VCD Verkehrsclub Deutschland

# VCD direkt

Der ökologische Verkehrsclub Deutschland in Baden-Württemberg | www.vcd-bw.de

Ausgabe Mai 2017

# Straßburg entdecken mit dem VCD!

## ÖPNV-Offensive des VCD: Jetzt anmelden zur Exkursion am 1. Juli 2017!

Seit April ist Kehl wieder mit einer Straßenbahn-Linie mit Straßburg verbunden – wie schon vor über 100 Jahren. Dies nimmt der VCD BaWü zum Anlass für die 2. Exkursion im Rahmen seiner ÖPNV-Offensive. Kommen Sie am 1. Juli 2017 mit nach Offenburg, Kehl und Straßburg und erleben Sie mit uns moderne Verkehrspolitik am konkreten Beispiel. Anmeldungen bis 20. Juni 2017 über die VCD-Landesgeschäftsstelle.

▸ **mehr dazu auf Seite 15**

▸ **Unterstützen Sie die ehrenamtliche Arbeit des VCD in Baden-Württemberg mit einer Spende:**
**Sparda-Bank Baden-Württemberg**
**IBAN: DE32 6009 0800 0110 8396 06**
**BIC: GENODEF1S02**
**Verwendungszweck: Spende 1/2017**

**Impressum**
**Herausgeber:**
VCD-Landesverband Baden-Württemberg
Tübinger Straße 15
D 70178 Stuttgart
Telefon: 0711-60 70 217
Fax: 0711-60 70 218
Web: https://bw.vcd.org
E-Mail: info@vcd-bw.de
**Redaktion:**
Matthias Lieb (verantwortlich für den Inhalt), Birgit Maier, Michael Schwager, unter Mitarbeit des VCD-Landesvorstands
**Autoren:**
Klaus Arnoldi (kla), Raphael Domin (dom), Matthias Lieb (mlb), Michael Schwager (mgr)
**Layout und Gestaltung:**
SCRITTI.Kommunikation
Web: www.scritti.de
E-Mail: info@scritti.de

Alle Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Kopie oder Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

# Liebe Mitglieder, Freunde und Unterstützer des VCD in Baden-Württemberg!

Hiermit erhalten Sie eine neue Ausgabe unseres Magazins VCDdirekt mit Berichten über die jüngsten VCD-Aktivitäten in Baden-Württemberg. Mit unserer Aktion „Pünktliche Züge“ setzen wir uns schon länger für mehr Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im Regionalverkehr ein und haben in kurzer Zeit mehrere tausend Unterschriften gesammelt. Dass diese Probleme mit dem Bau von Stuttgart 21 nicht verschwinden werden, gilt als sicher. Im Gegenteil. Die Engpässe in der Eisenbahninfrastruktur rund um Stuttgart (21) beschäftigen uns seit mehreren Jahren. Inzwischen erkennt auch die Politik die Probleme und beginnt, unsere Forderungen für einen Ausbau der Infrastruktur ernst zu nehmen.

Doch nicht nur in die Schiene muss investiert werden. Auch der Radverkehr im Lande muss dringend gefördert und verbessert werden. Der VCD engagiert sich daher für den Bau von Radschnellwegen. Ein vom Landesverkehrsministerium gefördertes VCD-Projekt erstellt derzeit einen Leitfaden für die Anlage von Radschnellwegen. Dieses spannende Thema wird von unserem Projektleiter Raphael Domin vorgestellt.

Dass in Baden-Württemberg eine ÖPNV-Offensive dringend notwendig ist, hat auch die Landesregierung erkannt und plant diese laut grün-schwarzem Koalitionsvertrag. Der VCD begleitet dies mit einer eigenen „ÖPNV-Offensive“ für unsere Mitglieder und mit Exkursionen zu innovativen ÖPNV-Projekten im Lande. Die erste Veranstaltung führte zum elektrischen O-Bus nach Esslingen. Im Juli gibt es eine weitere Exkursion nach Offenburg, Kehl und Straßburg, um die rasanten Fortschritte beim Ausbau der umweltfreundlichen Straßenbahn bis auf die deutsche Seite zu begutachten.

Eine ÖPNV-Offensive und 20% weniger Autoverkehr in den Städten Baden-Württembergs würde sowohl die Feinstaub- und Stickoxidprobleme lösen als auch einen signifikanten Beitrag zum Klimaschutz leisten. Denkanstöße liefert das VCD-Weißbuch „Nachhaltiger Verkehr in Freiburg“.

Vor 20 Jahren fuhr erstmals der VCD-Klosterstadt-Express sonntags zum Weltkulturerbe Kloster Maulbronn. Noch immer werden diese Züge jährlich von mehreren tausend Fahrgästen genutzt. Dem VCD ist es gelungen, die Diskussion über die Nutzung stillgelegter Bahnstrecken und die Einbindung in moderne ÖPNV-Konzepte voranzutreiben. Grund genug, in diesem Jahr das Jubiläum zu feiern.

Aus finanziellen Gründen ist uns ein Versand eines gedruckten Exemplars an alle VCD-Mitglieder leider nicht mehr möglich. Doch wenn Sie uns Ihre E-Mail-Adresse zukommen lassen, erhalten Sie zukünftig sozusagen „PDF-Frisch“ Ihre neue Ausgabe zugesandt.

Bitte beachten Sie auch unsere neue VCD-Homepage unter: bw.vcd.org

Nun wünsche ich eine spannende Lektüre und freue mich über Ihre Rückmeldungen unter: info@vcd-bw.de

Ihr Matthias Lieb
VCD-Landesvorsitzender

Nicht ganz so alt: Statt Silberlingen verkehren nun wie hier zwischen Stuttgart und Neckarsulm nicht klimatisierte Doppelstockwagen aus Reichsbahn-Zeiten.

Foto: SCRITTI

# Pünktliche Züge sind eine Selbstverständlichkeit

**Nach dem Ende des „großen Verkehrsvertrages" zwischen Land und DB Regio und dem Start der Übergangsverträge ab 1. Oktober 2016 brach auf vielen Bahnstrecken im Lande das Chaos aus. Der VCD machte Druck mit einer Unterschriftensammlung für pünktliche Züge.**

Am 30. September 2016 endete der sogenannte „große Verkehrsvertrag" zwischen dem Land Baden-Württemberg und DB Regio aus dem Jahr 2003, der für lange Jahre den Einsatz alten Wagenmaterials im Südwesten festgeschrieben hatte. Der VCD hatte diesen Monopolvertrag immer wieder als Kompensationsvertrag für den Bau von Stuttgart 21 kritisiert und rund eine Milliarde Euro zu hohe Zahlungen des Landes an die Deutsche Bahn (DB) nachgewiesen. Am 1. Oktober 2016 wurde nun dieser Vertrag durch eine Vielzahl von Übergangsverträgen für einzelne Strecken abgelöst, für die das Land weniger Geld bezahlt und bei denen gleichzeitig der Einsatz von „modernerem" Wagenmaterial gefordert war.

### Alte Reichsbahnwagen statt Silberlinge

War in den letzten Jahren die Pünktlichkeit im Regionalverkehr schon stetig gefallen, so wurden ab dem 1. Oktober 2016 immer neue Tiefstände bei Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit ausgetestet. Insbesondere die vermeintlich „neueren" Fahrzeuge, die sich zumeist als über 25 Jahre alte, unklimatisierte Doppelstockwagen der früheren DDR-Reichsbahn entpuppten, versagten reihenweise den Dienst. Die aus ganz Deutschland zusammen gezogenen Wagen sowie die Loks waren offenbar untereinander nicht immer kompatibel. Das merkte die DB allerdings erst beim Einsatz der Züge in Baden-Württemberg. Entsprechend kam es immer wieder zum Ausfall ganzer Zugleistungen. Täglich waren Tausende von Pendlern, besonders in der Region Stuttgart, von Zugausfällen und Verspätungen betroffen. Gleichzeitig rief die Politik Feinstaubalarm aus und forderte zum Umsteigen auf Busse und (nicht verkehrende) Bahnen auf. Der VCD gestand DB Regio durchaus eine gewisse Zeit zu, die Dinge in Ordnung zu bringen. Doch nachdem auch nach mehr als zwei Monaten noch keine Besserung in Sicht war, startete der VCD eine Unterschriftenaktion unter dem Motto „Pünktliche Züge", bei der auch online abgestimmt werden konnte. Neben der Wiederherstellung von Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im regionalen Zugverkehr zielte die Aktion auch auf die Einführung einer Entschädigungsregelung für Pendler ab, wie sie in Österreich existiert. Dort erhalten Pendler nachträglich automatisch eine Entschädigung von zehn Prozent des Jahreskartenpreises, wenn die Pünktlichkeitsziele nicht erreicht werden.

