren als Start zu einem Kiezblockkonzept!

P. S.: Die den Antrag unterstützenden Parteien haben zzgl. der ähnlich orientierten neuen Gruppierung Volt in der Weststadt bei der Kommunalwahl 2024 mit 67,6 % immer noch bei nur 2,1 % Verlust eine satte Zwei-Drittel-Mehrheit erhalten.

Heiko Jacobs

die Lösung

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



eHighway –

Am 13. Juli lud unser VCD-Landesverband zur Besichtigung der eHighway-Teststrecke im Murgtal ein, also mitten im Gebiet unseres Kreisverbands. Daher bin ich kurzfristig mitgefahren. Im Vorfeld gab es auch Kritik an der Besichtigung. Denn dieser **Lkw mit Oberleitung** sei „nur“ eine **Antriebswende**, wo wir doch eine Verkehrswende bräuchten, dafür stünde eigentlich der VCD, oder sogar die **Konsumwende!**

Brauchen wir wirklich jedes Jahr immer das Neueste vom Neuen aus dem Elektronikmarkt? Oder tut es das alte Smartphone noch paar Jahre länger? ... wenn nicht die bösen Gesetze der Gravitation zuschlagen. Dann stellt sich die Frage: Kann man's noch reparieren (bessert sich nun mit neuen EU-Gesetzen) und lohnt sich das noch? Wenn etwas genutzt wird, muss kein Ersatz transportiert werden. Und muss es immer vom anderen Ende der Welt kommen? Da führen Corona-, Ukraine- und Energiekrise und



Einer der Test-Lkw beim Stopp an der Ampel, gerade mit abgesenktem Stomabnehmer, mit recht treffender Frage auf dem Schild; Alle Fotos: Heiko Jacobs

oder guter Weg?

verstopfter Suezkanal bzw. Piraten etc. vielleicht langsam zur Erkenntnis, dass globaler Handel so seine Haken hat, wollen wir die wirklich in der Zukunft? Das könnte See- und Luft-**Verkehr sparen.**

Als nächster Schritt einer **echten Verkehrswende** wäre unser alter Spruch „**Güter auf die Bahn**“ ins Spiel zu bringen. Aber unser Schienennetz ist doch eher im desolaten Zustand. Rund ein Fünftel der Tonnenkilometer befördern Bahnen, damit gehen diese schon an die Kapazitätsgrenze, für mehr müsste massiv ausgebaut

werden. Als ehemaliger Bremerhavener folge ich das Drama beim Ausbau der Hafenhinterlandanbindungen, nun als Karlsruher das Drama des Ausbaus im Oberrheintal. Wird aus Konsum- und Verkehrswende noch was bis 2050, wenn wir eigentlich klimaneutral sein wollten? Und was ist in der Übergangszeit? Und danach noch mit dem Restverkehr, der sich nicht vermeiden oder verlagern ließe? Also doch auch ein mal den Blick auf die **Antriebswende** werfen ...? Mehrere Möglichkeiten gibt es:



Nach dem Gruppenfoto wird der Lkw inspiziert / Lkw auf der Strecke / Pantograf im Monitor und auf dem Dach

Diesel durch **Biokraftstoffe** zu ersetzen wäre klimaschonender, aber deren Produktion steht in scharfer Konkurrenz zur ebenso nötigen Lebensmittelerzeugung. Wie im Energieartikel im u&v 2/23 gesehen, wäre auf gleicher Fläche Photovoltaik viel effizienter. Möglich, aber noch ineffizienter wäre der Einsatz von **Wasserstoff** und „**E-Fuels**“. Beide werden zudem dringender in der Industrie und im Luftverkehr benötigt. So kommt man schnell zum Strom. Elektromotoren haben zudem den großen Vorteil, viel zugkräftiger zu sein als Verbrenner. Genau deswegen gibt es etwa in Solingen und Esslingen noch O-Busse, die kommen dort besser die Berge hoch. Und deswegen gibt es Oberleitungs-Lkws schon weltweit im Tagebau, auch schon gegen Ende der DDR in Bitterfeld.

