VCDdirekt

VCD Mobilität für Menschen.

Der ökologische Verkehrsclub Deutschland e.V. in Baden-Württemberg | bw.vcd.org

Juni 2018

Wir sind der Verkehrswende-Club!

mehr dazu auf Seite 12

Inhalt

4 Lebenswerte Städte
Interview mit Matthias Lieb über die VCD-Exkursion nach Offenburg und Straßburg

6 Kleine Lärmdetektive
Wie Lärm entsteht und was er mit uns macht, erforschen Grundschul-Kinder in Ulm-Jungingen beim VCD-Projekt

8 Das Warten geht weiter
Zugausfälle und Verspätungen im Nahverkehr halten an

10 Elektrifizierungsoffensive
Der VCD fordert Lücken im Bahnnetz in BaWü zu schließen

11 Was kostet der Individualverkehr?
Der VCD Heidenheim hat eine Studie über „Stille Subventionen in kommunalen Haushalten" vorgelegt

12 Wir sind der Verkehrswende-Club
Die Zeit für die Verkehrswende in der Autorepublik ist reif

14 Klimaschutzszenario BaWü
Matthias Lieb im Interview zu den Klimaschutzzielen

16 Stuttgart 21 neu ausrichten
Teile von Stuttgart 21 so schnell wie möglich in Betrieb nehmen, verbliebenen Kopfbahnhof nutzen

19 ÖV-Offensive für Heilbronn
Der VCD Hall-Heilbronn-Hohenlohe fordert ein Sofortprogramm, um den ÖV als sinnvolle Alternative auszubauen

20 Projekt Radschnellwege BaWü
Raphael Domin über die bisherigen Erfahrungen

22 Mobilitätsmarkt im Umbruch
Überblick über neue Mobilitätsangebote in Stuttgart

Alle Infos im Netz

Der Internetauftritt des VCD Baden-Württemberg ist nun unter https://bw.vcd.org erreichbar. 2016 bekam der Landesverband eine neue Webseite in einem modernen, responsiven Design. Das bedeutet, dass sie auch auf allen mobilen Endgeräten abrufbar ist. Auf der Webseite sind alle Termine des VCD Baden-Württemberg und seiner Gliederungen zu finden. Auch die aktuellen Pressemitteilungen können auf der Startseite gelesen werden. Mitglieder und Interessierte können sich zu den verschiedenen Themenschwerpunkten wie Rad- und Schienenverkehr, Gesundheit oder Luftreinhaltung informieren. Auf der Seite präsentieren sich ebenfalls die Gliederungen des Landesverbands in eigenen Auftritten mit ihren Terminen, Pressemitteilungen, Aktionen und Themen. Eine Übersicht zu den aktiven Gruppierungen in Baden-Württemberg bietet die Rubrik „Der VCD in BW". Seit Sommer 2017 ist der Landesverband auch auf Facebook sehr aktiv. Fast täglich werden Positionen, Nachrichten oder Termine auf dem sozialen Netzwerk gepostet. Aktuell folgen rund 364 Fans aktiv der Seite. Wir freuen uns auf jedes weitere Like! *tar*

Was meinen Sie? Schreiben Sie uns: info@vcd-bw.de

Impressum
Herausgeber: VCD-Landesverband Baden-Württemberg, Tübinger Straße 15, D 70178 Stuttgart, Telefon: 0711-60 70 217, Fax: 0711-60 70 218, Web: bw.vcd.org
E-Mail: info@vcd-bw.de **Redaktion:** Matthias Lieb (verantwortlich für den Inhalt), Birgit Maier, Tanja Reiners, Michael Schwager, unter Mitarbeit des VCD-Landesvorstands
Autoren: Klaus Arnoldi (kla), Matthias Lieb (mlb), Tanja Reiners (tar), Michael Schwager (mgr) **Redaktionelle Betreuung:** SCRITTI.Kommunikation, Web: www.scritti.de,
E-Mail: info@scritti.de **Titelfoto:** 123rf.com/Eugenio Marongiu **Druck und Auflage:** 1000 Exemplare.

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

„Die Verkehrswende gelingt erst, wenn viele mitmachen“

Der VCD befindet sich im Umbruch. Klaus Arnoldi, stellvertretender VCD-Landesvorsitzender in BaWü erläutert die aktuellen Entwicklungen.

Der VCD hat sich ein neues Logo und einen neuen Claim gegeben. Auf der Bundesdelegiertenversammlung (BDV) 2017 in Hofgeismar wurde das neue Emblem vorgestellt und diskutiert. Statt dem stilisierten Vorfahrtsschild mit der grünen Blume gibt es jetzt zwei Bubbel mit dem schlichten Claim: Mobilität für Menschen. Eine grundsätzliche Kehrtwende? Ich denke nicht. Stand zur Zeit der Gründung des VCD noch der Schutz der Natur im Vordergrund, liegt der Fokus heute mehr auf dem Schutz des Verkehrsteilnehmers Mensch in der immer stärker vom Auto beherrschten Welt. Damals bestimmten Themen wie Waldsterben und Luftverschmutzung die öffentliche Debatte und motivierte umweltbewusste Menschen, gegen die Zerstörung der Natur und zur Rettung des siechenden öffentlichen Verkehrs den VCD zu gründen.