### 2.700 Unterschriften genervter Pendler

Über 2.700 Unterschriften für pünktliche Züge und bessere Entschädigungsregelungen für Pendler wurden am 22. Februar 2017 im Landtag von Baden-Württemberg an Landesverkehrsminister Winfried Hermann und an David Weltzien, Vorsitzender der Regionalleitung von DB Regio Baden-Württemberg, übergeben. Erfreulicherweise sind seit Februar die Pünktlichkeitswerte auf vielen Strecken wieder auf einem guten Niveau, doch die Frankenbahn Stuttgart – Würzburg und die Filstalbahn Stuttgart – Göppingen – Ulm sind weiter Sorgenkinder. Auch das Verkehrsministerium sieht noch Handlungsbedarf. Der VCD bleibt weiter am Thema dran. *mlb* ▮

Foto: VMBW

## Österreich: Vorbild bei Entschädigung für Fahrgäste

Der VCD fordert in Baden-Württemberg angesichts von Zugausfällen und Verspätungen die Einführung einer Entschädigungsregelung für Fahrgäste nach dem Vorbild Österreichs. Während Pendler in Deutschland zumeist durch das Raster der Fahrgastrechte fallen und nur mühsam und aufwändig Entschädigungen geltend machen können, ist beim österreichischen Modell eine Entschädigung für Pendler gesetzlich geregelt. Wird der zwischen Land und Verkehrsunternehmen vereinbarte Pünktlichkeitswert monatelang nicht erreicht, erhalten die registrierten Berufspendler bis zu zehn Prozent des Jahreskartenpreises automatisch erstattet. In Baden-Württemberg erhält jetzt das Land mehrere Millionen Euro an Strafzahlungen von der Deutschen Bahn. Doch der Fahrgast, der unter den Zugausfällen und Verspätungen leidet, geht in der Regel leer aus. Das Land als Aufgabenträger und DB Regio als Betreiber sind nach VCD-Meinung in der Pflicht, zu angemessenen und von den Fahrgästen akzeptierten Regelungen zu gelangen. Informationen zur Pünktlichkeitsentwicklung, Zugausfällen und der Regelung in Österreich finden sich auf der Webseite des VCD BaWü. *red*

▸ **bw.vcd.org/aktionen/puenktliche-zuege/**

# Sitzen mit Komfort

**Seit fünf Jahren gibt es nun den landesweiten Fahrgastbeirat Baden-Württemberg. Das Gremium aus Vertretern von Verbänden und Fahrgästen aus den Verkehrsverbünden trifft sich mehrmals im Jahr, um die Interessen und Wünsche der Fahrgäste gegenüber Politik und Aufgabenträgern deutlich zu machen. Matthias Lieb wurde erneut zum Vorsitzenden gewählt.**

Im vergangenen Jahr gab es für die ab 2019 in den Stuttgarter Netzen verkehrenden neuen Fahrzeuge eine Sitzprobe mit Teilnehmern der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), des Verkehrsministeriums und des Fahrgastbeirates Baden-Württemberg. Die neuen Betreiber Abellio und Go-Ahead werden auf den Strecken rund um Stuttgart Fahrzeuge vom Typ Talent 2 und Stadler FLIRT3 im neuen Design des Landes einsetzen. Beim Fahrzeughersteller waren Sitze von verschiedenen Herstellern im vorgesehenen Sitzabstand aufgebaut, und die Tester beurteilten die Sitze nach einem Kriterienkatalog. Der mit Hilfe des Fahrgastbeirates ausgewählte Sitztyp wird nun bei den Stuttgarter Netzen zum Einsatz kommen. Auch der Fahrgastbeirat, dessen Vorsitzende der VCD-Landesvorsitzende Matthias Lieb ist, beschäftigte sich mit der Pünktlichkeitsentwicklung beim landesweiten Bahnverkehr. In Briefen an die Deutsche Bahn und den Verkehrsminister wurden Verbesserungen und Entschädigungsregelungen angemahnt. Bei der Sitzung im Dezember 2016 erläuterte die NVBW die Qualitätskritierien und die aktuellen Probleme. Mitte Februar 2017 wurden den Fahrgastverbänden und dem Fahrgastbeirat die bisherigen Bemühungen der DB, die Lage zu stabilisieren, vorgestellt. Bei der Sitzung im März 2017 erläuterte ein Vertreter aus Österreich das dortige Modell der Pendler-Entschädigungen. Zur Verbesserung der subjektiven Sicherheit der Fahrgäste begrüßt der Fahrgastbeirat die geplante Einführung der Video-Überwachung in den Zügen sowie eine höhere Zugbegleitquote, die aber noch weiter angehoben werden sollte. *mlb* ▮

▸ **www.nvbw.de/aufgaben/fahrgastbeirat**

Foto: privat

**Sitzprobe für die Fahrgäste: Der Fahrgastbeirat Baden-Württemberg testet Sitze für die neuen Regionalzüge.**

# Radschnellwege fürs Ländle

**Der VCD engagiert sich in Baden-Württemberg für den Ausbau der landesweiten Infrastruktur für den Radverkehr. Nachdem Jahr für Jahr immer mehr E-Bikes und Pedelecs verkauft werden, stellt sich immer drängender die Frage nach passenden Radwegen für die schnelleren Bikes. Das vom Landesverkehrsministerium geförderte VCD-Projekt soll darüber Aufschluss geben.**

Fahrradfahren trägt insbesondere in Ballungsräumen zur Luftreinhaltung und zum Lärmschutz bei – vor allem, wenn eine attraktive und gut befahrbare Radverkehrsinfrastruktur vorhanden ist. Dadurch kann auch der Pendlerverkehr zu Stoßzeiten entlastet werden, was sich beispielsweise in einem geringeren Stauaufkommen äußert. Selbst bei größeren Entfernungen und topographisch schwierigeren Ausgangslagen gewinnt der Radverkehr immer mehr an Bedeutung, was nicht zuletzt auf die Etablierung von Pedelecs und E-Bikes zurückzuführen ist. Dadurch finden auch bislang nicht radaffine Verkehrsteilnehmer zunehmend Gefallen am Verkehrsmittel Rad.

Foto: Stadt Göttingen

### Erfolgsmodell in den Niederlanden

Hier können Radschnellverbindungen (Radschnellwege) als zügig befahrbare und umwegarme Routen, die Orte mit großer Verkehrsbedeutung miteinander verbinden, eine wichtige Rolle spielen. In den Niederlanden haben diese sich längst zu einem Erfolgsmodell entwickelt. Aber auch in Deutschland werden die Vorrangstrecken für RadfahrerInnen mit ihren Vorteilen für Umwelt und Gesundheit immer mehr als ernst zu nehmende Alternative zu bisherigen Autowegen entdeckt.

In der VCD-Landesgeschäftsstelle in Stuttgart arbeitet seit Ende 2016 ein zweiköpfiges Team an dem vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM) geförderten Projekt „Radschnellwege Baden-Württemberg“. Ziel des Projektes ist es, Erkenntnisse und Erfahrungen zu Radschnellverbindungen zu sammeln und aufzubereiten. Diese werden Kommunen, Landkreisen, Verbänden und Planern für die praktische Arbeit zur Verfügung gestellt, um vornehmlich die Umsetzung von Radschnellverbindungen zu beschleunigen. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf Erfahrungen aus anderen Ländern, in denen Radschnellverbindungen schon länger erfolgreich im Einsatz sind.

### Faktenblätter und Fachkongress

Das Projektteam hat zudem die Geschäftsführung des landesweiten Arbeitskreises Radschnellverbindungen Baden-Württemberg inne, erarbeitet Faktenblätter zu Radschnellverbindungen für das Informationsportal des Landes zur Radverkehrsförderung und organisiert eine Fachexkursion (2017) sowie eine Konferenz mit Experten im kommenden Jahr. *dom* ▮

▸ **https://bw.vcd.org/themen/radschnellverbindungen**

## VCD aktiv mit Förderung des Landes

Foto: privat

In Baden-Württemberg wird die Entwicklung von Radschnellverbindungen vorangetrieben. Mit dem vom Ministerium für Verkehr (VM) geförderten Projekt „Radschnellwege Baden-Württemberg“ sollen Erfahrungen und Einsatzmöglichkeiten aufbereitet, mit Akteuren aus dem Land im Hinblick auf die praktische Arbeit diskutiert und online zur Verfügung gestellt werden. Das Projekt hat eine Laufzeit bis Ende Juni 2018 und wird in der VCD-Landesgeschäftsstelle betreut von Raphael Domin und Svenja Bludau. Domin studierte Raumplanung, Geographie und Urbanistik an den Universitäten Kaiserslautern, Nice und Weimar. Bludau war als Biologin in einem Planungsbüro und bei der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg im Bereich Öffentlichkeitsarbeit tätig.

Dreckschleuder: Der Stuttgarter Hauptbahnhof präsentiert sich seit langem als Ruine. Auch wenn von Baufortschritt nicht viel zu sehen ist, tragen die LKW-Fahrten und schweren Baumaschinen ihren Teil bei zum Stuttgarter Feinstaubproblem.

Foto: SCRITTI

# Feinstaubalarm in Stuttgart

**Während Hamburg mit der Elbphilharmonie glänzt, macht Stuttgart durch Feinstaub und einer riesigen Baugrube vor dem Bahnhof von sich reden. Zwar erstickt auch die Elbmetropole am Verkehr, aber Hamburg liegt nahe der Küste und der Wind weht den Dreck weg, Stuttgart liegt im Kessel und unter einer Decke aus Feinstaub und Stickoxiden. Die Baustellen von Stuttgart 21 tragen das ihre dazu bei, dass es auf Jahre hinaus nicht besser wird.**

Dank EU-Richtlinien ist die Stadtverwaltung gezwungen, sich dem Problem zu stellen. Mit nächtlichen Kehraktionen, einer Mooswand entlang der B14 und der Aufforderung, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, versuchte die Stadt, der Luftverschmutzung beizukommen – mit geringem Erfolg. Nur etwa drei bis sieben Prozent der Bevölkerung haben das Angebot genutzt, zum halben Preis mit öffentlichen Verkehrsmittel in die Stadt zu fahren. Viel zu wenige, um dem Feinstaub und den Abgasen beizukommen.