Reine **Akku-Lkws** gibt es schon lange. Bei Lieferdiensten in der Stadt setzen sie sich immer mehr durch. Sie haben aber wegen der großen Akkus eine deutlich geringere **Nutzlast** = mehr Lkw auf unseren Straßen? Ungünstig. Deswegen testet man weltweit insbesondere zwei Systeme der **Stromzuführung** zum Laden beim Fahren: Induktiv und Oberleitung. Bei ersterer ist der Aufwand für die Ausrüstung der Strecke hoch und es muss gewährleistet werden, dass nur der Abschnitt mit Strom beschickt wird, auf dem gerade ein passendes Fahrzeug fährt, sonst gibt es „Nebenwirkungen“. Die Effizienz unter diesen Rahmenbedingungen



Unser ehemaliger Landesvorsitzende Matthias Lieb bei der Diskussion um die Lkw-Technik

wird kritisch betrachtet. Und bei Störungen ist die Reparatur sehr aufwändig (Straße wieder aufreißen), es sollte aber weniger störanfällig sein?

Klassische O-Bus-Technik hat den Nachteil, dass die Stangenstromabnehmer im Stand eingehängt werden, beim Spurwechsel etc. auf der Autobahn etwas suboptimal ... Der Schleifschuhverschleiß ist hoch. Dafür ist die Spurführung deutlich flexibler, was in Städten, wo O-Busse ja häufiger fahren, relevanter ist. Trotzdem gab es immer wieder auch historische Ansätze, diese Technik für Lkw zu nutzen.

Der Einsatz von zweipoligen Pantografen ist also nur was für Autobahnen und Kraftfahrstraßen, auf denen ein Lkw selten zum Überholen ausscheren muss und ein Spurhalteassistent dafür sorgen kann, dass die Fahrlinie stets innerhalb der geringen Toleranz bleibt. Die Fahrleitung ist einfacher zu installieren als Induktion in der Fahrbahn und man kann auf Erfahrungen der Eisenbahn zurückgreifen, wenn auch mit Tücken: Wie oft werden Gleise mit Salz gestreut? Nie! Fahrbahnen aber schon, was mit dafür nicht ausgelegten Isolatoren durch salzhaltigen Sprühnebel zu Problemen führte. Die Technik ist auf eine Weiterverwertung nach den Tests ausgerichtet (die der Unterwerke bei Straßenbahnen), daher die relativ niedrige Spannung, die bei einem Dauerbetrieb wohl höher wäre.



Mit angelegtem Pantograf auf der Kraftfahrstraße

Testfelder im realen Straßenbetrieb gibt es in Deutschland auf der A 1 bei Lübeck, auf der A 5 bei Frankfurt und eben auf der B 462 im Murgtal bei Bad Rotenfels. Dort auch mit einer Ampel auf der Strecke, wo dann auch kurz im Stand geladen werden kann, vorausgesetzt es konnte sanft genug gebremst werden, damit der Pantograf nicht vorsichtshalber absenkt. Automatisch abgesenkt wird er übrigens auch, wenn geblinkt und somit ein Spurwechsel geplant wird.

Die Testfelder standen wegen geringer Verfügbarkeit durch technische Probleme oder wegen geringem Interesse von Nutzern in der Kritik. Der direkte Vergleich mit anderen potentiellen alternativen Antriebstechniken scheitert oft an der mangelhaften rechtzeitigen Verfügbarkeit, ebenso bei Problemen an der Technik. Testbetrieb ist eben kein Massenbetrieb.

Eine Rückspeisung von Strom ins Netz und nicht nur in den Akku etwa beim Bremsen im Gefälle wäre möglich. Wenn beim Fahren geladen wird, braucht man den Strom in der Regel **tagsüber** und nicht in der nächtlichen Pause, Photovoltaik kann so also eine bevorzugte Stromquelle sein.

Wenn es gut läuft, kann pro Kilometer Fahren unter Oberleitung Strom für rund zwei Kilometer Fahrt ohne geladen werden. Reicht das nicht, sicher in der Übergangszeit oft der Fall, kann an Ladepunkten geladen werden oder man setzt Range Extender ein, einfache kleine Dieselaggregate, die den Strom für die Reststrecke produzieren.