### Keine Lösung in Sicht

Bringt gar Stuttgart 21 die Lösung? Das ist nicht zu erwarten. Stuttgart 21 soll jährlich 18 Millionen Pkw-Fahrten ersetzen. Gemessen an der Verkehrsflut von neun Millionen Fahrten täglich (!) sind das nur 0,5 Prozent. Gefordert wird eine Reduzierung des innerstädtischen Verkehrs um 20 Prozent. Der Beitrag von Stuttgart 21 zur Lösung der Verkehrsprobleme ist also zu vernachlässigen. Und bekanntlich fahren S-Bahnen und U-Bahn an ihrer Kapazitätsgrenze und können in der Hauptverkehrszeit nur noch wenige zusätzliche Fahrgäste aufnehmen.

In Stuttgart werden mindestens 6,7 Milliarden Euro in den Bahnverkehr investiert – und am Ende wird so gut wie nichts erreicht? Zwanzig Jahre wurde über das „Bahnprojekt“ Stuttgart 21 diskutiert und gestritten, aber die eigentlichen Verkehrsprobleme in der Stadt bleiben ungelöst. Mit seinen acht Gleisen soll der Tiefbahnhof gerade mal den Kopfbahnhof ersetzen. Für eine Verlagerung von mehr Verkehr auf die Schiene reicht die Kapazität bei weitem nicht aus. Stuttgart 21 bringt nichts weniger als einen Rückbau des umweltfreundlichen Schienenverkehrs. In erster Linie geht es darum, die innerstädtischen Bahnflächen für die Stadtentwicklung frei zu machen, um dort 7.000 Wohnungen zu schaffen und den Wirtschaftsstandort zu fördern.

### Engpässe beseitigen

Die geringe Kapazität von Stuttgart 21 war immer der zentrale Kritikpunkt des VCD. Im Urteil des Verwaltungsgerichtshofs in Mannheim 2006 hatten die Richter noch festgestellt, dass die Kapazität des neuen Bahnhofs für die nächsten Jahrzehnte ausreichen werde. Heute, noch vor Inbetriebnahme von Stuttgart 21, zeichnet sich ab, dass dies eine Fehleinschätzung war. Deswegen fordert der VCD Landesverband eine Debatte über die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs in Stuttgart und darü-

ber, was getan werden müsste, um die bestehenden Engpässe zu beseitigen.

Ganz oben auf der Liste steht der Ausbau der Zulaufstrecken. Der größte Schwachpunkt ist seit Jahren der Zulauf von Norden speziell im Abschnitt Zuffenhausen und Feuerbach *(siehe dazu auch den Beitrag auf der nächsten Seite)*. Hier klafft eine weitere Lücke im Hochgeschwindigkeitsnetz. Zwischen dem Ende der Schnellbahn von Mannheim vor Zuffenhausen und dem Tunnel von Stuttgart 21 in Feuerbach fehlt ein 3,5 Kilometer langer Abschnitt. Fern- und Regionalzüge müssen sich die wenigen Gleise teilen. Diese Lücke muss dringend geschlossen werden, damit der Regionalverkehr nicht durch den Fernverkehr beeinträchtigt wird.

### Tiefbahnhof als größter Schwachpunkt

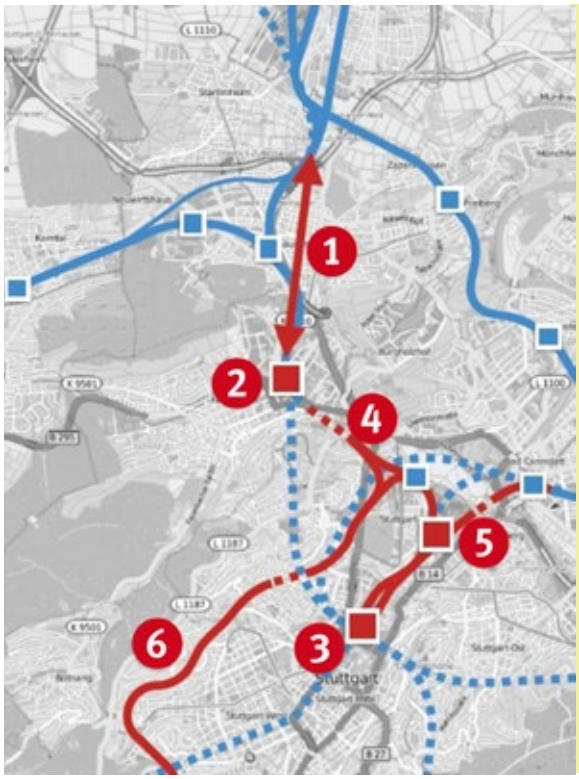
Der nächste Schwachpunkt ist der neue Tiefbahnhof selbst: Stuttgart 21 ist für 32-35 Züge pro Stunde ausgelegt. Eine Verdopplung der heutigen Zugzahlen ist – wie von Experten mehrfach bewiesen – unmöglich! Deswegen fordert der VCD den Erhalt von Gleisen im Kopfbahnhof oben, um zusätzlich Verstärkerzüge einsetzen und das Angebot verdichten zu können. Der Kopfbahnhof sollte eine Drehscheibe im Regionalverkehr bleiben. Das setzt voraus, dass auch die Gäubahn weiterhin bis zum Hauptbahnhof fährt. Zur Verteilung der vielen Pendler aus der Region auf S- und U-Bahn sollte zu den bestehenden Vorstadtbahnhöfen in Bad Cannstatt und Stuttgart-Vaihingen zusätzlich in Feuerbach ein solcher Umsteigbahnhof wieder aufgebaut werden.

Und auch bei der S-Bahn ist durch einen moderaten Ausbau eine Leistungssteigerung notwendig, damit der neue Halt Mittnachtstraße nicht zum Nadelöhr für den Innenstadttunnel wird. Deswegen fordert der VCD den dreigleisigen Ausbau der S-Bahnstation, damit die Linien aus Richtung Bad Cannstatt und aus Richtung Feuerbach parallel einfahren können. An einem so genannten „spanischen Bahnsteig“ kann dann von beiden Seiten in die mittig haltenden, stadtauswärts fahrenden S-Bahnen umgestiegen werden kann. Nur so lässt sich der Haltepunkt Mittnachtstraße als zentraler Umsteigbahnhof zwischen allen S-Bahn-Linien ausbauen.

Die Gier von Immobilienspekulanten auf die wertvollen Bahnflächen hat Stuttgart um 30 Jahre in der Verkehrsplanung zurückgeworfen. S21 verschlingt Unsummen und bringt am Ende für die am Verkehr erstickende Stadt so gut wie nichts. *kla* ▮

Foto: SCRITTI

**Ohne Alternative: Nicht nur nach VCD-Ansicht werden auch in Zukunft die Gleise im Kopfbahnhof für den wachsenden Bahnverkehr benötigt.**




## VCD-Forderungen zur künftigen Infrastruktur rund um Stuttgart 21:

1. Viergleisiger Ausbau im Abschnitt Stuttgart-Zuffenhausen bis Stuttgart-Feuerbach (3,5 km) zur Schließung der Lücke im Hochgeschwindigkeitsnetz zwischen der Schnellbahn von Mannheim und der Tunneleinfahrt zum Tiefbahnhof

2. Wiederherstellung eines Regionalbahnhofs in Stuttgart-Feuerbach als Verbindung von Regionalverkehr und S-Bahn

3. Erhalt von Gleisen im oberirdischen Kopfbahnhof für den weiteren Ausbau des Regional- und Fernverkehrs

4. Erhalt der Gleise von Stuttgart-Feuerbach bis zum Kopfbahnhof für Züge des Regionalverkehrs und des Metropol-Express

5. Ausbau der neuen S-Bahn Station Mittnachtstraße auf drei Gleise, um einen schnellen und bequemen Umstieg zu ermöglichen

6. Erhalt der Gäubahn (Panoramabahn) einschließlich der direkten Anbindung an den Kopfbahnhof

# Das Nadelöhr von Stuttgart

**Obwohl sich schon heute die Züge im Bereich von Stuttgart-Zuffenhausen und Feuerbach stauen, sieht die Bundesregierung keinen Anlass, diesen Engpass zu beseitigen. Auch und gerade nicht mit Stuttgart 21.**

Seit über 20 Jahren endet die Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart vor den Toren der Landeshauptstadt. Bei der Betriebsaufnahme 1991 war nicht klar, ob die Verlängerung Richtung Ulm durch Stuttgart hindurch oder an Stuttgart vorbei über einen möglichen neuen Hauptbahnhof in Bad Cannstatt führen sollte. Mit der Entscheidung für den Bau von Stuttgart 21 hätte eigentlich auch der Ausbau dieses Abschnittes erfolgen müssen, um eine durchgehende Schnellverbindung von Mannheim bis München zu schaffen. Doch mit Stuttgart 21 wurde genau dieser Ausbau nicht weiterverfolgt.