Für einen effektiven Einsatz der Technik hält man Oberleitungen für mindestens 4.000 km nötig in Deutschland. Das deutsche Autobahnnetz war zum Vergleich 2023 13.172 km lang, hinzu kämen mindestens 3.350 km geeignete autobahnähnliche Straßen wie am Anfang des Murgtals. Ob es zum produktiven Einsatz kommt, hängt auch von unseren **Nachbarländern** ab, denn wir sind ein Transitland: Bspw. Österreich und die Niederlande sind auch am umweltfreundlichen Lkw-Transport interes-



Blick auf die Fahrleitungsanlage aus dem Lkw heraus

siert, womit wir aber wieder am Anfang wären bei „Güter auf die Schiene“, denn dort hängt über diesem, ja recht langen Warenkorridor die Fahrleitung schon lange, nur über eindeutig zu wenigen Gleisen ... Man darf gespannt sein, was sich wann wo durchsetzt.

Wenn man den **Wandel** noch schaffen will, muss man aber **parallel** arbeiten. Weder darf man mit Verweis auf die vorhandene Schiene neue Technik bei Lkw vernachlässigen, noch umgekehrt den Schienenausbau, weil man ja nun die Autobahn elektrifiziert, und beide ersetzen nicht das Potential des Konsumwandels etc.

Heiko Jacobs

P.S.: Der LV macht öfters **Exkursionen**, auch die nächste ist in unserer Region:

13.9. Rastatt: Bergung Tunnelbohrmaschine

Es waren dramatische Bilder als die Rheinstalstrecke im August 2017 absackte und wochenlang gesperrt werden musste. Die Tunnelbohrmaschine steckt immer noch fest, und wir wollen uns informieren, wie Bergungs- und Bauarbeiten seitdem vorankommen. Daher bietet der VCD Baden-Württemberg in Zusammenarbeit mit Pro Bahn Fr. 13.9.2024 eine Exkursion zur Tunnelbaustelle nach Rastatt an. Neben Besuch der Ausstellung und Vorträgen im Informationszentrum werden wir auch den Tunnel begehen. Anmeldung per E-Mail unter info@vcd-bw.de

Verkehrsnachrichten aus Stadt & Land

1. Aus dem Landesverband

VCD wendet sich gegen Streichung der IC-Linie Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig

Für den Erhalt der IC-Linie 61 Karlsruhe–Stuttgart–Aalen–Nürnberg–Leipzig spricht sich der Landesverband Baden-Württemberg des VCD aus. Medienberichten zufolge plane die DB die Streichung mehrere IC-Linien, darunter auch die aus VCD-Sicht wichtige Ost-West-Achse durch Baden-Württemberg von Crailsheim über Aalen, Schwäbisch Gmünd, Stuttgart und Pforzheim nach Karlsruhe.

„Die Linie 61 verbindet heute viele Ober- und Mittelzentren und stellt somit deren Fernverkehrsanschluss her. Mit der Verknüpfung in Karlsruhe, Stuttgart und Nürnberg an die ICE-Strecken ist sie ein wichtiger Bestandteil für eine klimafreundliche Reisekette“, erklärt der stellvertretende VCD-Vorsitzende Jörg Dengler. Entlang der Brenz-, Hohenlohe- und Murrbahn würden sich die Verbindungen nach Nürnberg und Berlin ohne IC 61 deutlich verschlechtern.

„Mit der von der Politik der Bundesregierung veranlassten geplanten Erhöhung der Trassenpreise im Fernverkehr um rund 20 % bei gleichzeitiger Konkurrenzierung durch das subventionierte Deutschlandticket fehlen DB Fernverkehr nachvollziehbar die benötigten Einnahmen zur kostendeckenden Fortführung des Angebotes“, betont Vorstandsmitglied Gero Treuner.

Aus VCD-Sicht ist insbesondere das Bundesverkehrsministerium und die ganze Regierungskoalition gefordert, die Vereinbarungen im Koalitionsvertrag zur Stärkung der Schiene umzusetzen. Mit den derzeitigen Plänen sei genau das Gegenteil, eine massive Verschlechterung des Verkehrsangebotes auf der Schiene, zu erwarten, befürchtet der VCD.

2. Aus der Stadt

In einem BNN-Interview vom 10.8.2024 spricht OB Frank Mentrup über das enorm angestiegene Defizit der VBK und stellt dabei den **10-Minuten-Takt** ab 2026 in Frage, jedenfalls solange die Zuschüsse von Bund und Land unzureichend seien. Hintergrund ist auch der im letzten Moment abgeänderte Entwurf des **Landesmobilitätsgesetzes** s. a. Beteiligungsprozess bis 1.10.: beteiligungsportal.baden-wuerttemberg.de/de/mitmachen/lp-17/landesmobilitaetsgesetz

Ebenfalls die BNN berichtete eine Woche zuvor über die noch nicht vom **DGB** veröffentlichte Umfrage unter seinen Mitgliedern zu **Arbeitswegen**, für die diese zu 62,7 % das Auto nutzen, was deutlich vom Modal Split der Stadt abweicht. Allerdings sind das jeweils andere Personenkreise. Ein flüchtiger Blick auf genauere Zahlen zeigt schon, dass man auch den ÖV (und Rad) abseits der Wege direkt in die City optimieren müsste. Das erinnert mich an meine eigene ToDo-Liste, auf der Ideen für Verbesserungen darauf warten, zu einem Konzept zu werden. Ich habe mir eine Analyse der Zahlen des DGB für einen der nächsten u&v vorgemerkt.

Unangekündigt wurde die Vorzugstrasse des **Radschnellwegs nach Ettlingen** noch mal geändert im Bereich Ettlingen und soll nun eine eigentlich ungeeignete Unterführung nutzen, der ADFC wird sich kümmern.

Heiko Jacobs

Kleine Anekdote am Rande:

Anlässlich einer Forumsdiskussion zu überfüllten Zügen hat jemand die deutsche Verkehrspolitik treffend zusammengefasst:

Zu viel Autostau? → Wir bauen die Autobahnen aus!

Zu viele Leute im Zug? → Wir kürzen die Mittel und lassen weniger Züge fahren!

MV: neue Impulse für den VCD in Karlsruhe

Zur Mitgliederversammlung haben wir die Möglichkeiten des Landesverbands genutzt, um die per E-Mail erreichbaren Mitglieder auch noch auf diesem Wege zu erinnern: „*anbei sende ich euch im Namen von Reiner Neises die Einladung und den Brandbrief zur Mitgliederversammlung ...*“ **Brandbrief?**

Ja, vor allem den Schluss mit der eventuellen Auflösung, wenn das Personalproblem nicht gelöst würde, konnte man durchaus als Brandbrief interpretieren, auch wenn dieser Begriff selbst dort nicht auftaucht.

Der „Chefposten“ ist auch nach dieser MV leider immer noch „verwaist“. Der „Brandbrief“ hat aber für zwei neue engagierte Aktive/Beisitzer gesorgt, die bei den letzten Monatstreffen schon neuen Schwung reingebracht haben. Das ist schon einmal ein kleiner Anfang. Aber für die Zukunft wünscht sich die Ortsgruppe mehr jüngere Aktive und einen höheren Frauenanteil, entweder aus den Reihen noch nicht aktiver Mitglieder oder neu geworbene.

Wir sollten dabei insbesondere vermitteln, dass der VCD eine wirkungsvolle Plattform bietet, **verkehrsmittelübergreifend** Verkehrsprobleme sichtbar zu machen und mit Gleichgesinnten umweltfreundliche Lösungen zu realisieren und zu fördern. Darin unterscheidet sich der VCD von anderen, auf einzelne Verkehrsmittel spezialisierten Verbänden.

Deutschland ist momentan eindeutig kein Land, in dem die Verkehrswende besonders leicht umzusetzen wäre. Deswegen ist es wichtig, sich zusammenzutun und im Verband eben doch mit vielen kleinen Erfolgen dem Ziel näher zu kommen. Gerade beim Radverkehr tut sich schon einiges, in diesem Zuge aber auch bei der Reduzierung des MIV.