Gutachten hatten aufgezeigt, dass der nur achtgleisige Tiefbahnhof mit seinen beschränkten Kapazitäten „optimal“ auf nur ein nördliches Zulaufgleis ausgelegt ist. Alle Züge vom TGV über ICE bis zur Regionalbahn teilen sich ab Zuffenhausen ein Gleis je Richtung, um zum neuen Tiefbahnhof zu kommen. Staus und Verspätungen sind vorprogrammiert („Der Stau ist vor dem Bahnhof“, erklärte dazu ein Gutachter). Doch eine Aufhebung des Engpasses durch zwei zusätzliche Gleise, um Fern- und Regionalverkehr zu trennen, hätte auch eine Erweiterung des Tiefbahnhofs zur Folge – mindestens um die so genannte P-Option, eher noch um zwei zusätzliche Bahnsteiggleise, die allerdings in der Realität nicht umsetzbar sind. Mit Bundestags-Drucksache 18/10925 erklärt die Bundesregierung allerdings, dass auch nach Realisierung von Stuttgart 21 und weiterer Maßnahmen ein Gleis je Richtung ausreichend sei. Im morgendlichen Berufsverkehr seien zukünftig maximal 11 Züge pro Stunde und Richtung zu erwarten. Damit würde die Kapazität auch 2030 ausreichen.

In der Realität fahren jedoch heute schon 14 Züge in der Spitzenstunde über dieses Gleis – also 27 Prozent mehr Züge als von der Bundesregierung für 2030 unterstellt werden. Und das, obwohl nach Berechnungen der gleichen Bundesregierung der Verkehr bis 2030 noch weiter deutlich zunehmen wird. Bei mehr als 12 Zügen pro Stunde und Richtung liegt nach Aussage der Bundesregierung eine Streckenüberlastung vor – dieser Zustand ist heute im Berufsverkehr bereits Realität. Entweder ist das Verkehrsmodell der Bundesregierung nicht geeignet, Engpässe auf der Schiene korrekt zu erkennen. Oder es wird bewusst dieser Engpass verschleiert, weil sonst offenkundig würde, dass der Tiefbahnhof Stuttgart 21 zu gering dimensioniert ist. Der VCD fordert die Aufnahme des Abschnittes Zuffenhausen – Feuerbach in den Bundesverkehrswegeplan als Engpassbeseitigungs-Maßnahme. *mlb* ▮

Fotomontage: Klaus Gebhard

## Bundesverkehrswegeplan 2030: Falsche Methodik zu Lasten der Schiene

Im Dezember 2016 wurde der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) vom Bundestag verabschiedet. Vorausgegangen war eine Öffentlichkeitsbeteiligung, bei der auch der VCD Baden-Württemberg eine umfangreiche Stellungnahme abgegeben hat. Zuvor hatte eine Arbeitsgruppe von interessierten VCD-Mitgliedern sich mit dem umfangreichen Werk (inklusive Anlagen und Begleitgutachten mehrere 1.000 Seiten) beschäftigt. Die grundsätzliche VCD-Kritik besteht aus zwei Teilen:

1. Es werden die Klimaschutzziele der Bundesregierung damit konterkariert, indem das Bundesverkehrsministerium den BVWP2030 quasi vom Klimaschutz ausnimmt und argumentiert, dass die Klimaschutzziele im Verkehrsbereich anderweitig zu erfüllen seien.

2. Es werden die Verkehrsträger Schiene und Straße nicht gleichbehandelt, Alternativen zum Straßenbau werden nicht betrachtet. Exemplarisch sieht man dies an der Verkehrsachse „Hochrhein“ zwischen Basel/Lörrach und Singen: Der Autobahnbau wird in den vordringlichen Bedarf mit hoher Priorität eingestuft, weil eine hohe Verkehrsnachfrage erwartet wird. Der Ausbau der parallelen Bahnstrecke wird überhaupt nicht in Erwägung gezogen mit dem Argument, dort sei nur Nahverkehr unterwegs und der Bund deshalb nicht zuständig. Dabei fährt auf der Strecke Basel – Singen – Ulm ein IRE-Zug, der 30 Minuten schneller als die ICE-Verbindung über Karlsruhe – Stuttgart ist. Für den Ausbau der Autobahn, die anschließend dem Schienenverkehr Fahrgäste wegnehmen wird, sollen aber viele Millionen Euro fließen. Nun bemüht sich das Land, zusammen mit der Schweiz andere Finanzierungsquellen für die dringend notwendige Elektrifizierung der Strecke zu finden.

Auch rund um Stuttgart wurden auf der Straße (Autobahnen und Bundestraßen) viele Engpässe identifiziert, die für viel Geld durch noch mehr Fahrstreifen oder ganz neue Straßen (z.B. Nord-Ost-Ring) vermeintlich behoben werden sollen. Doch auf der Schiene findet das Bundesverkehrsministerium keine Engpässe. Was daran liegt, dass bei der Straße Engpässe stundenweise erfasst werden, während bei der Schiene ein Tagesdurchschnitt gebildet wird. Und wenn nachts keine Züge fahren, kommt es nach der Logik des Bundes auch zu keiner Überlastung. *red*

Foto: SCRITTI

**Wem gehört die Stadt? In Stuttgart tobt eine abstruse Diskussion über Feinstaub, Schadstoffgrenzwerte und mögliche Fahrverbote für Diesel-PKW.**

# Auslaufmodell autogerechte Stadt

Seit über einem Jahrzehnt werden in Stuttgart die EU-Grenzwerte für Feinstaub überschritten, auch die Einhaltung der Stickoxid-Obergrenzen wird regelmäßig verfehlt. Hauptgrund der Überschreitungen ist der Autoverkehr. Das Neckartor in Stuttgart gilt inzwischen als „dreckigste Straße Deutschlands“, um eine Zeitungsüberschrift zu zitieren. Hatte die Politik in den vergangenen Jahren weitgehend nur Plazebo-Maßnahmen umgesetzt, die wenig erfolgreich waren und zuletzt mit mäßigem Erfolg an die Autofahrer appelliert, auf Bus und Bahn umzusteigen, drohen nun Fahrverbote zur Einhaltung der Grenzwerte. Und schon bricht ein Sturm der Entrüstung los, der „Untergang des Abendlandes“ wird an die Wand gemalt, wenn das Recht auf die Nutzung schmutziger Diesel in der Innenstadt von Stuttgart eingeschränkt würde.

Doch wie kam es denn zu den Diesel-Skandalen und –Schummeleien fast aller Hersteller? Offensichtlich ist es ziemlich teuer und auch lästig, ausreichend Harnstoff für die chemische Unschädlichmachung von Stickoxid im PKW mitzuführen. Die Fahrzeuge müssten häufig in die Werkstatt, um die Tanks auffüllen zu lassen. Also führte man „Thermofenster“ ein, so dass nur in einem bestimmten Temperaturbereich, der „zufällig“ außerhalb der Durchschnittstemperatur liegt, die Reinigung funktioniert. So hat man auf dem Teststand die Funktionalität zwar nachgewiesen, in der Realität ist das Fahrzeug aber nur ein sehr schmutziger Diesel. Erst seit der Androhung von Fahrverboten überlegt die Autoindustrie nun, ob eine Nachrüstung der Fahrzeuge möglich ist. Es zeigt sich hier aber ein Staatsversagen, dass die Nichteinhaltung von Grenzwerten nur durch nicht genaues Hinsehen der Verantwortlichen jahrelang gebilligt wurde, um die Autoindustrie vor zu hohen Auflagen zu schützen.

Doch die Folgen tragen die Bürger, indem sie schlechte Luft in den Städten einatmen und indem sie vermeintlich saubere Fahrzeuge kaufen, die sich als Dreckschleudern entpuppen. Hätte die Bundespolitik vor rund zehn Jahren dem Druck der Autoindustrie nach Aufweichung der Grenzwerte widerstanden, hätten wir heute die Probleme nicht.

**„20 Prozent weniger Autoverkehr brächte den Menschen in der Stadt wieder mehr Luft zum Atmen.“**

Tatsächlich verfehlt der Straßenverkehr seit Jahren seine Klimaschutzziele – statt 40 Prozent Reduktion bis 2020 haben wir aktuell 10 Prozent mehr seit 1990, und es ist nicht erkennbar, wie ohne einen Politikwechsel die Reduktion um 40 Prozent gelingen sollte. Betrachtet man nüchtern die Tatsachen, so würde eine Reduktion des Autoverkehrs in der Stadt um rund 20 Prozent einerseits die Einhaltung der Schadstoffgrenzwerte ermöglichen, andererseits würden auch die Klimaschutzziele für den Verkehrssektor erreichbar sein.

Allerdings erfordert dies den massiven Ausbau des ÖPNVs. Dafür sind neue Finanzierungsinstrumente dringend notwendig. Doch auch hier bewegt sich wenig. Zwar hat das Landesverkehrsministerium nun ein Gutachten über mögliche neue Instrumente zur ÖPNV-Finanzierung veröffentlicht, doch bei der Aufstellung des Luftreinhalteplanes für die Stadt Stuttgart fehlt auf Druck des Koalitionspartners die Möglichkeit der Einführung einer Citymaut (d.h. Einfahrt per PKW in die Stadt nur bei Vorlage einer ÖPNV-Fahrkarte).

Die traditionellen Strickmuster der Politik in der Region Stuttgart funktionieren nach wie vor: Ja keine Einschränkungen für den Autoverkehr, dafür gibt es einen geringen Ausbau des ÖPNVs, aber ja nicht so, dass er so attraktiv würde, dass man auf das Auto verzichten könnte. Doch diese Politik ist erkennbar gescheitert. Weltweite Lebensqualitätsstudien zeigen, dass Städte wie Wien, Zürich und Kopenhagen an der Spitze stehen. Diese Städte fördern den Umweltverbund und dämmen den motorisierten Individualverkehr ein. Stuttgart hingegen rutscht auf dieser Skala immer weiter ab. Insofern eine weitere Bestätigung, dass der VCD mit seinem Konzept „lebenswerte Städte“ auf der richtigen Spur ist und dass auch in Stuttgart ein Umsteuern dringend erforderlich ist. *mlb* ▮

# Die neue Strategie des VCD

**Der VCD entwickelt ein neues Selbstverständnis. Klaus Arnoldi, stellvertretender Landesvorsitzender, erläutert die Zielsetzung der künftigen politischen Arbeit auf Bundes- und Landesebene.**

Wie viele umweltpolitisch orientierte Verbände bekommt auch der VCD seit einigen Jahren den Zeitgeist zu spüren und leidet unter dem nachlassenden politischen Engagement der jüngeren Generationen. Es wird schwerer, Aktivisten zu finden, die sich bei Wind und Wetter in die Fußgängerzonen stellen und für die verkehrspolitische Ziele des VCD werben. Zwar wird der VCD in den Medien immer noch als die Alternative zum Mainstream wahrgenommen und gilt weiterhin als ein seriöser Ansprechpartner in Politik und Gesellschaft, aber es wird immer schwerer, neue Mitglieder zu gewinnen.

Wir machen inhaltlich sehr gute Arbeit und setzen uns vor Ort für konkrete Verbesserungen ein. Dieser Einsatz wird aber nicht mehr wie früher honoriert durch mehr öffentliche Zustimmung und mehr Mitglieder. Zumal inzwischen fast alle politischen Kräfte die Themen Ökologie und Verkehr bespielen – mal mehr, mal weniger kompetent und fachlich fundiert. Dass umwelt- und verkehrspolitische Arbeit im Jahr 2017 anders aussehen muss als 1986, das ist jedem klar.

**„Sind wir gut organisiert, brauchen wir ein schärferes Profil?“**

Es lohnt sich, einen Moment die inhaltliche Arbeit ruhen zu lassen und in den Verband zu schauen: Machen wir alles richtig? Sind wir gut organisiert, brauchen wir ein schärferes Profil? Im Bundesvorstand und im Länderrat wurden diese Fragen intensiv und sehr kontrovers diskutiert. Sind wir noch ein Mitgliederverband oder doch eher ein Fachverband? Sind wir ein Lobbyverband oder eher ein Verbraucherschutzverband? Die Fragen lassen sich nicht beantworten, solange wir uns nicht im Klaren darüber sind, was unsere Vision vom Verkehr der Zukunft ist, mit welcher Mission wir antreten und wie unsere Strategie in den nächsten Jahren aussieht.

Der Bundesvorstand hat vor vier Jahren die Strategiediskussion neu aufgesetzt. Als erster Schritt wurde die Vision von einem sozial- und umweltverträglichen Verkehr für die Mobilität der Zukunft formuliert. Zusammen mit dem Länderrat wurde das Selbstverständnis des VCD erarbeitet und auf der Bundesdelegiertenversammlung 2016 in Bad Herrenalb verabschiedet. Eine der Kernaussagen ist: „Der VCD hat das Ziel, nachhaltige, sozialverträgliche und sichere Mobilität zu fördern und versteht sich als Interessenvertretung für ökologisch mobile Menschen.“ War früher der Schutz der Umwelt das zentrale Thema, heißt es heute: Mobilität für Menschen!

Mit der Verabschiedung dieses Selbstverständnisses ist ein wichtiger Meilenstein erreicht und wird ein Schlusspunkt unter eine endlose Diskussion gesetzt. Unsere Mission – was uns antreibt – ist die Verkehrswende. Die Bundesgeschäftstelle organisiert sich neu und fasst die vielfältigen Themen zu drei Verkehrsreferaten zusammen: 1. Auto, Klima, Luft, 2. Bahn und Öffentlicher Verkehr und 3. Mobilitätsbildung, Fuß- und Radverkehr, Verkehrssicherheit. Damit wird sichergestellt, dass wir das gesamte Spektrum erfassen, ohne uns in Detailfragen zu verlieren.

Ein großes Pfund im Verband ist das beachtliche Fachwissen, das die Aktiven sich im Laufe der Zeit angeeignet haben. Wir können sehr gut begründen, wie mit einer Weiche hier und einem Gleisstück dort der Schienenverkehr verbessert werden kann. Mit der immer größeren Fachkompetenz haben wir das Ziel aus den Augen verloren, Menschen für die Verkehrswende zu begeistern. Das öffentliche Interesse an verkehrspolitischen Themen ist nicht verschwunden – im Gegenteil. Seit dem Diesel-Skandal misstrauen viele Menschen der Autoindustrie und der wirtschaftsfreundlichen Politik der Bundesregierung. Der angeblich saubere Diesel ist Hauptverursacher für Feinstaub und die Stickoxid-Belastung in unseren Städten. Die Frage: „Wem gehört die Stadt?“ treibt immer mehr Menschen um. Sie wollen sich nicht mehr mit der Dominanz des Automobils abfinden und sich den Straßenraum zurückerobern: Für Menschen und Kinder zum Spielen und Flanieren, für sichere Rad- und Schulwege.

**„Wir müssen die Menschen für die Verkehrswende begeistern.“**

All das sind ureigene VCD-Themen, die heute in der Mitte der Gesellschaft angekommen sind. Mittlerweile lobt das Magazin Motorwelt – Hauspostille des ADAC – den Laufbus für Kinder. Es scheint, dass bei einem Motorisierungsgrad von über 50 Prozent einiges in Bewegung kommt: Wenn alle im Stau stehen, fällt der Umstieg eben leichter.

Die verkehrspolitischen Ziele des VCD sind nicht obsolet geworden. Sie kommen nur anders daher als in den traditionellen Verbandsstrukturen. Dabei müssen wir Acht geben, dass der VCD von den neuen Akteuren beim Thema Verkehr nicht in eine Zuschauerrolle gedrängt wird. *kla* ▮

**„Die Stadt von Morgen“ spielt eine wesentliche Rolle in der VCD-Strategie. Auf den neuen VCD-Webseiten wird das Thema ansprechend präsentiert.**
**▸ stadtvonmorgen.vcd.org**

# 20 Jahre Klosterstadtexpress nach Maulbronn

**Am 1. Juni 1997 begann ein ungewöhnliches Experiment: Ein vom VCD Kreisverband Pforzheim/Enzkreis bestellter Ausflugszug fuhr sonntags anlässlich des 850-jährigen Klosterjubiläums erstmals zum Weltkulturerbe Kloster Maulbronn. Das Engagement hat sich gelohnt: 20 Jahre später fahren die Züge immer noch.**

Gefahren wurden die vier Zugpaare anfangs mit einem Dieseltriebwagen VT 628 der Deutschen Bahn (DB). Damit waren auf der nur 2,3 Kilometer langen Stichstrecke Maulbronn-West – Maulbronn-Stadt erstmals seit 1973 wieder regelmäßig Personenzüge unterwegs. Mit der Aktion warb der VCD für die Einführung einer Stadtbahnlinie Mühlacker – Bretten unter Einbeziehung der Klosterstadt Maulbronn. „Mit dem Ausflugszug zum Kloster wollten wir zeigen, dass es eine ausreichende Nachfrage nach einer Bahnanbindung von Maulbronn gibt“, berichtet Matthias Lieb vom VCD Pforzheim/Enzkreis.

Insgesamt nutzten im ersten Jahr 3.372 Fahrgäste das Angebot. In den Folgejahren konnte das Fahrtenangebot verstetigt werden. 1999 wurde auch die geforderte Stadtbahn-Linie Mühlacker – Bretten als S9 eingerichtet – doch ohne Einbeziehung der Stichstrecke nach Maulbronn. Inzwischen hat die Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG) aus Karlsruhe die Strecke von der DB Netz AG gepachtet, die Stadt Maulbronn trägt die Streckenunterhaltskosten. Das Land Baden-Württemberg bestellt den Zugverkehr bei der Kulturbahn (DB-Tochter), und der VCD betreut sonntags im Sommer die Züge mit ehrenamtlichen Zugbegleitern. Nach einer etwas schwankenden Nachfrage war in den letzten Jahren wieder ein Aufwärts-trend erkennbar. Angesichts der Erfahrungen der letzten 20 Jahre und der zukünftigen Umstrukturierungen im Verkehrsangebot auf der Hauptstrecke – ab 2019 wird die Stadtbahn-Linie S9 durch einen stündlichen Metropol-Express Stuttgart – Maulbronn-West – Bruchsal ersetzt – plädiert der VCD für die Einrichtung eines fahrerlosen Betriebs auf der kurzen Stichstrecke nach Maulbronn. Eine Festschrift zum 100-jährigen Bestehen der Strecke wurde 2014 vom VCD Pforzheim/Enzkreis erstellt und kann für 5 Euro zuzüglich Versandporto dort bestellt werden. *red* ▮