Man kann pessimistisch sagen, dass es bisher noch jede Kultur geschafft hat unterzugehen und warum sollten ausgerechnet wir die erste Ausnahme sein? Man kann

aber auch **optimistisch** zurückblicken und viele Beispiele finden, wo Gesellschaften die Kurve gekriegt haben, manchmal sogar rechtzeitig und elegant an einem Strang ziehend. Die weltweite Abschaffung von FCKWs wäre so ein Beispiel. Oder der saure Regen. Auch wenn beim Verkehr die Geschwindigkeit des Wandels unter dem Geschwindigkeitsrausch in Deutschland leidet, wäre die Verkehrswende sicher nicht der erste Erfolg für die Umwelt: Obwohl die fossile Industrie verzweifelt auf der Bremse steht, wachsen die erneuerbaren Energien immer schneller, weil jeder, der rechnen kann, die langfristigen Vorteile nicht übersehen kann. Solche Prozesse können manchmal ungeahnte Eigendynamiken entwickeln, sobald ein Anfang gemacht ist. Also weitermachen auf allen Ebenen, insbesondere auch auf der lokalen, es ist nie zu spät!

Der **BrandRundbrief** schrieb zurecht: „Über viele Jahre war [der VCD] ein gefragter Ansprechpartner in vielen Gremien und Beratungsprozessen auf lokaler und regionaler Ebene, insbesondere unmittelbar in Karlsruhe.“ Die eigentliche Sacharbeit lief die letzten Jahre in der Tat gar nicht so schlecht, sofern sich jemand dafür fand ... bis eben auf die Nachwuchswerbung, weil das leider nicht unbedingt zu den Kernkompetenzen der aktuellen Aktiven gehörte.

Das Problem der Altersstruktur und des Männerüberschusses gab es auch schon vor Corona und den anderen erwähnten Problemen. Meines Erachtens ist aber die **Außenwahrnehmung** des VCD, auch wegen des u&v. und internen Fragezeichen zum Trotz immer noch durchaus gut. Positives Feedback zum u&v höre ich immer wieder. Auch als Vertreter in Gremien haben wir schon seit Jahren einen guten Ruf. **Darauf kann man aufbauen! Also einfach dazustoßen für Verkehrsthemen, Nachwuchswerbung, Diskussionen oder Führungsqualitäten.**

Mitmachen

... kann man bei den Monatstreffen, real oder meistens auch hybrid, real bei Stammtischen, bei Infoständen, als Vertreter in Gremien **oder bei Diskussionen per E-Mail**. Die Ortsgruppe hat sich technisch modernisiert und verfügt wieder über eine **Diskussions-Mailingliste** beim Anbieter jpberlin.de, über den wir inzwischen auch dir Webseite des u&v betreiben. Die Mitglieder der alten Liste wurden schon wieder eingetragen. Wer neu mitmachen will, um lokale oder regionale Projekte, Probleme oder Ideen zu diskutieren, schau unter „Kontakt VCD KA“ auf unserer Webseite vcd.org/karlsruhe nach, dort werden in Kürze auch **Anmeldelink** und Infos zu **Mailingliste** und **hybridem Monatstreff** zu finden sein. Oder eine E-Mail schreiben an karlsruhe@vcd.org Ein Newsletter steht auch schon lange auf der ToDo-Liste, aber da sind noch paar Dinge zu klären.

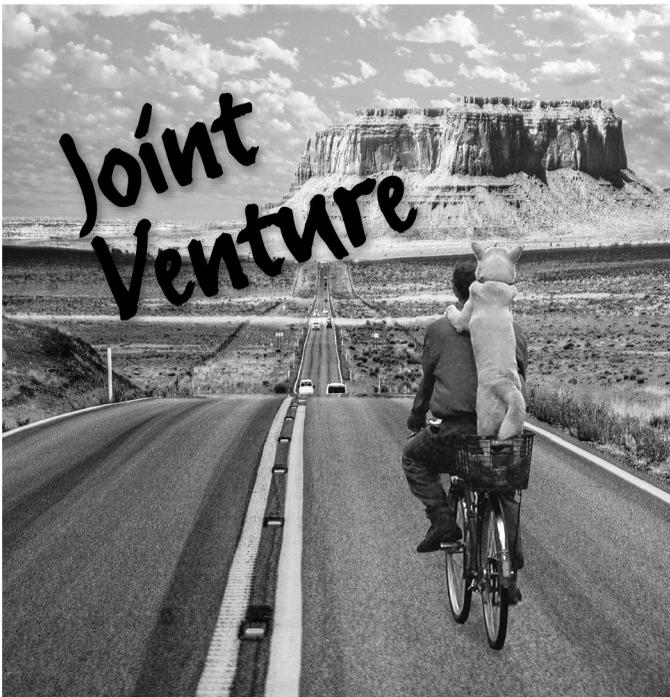
Vergangenes Jahr schaute der Kreisverband, bei dem es sich mit den Landkreisen