Foto: privat

**Immer wieder sonntags: Vor 20 Jahren starteten die VCD-Aktiven mit dem Projekt Klosterstadt-Express. Am 3. Juni gibt es zum Jubiläum ein großes Bahnhofsfest mit Nostalgiefahrten von Stuttgart nach Maulbronn im Schienenbus „Roter Flitzer“.**

▸ **www.klosterstadt-express.de**

# Zukunftsfähige Mobilität – oder völlig neben der Spur?

Als Modell für eine Region mit funktionsfähiger und nachhaltiger Mobilität soll die Region Stuttgart laut grün-schwarzem Koalitionsvertrag weiterentwickelt werden. „Als VCD hatten wir erwartet, dass sich dies auch im Regionalverkehrsplan (RVP) der Region Stuttgart niederschlagen würde“, erklärt Christoph Link, Kreisvorsitzender vom VCD Stuttgart. „Doch der Ende 2016 vorgestellte Entwurf enttäuschte vollständig.“ In einer 20-seitigen Stellungnahme macht der VCD deutlich, dass das Klimaschutzgesetz des Landes Baden-Württemberg offenbar komplett „vergessen“ wurde. „Klimaschutz spielt bei diesem Entwurf keine Rolle, vielmehr dient er zur Begründung von bis zu 180 weiteren Straßenbauprojekten in der Region“, stellt Link enttäuscht fest. Nicht verwunderlich sei deshalb, dass nach den Szenarien des RVPs der Rad- und Fußgängerverkehr weiter zurückgedrängt werde, statt entsprechend der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes deutlich gesteigert zu werden. Der VCD erwartet, dass ein RVP auch Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und eine Strategie der „kurzen Wege“ aufzeigt. Oberstes Ziel sollte die Verbesserung der Lebensqualität in den Städten und Gemeinden der Region durch eine nachhaltige Mobilität sein. Das geht nur mit dem konsequenten Ausbau des Bus- und Bahnnetzes samt Engpassbeseitigung. Der VCD sieht die Notwendigkeit, den Entwurf des Regionalverkehrsplans vollständig zu überarbeiten und dabei die Klimaschutzvorgaben zu beachten. *red* ▮

Foto: Umweltbundesamt

**Die Studie „Stadt für Morgen“ vom Umweltbundesamt zeigt Modelle für eine zukunftsfähige Mobilität. Daran sollte sich der Regionalverkehrsplan orientieren.**
**▸ https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/die_stadt_fuer_morgen_umweltschonend_mobil.pdf**

# Elektromobilität mal anders

**Der Trend zur Elektromobilität ist nicht aufzuhalten. In der Regel geht es dabei um Autos, Busse oder Fahrräder mit elektrischem Antrieb. Doch es gibt noch weitere Möglichkeiten für das bequeme und umweltfreundliche Weiterkommen im Alltag.**

Bei den Mobilitätstagen in Pforzheim wurden spannende neue Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität gezeigt. Auch der VCD war präsent und hatte etwas ganz Besonderes im Gepäck: Ein elektrisches Einrad. Die Besucher nutzten mit Begeisterung das Angebot einer kostenlosen Probefahrt mit dieser etwas „minimalistischen“ Art der Elektromobilität.

„Während Elektroautos mit hohen Gewichten und geringer Reichweite bei hohen Kosten kämpfen und deshalb kaum verkauft werden, sind schon über drei Millionen Elektro-Fahrräder auf deutschen Straßen unterwegs“, erklärt VCD-Landesvorsitzender Matthias Lieb. Elektrische Einräder seinen ein weiterer interessanter Baustein im Bereich der individuellen Mobilität. „Die kleinen Flitzer wiegen zwischen zehn und zwölf Kilogramm. Mit dem eingebauten Lithium-Ionen-Akku ist man 10 bis 20 Stundenkilometer schnell und kann je nach Modell über 40 Kilometer weit kommen, bis man die nächste Steckdose ansteuern muss“, berichtet Lieb begeistert.

Foto: privat

**Schneller Flitzer: Am 8. Juli 2017 kann in Pforzheim im Rahmen der Klimaschutzwoche am VCD-Stand das elektrische Einrad getestet werden.**

### Bußgeld statt Förderung

Weiterer Vorteil: Aufgrund der geringen Größe und des geringen Gewichts kann ein E-Einrad im Rucksack auch während der Hauptverkehrszeiten in Bus und Bahn mitgenommen werden – normale Fahrräder sind dann wegen Platzmangels meist tabu. Der VCD sieht in den E-Einrädern einen wichtigen Baustein für die Fortbewegung der Menschen in der Stadt von Morgen: Eine Mischung aus diversen, umweltfreundlich betriebenen Kleinfahrzeugen verbunden mit dem Angebot an Bussen und Bahnen sowie der Fortbewegung mit eigener Muskelkraft. Elektroautos würden dabei lediglich als Carsharing-Fahrzeuge zum Einsatz kommen, der Besitz eines eigenen Autos wäre nicht mehr notwendig.

Neben Elektro-Einrädern gibt es im Bereich der „Mikro-Elektrobilität“ inzwischen eine ganze Reihe von innovativen elektrischen Fahrzeugkonzepten wie E-Roller, oder Hoover-Boards.

Obwohl umweltfreundlich, sicher und einfach zu bedienen, hat die ganze Sache einen Haken: Eine Straßenzulassung, ein Führerschein und eine Versicherung sind Pflicht für die E-Einräder. „Doch aufgrund der fehlenden Zulassung für Fahrzeuge, die bauartbedingt schneller als 6 km/h sind, gibt es auch keine Versicherung“, erklärt Lieb. Ein Teufelskreis sei das. Während in Städten wie Paris so genannte Solowheels inzwischen immer mehr zum städtischen Bild gehören, ist die Nutzung in Deutschland im öffentlichen Straßenraum weiterhin illegal und kann sogar mit Bußgeldern oder Strafbefehlen geahndet werden. „Dabei wäre das E-Einrad ein attraktives Transportmittel, um sich umweltfreundlich, schnell und zeitsparend im Stadtverkehr fortzubewegen“, sagt Lieb.

Die Bundesländer haben schon im Herbst 2016 Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) aufgefordert, die Zulassung solcher Klein-Elektrofahrzeuge zu regeln. Auch der Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages hat eine entsprechende Petition angenommen und fordert rechtliche Klarstellungen – alleine das Ministerium hat noch nicht geliefert. *red* ▮

Foto: naldo

## Kostenlose Radmitnahme in ganz BaWü

Der VCD begrüßt die Vereinheitlichung der kostenlosen Radmitnahme in Regionalzügen seit dem 30. April 2017. Dies sei eine gute Nachricht für alle, die mit Bus, Bahn und Rad das Land erkunden wollen, insbesondere da zeitgleich auch die Saison der Fahrradzüge und -Busse in Baden-Württemberg begann. Außerhalb der morgendlichen Hauptverkehrszeit können werktags ab 9 Uhr sowie samstags und sonntags ganztägig in fast allen Regionalzügen Räder kostenlos mitgenommen werden. Während in anderen Bundesländern wie Rheinland-Pfalz und Thüringen die kostenlose Radmitnahme außerhalb der Hauptverkehrszeit in den Regionalzügen schon jahrelang erfolgreich ist, gab es bislang in Baden-Württemberg einen großen Dschungel unterschiedlicher Regelungen. Insofern begrüßt der VCD diese Vereinfachung. Die jetzt noch bestehenden Einschränkungen etwa im Höllental sind häufig auch dem eingesetzten Zugmaterial und der Fahrgastnachfrage geschuldet. Eine Übersichtskarte gibt es im Internet. Auch im Verkehrsverbund Stuttgart können seit 30. April 2017 in den Landkreisen Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und Rems-Murr-Kreis Fahrgäste von Montag bis Freitag von 18.30 Uhr bis Betriebsschluss ihr Fahrrad kostenlos im Bus (maximal zwei Fahrräder) mitnehmen. Samstags, sonn- und feiertags kommen Fahrräder den ganzen Tag umsonst mit. Die neue Regelung gilt zunächst testweise für ein Jahr. *red* ▮

▸ **www.fahrradland-bw.de/fahrradmitnahmekarte**

Foto: Wikipedia

# Lebensräume statt Stauräume

**In Freiburg hat der VCD zusammen mit anderen Verbänden und Wissenschaftlern ein Weißbuch für die Zukunft des städtischen Verkehrs vorgestellt. Viele Beispiele können auch auf andere Städte übertragen werden.**

Nach dem „Schwarzbuch“ vom November 2015, das die derzeitige Situation mit gesundheitsschädlicher Luft- und Lärmbelastung in Freiburg beschreibt, erläutert das federführend vom VCD verfasste Weißbuch „Nachhaltiger Verkehr in Freiburg“ vom Freiburger Verkehrsforum (FVF), einem Bündnis des VCD mit ADFC, Greenpeace, Klimabündnis, PRO BAHN und Verkehrswissenschaftlern, aus der Perspektive des Jahres 2030, wie in Freiburg eine umfassende Wende zur menschen- und umweltfreundlichen Mobilität verwirklicht sein könnte. Dazu werden in 15 Kapiteln und auf 40 Seiten zu jedem Bereich der Verkehrspolitik konkrete Maßnahmen zum Ausprobieren von neuen Ideen vorgestellt.

„Unser Weißbuch will zeigen, um wie viel lebenswerter Freiburg mit gesunder Luft, gelassener Fortbewegung und erholsamer Ruhe bis 2030 werden kann“, so Wolfgang Reuter, Koordinator des Freiburger Verkehrsforums. Die Vision der AutorInnen: Straßen-Raum wird zu Lebens-Raum zum Begegnen, Verweilen und Spielen. Gesundheit und Sicherheit bekommen Vorrang vor dem Wunsch nach individueller motorisierter Fortbewegung. So wird Freiburg weltweit zu einem Vorreiter für eine nachhaltige Verkehrspolitik.

### Konkrete Maßnahmen aufzeigen

So können in Freiburg bis 2030 über 200 Leben durch saubere Luft und mehr Ruhe gerettet werden und über 3.500 FußgängerInnen und RadfahrerInnen von Unfällen verschont werden. Allein in Freiburg würden RadfahrerInnen in diesem Zeitraum die Volkswirtschaft um über 45 Millionen Euro entlasten, weil jeder Radkilometer der Gesellschaft positive Effekte im Wert von 16 Cent erbringt. Und noch ein positiver Nebeneffekt: Nur mit einer solchen Verkehrswende kann Freiburg seine Klimaschutzziele erreichen und übernimmt damit nach den Klimabeschlüssen von Paris schon ab 2017 Verantwortung für das Weltklima.

In ersten konkreten Schritten will das FVF erreichen, dass am Friedrichring statt bis zu 18 Meter breiten Kfz-Spuren mehr Raum für RadfahrerInnen und FußgängerInnen vorgesehen wird. Eines der größten Vorhaben für Freiburgs nachhaltige Verkehrsentwicklung wird hier – nach über 20-jährigem Vorlauf – gegenwärtig realisiert: der Bau einer neuen Stadtbahnlinie. Aber erst wenn im Zuge dieser Maßnahme der bislang 4-spurig geführte autogerechte Innenstadtring fahrradfreundlich umgestaltet würde, könne das Projekt seine Wirkung voll entfalten, sagt Jörg Dengler, stellvertretender VCD-Landesvorsitzender und Mitautor des Weißbuches.

Hannes Linck, Geschäftsführer des VCD Regionalverbandes Südbaden, verweist auf die im Freiburger Gemeinderat längst beschlossenen Klima- und Unfallreduktionsziele sowie das bislang erst zum kleinen Teil (mit Landesförderung) umgesetzte Radverkehrskonzept. „Die Mittel für die Radverkehrsinfrastruktur im städtischen Haushalt müssten deutlich aufgestockt werden, um diese Beschlüsse auch umzusetzen“, fordert Linck. Mit der Umsetzung der im Weißbuch vorgeschlagen Modellprojekte und vielen der sehr konkreten ersten Schritte könnte sofort begonnen werden.

Die AutorInnen des Weißbuches zeigen, dass gerade in einer Stadt, die beim kürzlich erhobenen Modal Split bei den innerstädtischen Wegen bundesweit mit Spitzenwerten glänzt, die Verkehrswende noch deutlich beherzter angegangen werden kann. *red* ∎

## Weißbuch „Nachhaltiger Verkehr in Freiburg“

Das Weißbuch „Nachhaltiger Verkehr in Freiburg“ beschreibt in 15 Kapiteln auf 40 Seiten, wie gesund, sicher und lebenswert Freiburg mit den Vorschlägen von VCD und FVF bis 2030 werden könnte. Unter anderem würde Straßen-Raum weitgehend zu Lebens-Raum. Das Weißbuch ist online als pdf oder in der Freiburger Radstation erhältlich.

▸ **www.vcd.org/freiburg**

# Auf Achse mit dem VCD

Foto: privat

**Mit dem Exkursions-Programm „ÖPNV-Offensive“ will der VCD seine Mitglieder auf interessante Entwicklungen im öffentlichen Verkehr in Baden-Württemberg aufmerksam machen und gleichzeitig Gelegenheit zum Gedankenaustausch bieten. Nach einem Besuch beim Esslinger O-Bus geht es im Juli nach Offenburg, Kehl und Straßburg.**

Die Auftaktveranstaltung zur ÖPNV-Offensive des VCD war am 4. Februar 2017 eine Exkursion nach Esslingen zum einzigen Betrieb mit Oberleitungsbussen (O-Bus) in Baden-Württemberg. Während vor über 100 Jahren der Nahverkehr in den Städten noch weitgehend elektrisch war, wurden in der Nachkriegszeit viele Straßenbahnbetriebe auf vermeintlich günstigere Dieselbusse umgestellt. Häufig gab es als Zwischenstufe noch den Oberleitungsbus, der aber heute in dieser Form nur noch in Solingen, Eberswalde und Esslingen im Einsatz ist.

Foto: wikipedia

## O-Bus Esslingen: Elektrobus mit Zukunft

Der Oberleitungsbus Esslingen am Neckar ist neben dem Oberleitungsbus Solingen und dem Oberleitungsbus Eberswalde einer von drei verbliebenen Oberleitungsbus-Systemen in Deutschland. Mit einer Netzlänge von 15,2 Kilometern und einem Fahrzeugbestand von zehn Gelenkwagen besitzt Esslingen am Neckar das kleinste dieser drei Oberleitungsbus-Systeme. Mit der ab Ende 2015 erfolgten Beschaffung neuer Oberleitungsbusse mit starkem Batteriehilfsantrieb wurde zum Fahrplanwechsel am 11.12.2016 auch die Omnibuslinie 113 nach Berkheim teilweise in das Oberleitungsbusnetz integriert. Hierzu wurden jedoch keine neuen Oberleitungen errichtet, stattdessen verkehrt diese Linie im kombinierten Fahrleitungs- und Batteriebetrieb. *red*

### Innovatives Energie-Konzept

Zunächst gab VCD-Kreisvorsitzender Dirk Rupp einen Überblick über den Esslinger ÖPNV und die VCD-Aktivitäten. Anschließend erläuterte im Esslinger Betriebshof der SVE-Betriebsleiter, Herr Boog, den VCD-Aktiven das Konzept des neuen Batterie-O-Busses, der mit einem auffälligen Außendesign spannende Technik „unter der Haube“ hat. Mit einer zusätzlichen Batterie an Bord kann der Aktionsradius unabhängig vom Fahrdraht deutlich erweitert werden. Die neue Linie fährt unter Fahrdraht den Zollberg hoch und lädt bei der Bergfahrt die Batterie auf. Anschließend erschließt der Bus Wohn- und Gewerbegebiete ohne Oberleitung und speist bei der Fahrt ins Tal wieder Bremsenergie in die Batterie zurück. Der Energieverbrauch ist minimal, wie die TeilnehmerInnen der Exkursion bei einer Sonderfahrt anschließend selbst feststellen konnten. Die Einsatzmöglichkeiten für ein solches Konzept sind vielfältig. Statt eine ganze Linie zu elektrifizieren, kann es künftig reichen, nur Abschnitte wie etwa Steigungsstrecken mit Oberleitung auszustatten, um ganze Busnetze vollständig elektrisch betreiben zu können. Ein wegweisendes Konzept, meint der VCD, das jüngst auch mit dem baden-württembergischen ÖPNV-Innovationspreis ausgezeichnet wurde. *red* ▮

▸ **http://innovationskongress-bw.de/opnv-innovationspreis-2017/**

## VCD-Exkursion: Am 1. Juli 2017 nach Offenburg, Kehl und Straßburg

Fotos: SCRITTI

Am 28. April 2017 wurde unter großer Anteilnahme der Bevölkerung die neue Straßenbahnverbindung zwischen Straßburg und Kehl mit einer neuen Rhein-Brücke in Betrieb genommen. „Die Tram ist ein im besten Sinne europäisches Projekt guter Nachbarschaft“, sagte Landesverkehrsminister Winfried Hermann bei der Eröffnung. Aus diesem Anlass führt die **2. VCD-Exkursion im Rahmen der ÖPNV-Offensive** nach Offenburg, Kehl und Straßburg. Fachkundige Erläuterungen zum Tram- und Schnellbussystem erteilt Michael Rosenberger von der Technischen Aufsicht für (Straßen)bahnen (TAB).

**Das Programm:**
**11 Uhr Treffen am Bahnhof Offenburg** (eigene Anreise). Der städtische Verkehrsplaner, Herr Kassel, informiert über das RADhaus am Bahnhof und das Mobilitätskonzept der Stadt Offenburg.