VCD und BUZO beim Umzug in die Zukunft; F.: H. Jacobs

Karlsruhe und Rastatt und den Stadtkreisen Karlsruhe und Baden-Baden an sich um einen Regionalverband handelt, auf 35 Jahre zurück. Wir sind guter Dinge, dass er sich mit neuem Schwung mindestens noch mal so lange in die Karlsruher Verkehrspolitik einmischen wird.

Heiko Jacobs



alles für Reisen,
Wandern, Bergsport

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



TERMINE

**Umweltzentrum
Kronenstraße 9,**

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe,
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Deutsche Post 
DIALOGPOST

76133 Karlsruhe, geöffnet:

Di. 15–18 BUZO **vorm. geschloss.**

Mi. 15–18 BUZO **vorm. geschloss.**

Do. 9–12 BUZO **nachm. geschloss.**

**Achtung! Erneut geänderte
Öffnungszeiten!**

Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum:

Montag: BUZO-AG Verkehr

In der Regel jeden Montag ab 19:30 Uhr
Infos über Ort 0721 / 38 05 75, Treff oft
im UZ, danach *meist* Pizzeria nebenan

Dienstag: VCD-Monatstreffen *)

Zumeist am 1. Dienstag im Monat, 19:30 Uhr:
3.9., 1.10., 5.11., 3.12, 7.1, 4.2, 4.3, 1.4, 6.5, 3.6, ...

VCD-Stammtisch

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

Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN *)

Jeweils am zweiten Donnerstag im Monat, ab
2024 um 19:00 Uhr (Infos unter 0721 / 38 05 75)

30.8., 27.9., 25.10., 29.11., 27.12., 31.1., ...

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

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

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

**Mi. 11.9. und Mi. 13.11. 18–21 Uhr ohne An-
meldung, mit Anmeldung Sa. 28.9. und
30.11. 15–18 Uhr und Mi. 23.10. 18–21 Uhr**
Reparaturcafé, besser Reparieren statt
Wegwerfen und Ressourcen schonen,
leih.lokal / FreiRäume, Oststadt, Gerwigstr. 41,
Anmeldung unter reparaturcafe-karlsruhe.de

17. August 2024 Umzug in die Zukunft

Interesse? Mitmachen? Mitglied werden!

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

**So. 8. September 2024 Artenschutztag
im Zoologischen Stadtgarten Karlsruhe**
10–17 Uhr, nur normaler Zoeeintritt nötig

**Fr. 13. September 2024 Exkursion Rastatt:
Bergung Tunnelbohrer**, VCD-LV, s. S. 16

Sa. 14. September 2024
StadtErlebnis.Rheinstetten s. S. 7

**Fr. 20. September 2024 Parking Day und
„Karlsruhe spielt“ in der Kronenstraße**
Kronenstr. 1–36, 12–18 Uhr, s. S. 9, mehr Spiel-
aktionen karlsruhe.de/themen/karlsruhe-spielt
**Mi. 11. September 2024 Vorbereitungs-
treffen dazu** 17 Uhr im Umweltzentrum

Fr. 20. September 2024 Klimastreik fffka.de

**So. 22. September 2024 Tag der Offenen
Tür im Naturschutzzentrum Rappenwört**
in Karlsruhe 11–17 Uhr

1. September bis 30. November 2024
ADFC Fahrradklima-Test

Die Befragung soll zeigen, wie zufrieden
Radfahrende in Deutschland mit den
Bedingungen vor Ort sind: Mitmachen!
fahradklima-test.adfc.de