**12:05 Uhr Bahnfahrt nach Kehl**
**12:23 Uhr Ankunft Kehl**, Besichtigung Straßenbahn, Fahrt nach Straßburg
**14:30 – 16:30 Uhr Straßburg,** Zeit zur freien Verfügung
**16:30 Uhr Treffpunkt Bahnhof Straßburg**, Besichtigung BRT-System und TGV-Bahnhof
**17:13 Uhr individuelle Rückfahrt mit ICE** über Karlsruhe
**17:22 Uhr individuelle Rückfahrt mit Nahverkehr** über Offenburg

**Teilnahmegebühr 10 €** pro Person; für **Nicht-VCD-Mitglieder: 15** € pro Person (jeweils inkl. Tageskarte Kehl-Straßburg für Nahverkehr; für Inhaber „EUROPASS 24h“ jeweils 5 Euro weniger)

**Anmeldung bis zum 20. Juni 2017**
mit Überweisung Teilnahmebeitrag an:
**VCD Baden-Württemberg**
**Konto:** Sparda-Bank Baden-Württemberg
**BIC:** GENODEF1S02
**IBAN:** DE85 6009 0800 0010 8396 06

Bitte unter **Verwendungszweck** angeben: **Name, Exkursion 1. Juli und Personenanzahl.**

# ÖPNV-Offensive des VCD: Wie soll es weitergehen?

Mit der ÖPNV-Offensive will der VCD auf interessante und innovative Projekte für einen modernen und zukunftsfähigen Nahverkehr aufmerksam machen. Nach dem Besuch des O-Busses in Esslingen und der neuen Tramverbindung zwischen Kehl und Straßburg soll es nach der Sommerpause weitere Exkursionen für die VCD-Aktiven geben. Natürlich spielt auch im ÖPNV Elektromobilität für die Zukunft eine herausragende Rolle. Interessante Projekte dazu gibt es einige in Baden-Württemberg.

Die VCD-Mitglieder können sich hier selbst mit ihren Vorschlägen aktiv einbringen. Welches innovative Konzept kennen Sie zum Beispiel aus Ihrer Region, das anderen VCD-Aktiven bekannt gemacht werden sollte? Nachfolgend ein paar Beispiele von Projekten, die für eine Exkursion interessant sein könnten:

**A. Hohenlohekreis:** Der Einsatz von batterieelektrischen Bussen im ländlichen Raum

**B. Mannheim:** Der Einsatz von batterieelektrischen Bussen in der Großstadt mit induktiver Aufladung

**C. Esslingen:** Die neuen RELEX-Schnellbusse in der Region Stuttgart schaffen sinnvolle Querverbindungen

**D. Sigmaringen:** Regiobuslinien im ländlichen Raum: Von Sigmaringen im Stundentakt zum Bodensee

**E. Stuttgart:** Diskussion über Drittmittelfinanzierungsinstrumente für die Finanzierung des ÖPNVs

**F. Stuttgart:** Vortrag/Diskussion: Welchen Einfluss hat das Design auf die Nutzung des ÖPNV?

**G. Freiburg:** Projekt Verkehrswende mit Vortrag/Diskussion zum VCD-Weißbuch „Nachhaltiger Verkehr in Freiburg“

**H. Stuttgart:** Studie „Megafon“: Auswirkungen des Einsatzes Autonomer Fahrzeuge am Beispiel der Region Stuttgart

Haben Sie besonderes Interesse an einem der Themen? Oder haben Sie selbst eine Idee für ein interessantes Projekt?

Stimmen Sie ab über die obigen Vorschläge oder bringen Sie Ihren Vorschlag ein! Senden Sie uns eine E-Mail an:
▸ **info@vcd-bw.de**

## Ich kenne den VCD bereits und werde jetzt VCD-Mitglied.

☐ Ich trete dem VCD zum 01. ____ 2017: *Jahresbeitrag*

☐ **Einzelmitgliedschaft** (mind. 60 Euro) ____ Euro

☐ **Haushaltsmitgliedschaft** (mind. 75 Euro) ____ Euro

Bitte nennen Sie alle Personen im selben Haushalt.

Die Mitgliedschaft läuft ein Jahr und verlängert sich automatisch, wenn sie nicht acht Wochen vor Ablauf schriftlich gekündigt wird. Der Mitgliedsbeitrag ist steuerlich abzugsfähig.

☐ Ich benötige einen **VCD-Schutzbrief**. Bitte senden Sie mir kostenlos und unverbindlich Informationsmaterial.

Name und Vorname*

Straße und Hausnummer*

PLZ und Wohnort*

Geburtsdatum

E-Mail

Datum und Unterschrift*

* Pflichtfeld, bitte ausfüllen

A0005

Oder ganz einfach online Mitglied werden unter:
**www.vcd.org/mitglied-werden.html**

## Ich möchte den VCD erst einmal näher kennenlernen.

Bitte senden Sie mir kostenlos und unverbindlich …

☐ … die nächsten drei Ausgaben des VCD-Magazins fairkehr

☐ … ein Infopaket zur Arbeit des VCD

☐ … ein Infopaket zu den ökologischen Schutzbriefen und Versicherungen mit Sonderkonditionen für umweltverträglichere Autos

Sämtliche persönliche Daten werden ausschließlich für Vereinszwecke elektronisch erfasst und zu vereinsbezogenen Informations- und Werbezwecken verarbeitet und genutzt. Eine Weitergabe an Dritte – mit Ausnahme an die VCD Service GmbH und die fairkehr GmbH – findet nicht statt.

Coupon abtrennen, faxen an 030/28035 1-10 oder per Post senden an:
VCD e.V., Wallstraße 58, 10179 Berlin

VCD Verkehrsclub Deutschland

**VCD – der ökologische Verkehrsclub**

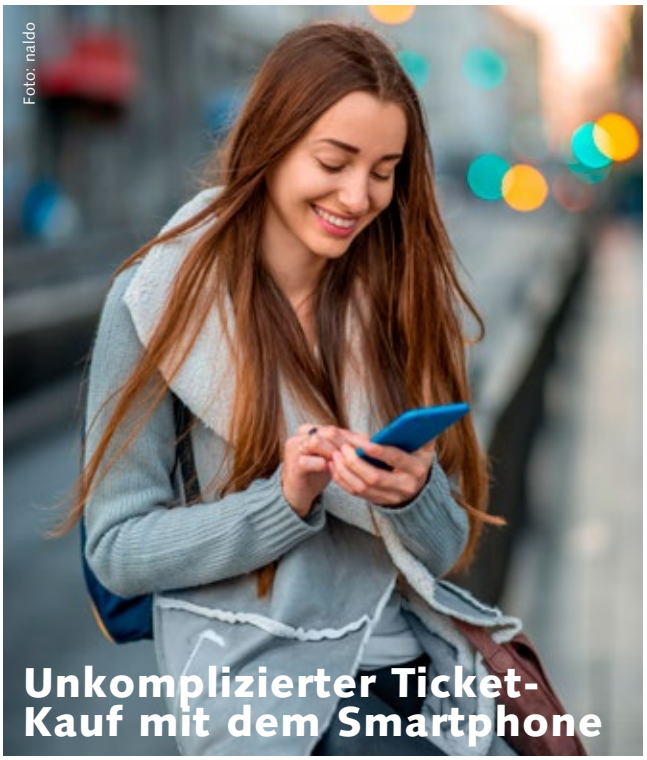


Foto: naldo

## Unkomplizierter Ticket-Kauf mit dem Smartphone

Einfach in Bus und Bahn einsteigen und automatisch die richtige Fahrkarte haben – geht das? Einige Verkehrsverbünde bieten in Baden-Württemberg bereits Handy-Tickets an, so etwa der Stuttgarter Verkehrsverbund VVS, der in den letzten 5 Jahren schon über 10 Millionen Handytickets verkauft hat.

Auch der Verbund Neckar-Alb-Bodensee (naldo) ermöglicht jetzt Gelegenheitskunden den Ticketkauf per Smartphone. „Viele unserer Kunden haben sich diese neuen Vertriebswege gewünscht“, sagt naldo-Geschäftsführer Dieter Pfeffer. Bis April hätten bereits über 2.000 Fahrgäste das Handyticket genutzt und rund 5.000 Fahrscheine gekauft. Und wer über die Grenzen von Verbünden hinweg unterwegs ist, für den gibt es nun mit der neuen Smartphone-App „ticket2go“ auch eine landesweite Lösung. Mit dieser App braucht man keine Tarifkenntnis, sondern bekommt nach Ablauf der Fahrt automatisch den richtigen Fahrpreis berechnet. Der Ablauf ist ganz einfach: Bei Fahrtantritt wählt man die Starthaltestelle aus und hat ab dann eine gültige Fahrtberechtigung. Innerhalb einer Fahrt kann man zwischen Bus und Bahn umsteigen. Am Ende der Fahrt meldet man sich mit der Angabe der Endhaltestelle wieder ab. Auf Basis der zurückgelegten Strecke wird dann der Fahrpreis ermittelt und einmal im Monat vom Konto abgebucht. Rund um Heidelberg und Mannheim wird der Ticketpreis sogar nach der Luftlinienentfernung und nicht mehr nach Zonen oder Waben ermittelt.

„Doch leider gilt dieser innovative Fahrscheinkauf zwar landesweit in 13 von 22 Verkehrsverbünden, nicht aber für die Busse und Straßenbahnen rund um Stuttgart, sondern dort nur für die S-Bahn und Regionalzüge“, moniert VCD-Landesvorsitzender Matthias Lieb. Die Möglichkeit des Fahrkartenkaufs ohne Tarifkenntnis sei aber gerade für Gelegenheitsnutzer oder Umsteiger vom Auto bei Feinstaubalarm ein wichtiges Entscheidungskriterium für die Fahrt mit Bus und Bahn. Deshalb sollte auch der VVS möglichst rasch mit allen Verkehrsmitteln an ticket2go teilnehmen, fordert der VCD. *red*

▸ **www.ticket2go.online**