Die Zeiten ändern sich. Nach der Stadtflucht im letzten Jahrhundert gibt es heute einen Trend zurück in die Stadt. Aber was erwartet uns dort: viel Lärm und immer noch schlechte Luft. Autos versperren Straßen, zerschneiden ganze Wohnviertel und machen die Städte lebensfeindlich. Der Dieselskandal, die Diskussion um Fahrverbote und die Klage der EU wegen zu hoher Stickoxidwerte in 60 deutschen Städten prägen heute die verkehrspolitische Diskussion. „Mobilität für Menschen“ greift diese Diskussion auf. Erstaunlich unaufgeregt ging die Debatte um das Logoupdate über die Bühne. Missverständlich waren für die Älteren im VCD die beiden Bubbel mit dem Pfeil. Es preist kein Mittel gegen Herzschwäche an, wie einige argwöhnten, sondern ist den modernen Google-map Nutzern als Start- und Endpunkt wohl vertraut.

Nach der Verabschiedung des neuen Selbstverständnisses auf der BDV 2016 in Bad Herrenalb ist das neue Logo der zweite wichtige Schritt zur Erneuerung des VCD. Auf der BDV 2017 wurde außerdem beschlossen, die eigene Organisation und die Strukturen des VCD zu überprüfen. Grundsätzlich geht es um die Frage, ob ein nach bürgerlichem Recht eingetragener Verein noch zeitgemäß ist für eine breite Beteiligung und spontane Mitmach-Aktionen. Junge Menschen organisieren sich über Smartphones, kommunizieren über facebook, Twitter und andere soziale Medien und nicht über Vereinstreffen. Neue Medien verändern auch die Organisationen. Einer gründet eine Initiative und Tausende treffen sich zu einer Rad-Demo – so geschehen in Berlin, wo eine Rad-Initiative dem Senat ganz schön Dampf gemacht hat. Man brauch nicht Mitglied werden in einem Verein, sondern macht einfach mit … und plötzlich sind herkömmliche Vereine nur noch Zuschauer eines Prozesses, der spontan und ohne Regularien abläuft.

Mehr Aktive gewinnen ist eines der Ziele des VCD-Selbstverständnisses. Ohne neue Kommunikationswege wird das nicht gehen. Deswegen arbeitet der VCD-Ba-Wü schon länger daran, neben den eingetragenen Vereinen neue Orts- und Kreisgruppen ohne Vereinsstatus zu etablieren. Und auch der Landesverband will die Zugangsbarrieren senken und das Delegiertensystem zugunsten einer Mitgliederversammlung reformieren. Interessierte neue Mitglieder können sich dann leichter einbringen und mitreden. Bis zur nächsten BDV wird der Bundesverband Vorschläge präsentieren, wie die Strukturen im Verband effizienter gestaltet werden können.

Bleibt die Frage der Mitgliedschaft. Mitglieder sind wichtig für die finanzielle Unabhängigkeit des Verbands und für eine effektive Lobby-Arbeit. War früher die Mitgliedschaft eine Sache der Überzeugung und des eigenen Engagements, so ist das heute eine pragmatische Frage der Kosten-Nutzen Abwägung. Viele fragen ganz nüchtern, welchen Nutzen die Mitgliedschaft bringt. Die Antwort auf diese Frage steht noch aus und wird in einem Verband, der sich als gemeinnützig versteht, sehr misstrauisch beäugt. Eines ist aber unumstritten: Wenn der VCD sich als „Interessenvertreter der ökologisch mobilen Menschen“ versteht, dann sollte er auf die Bedürfnisse dieser Gruppe stärker eingehen. Die Nutzung des ÖV ist oft nicht selbsterklärend. Ökologisch mobil sein? Ja, aber wie? Praktische Tipps, wie man ökologisch von A nach B kommt, gehören dazu. Lobby-Arbeit ist ja schön und gut, aber die Verkehrswende gelingt erst, wenn viele mitmachen.

Klaus Arnoldi
stellvertretender VCD-Landesvorsitzender

Unterstützen Sie die ehrenamtliche Arbeit des VCD in Baden-Württemberg mit einer Spende:
Sparda-Bank Baden-Württemberg
IBAN: DE85 6009 0800 01 10 839 606
BIC: GENODEF 1S02
Verwendungszweck: Spende 1/2018

„Es geht um die Entwicklung lebenswerter Städte!“

Im Sommer 2017 lud der VCD Baden-Württemberg wieder zu einer ÖPNV-Exkursion, die nach Offenburg, Kehl und Straßburg führte. Rund 30 TeilnehmerInnen testeten das Straßburger Schnellbussystem BRT, die neue grenzüberschreitende Straßenbahnlinie und die beeindruckenden Mobilitätsstationen in Offenburg mit einem eigenen Fahrrad-Parkhaus. VCD-Landesvorsitzender Matthias Lieb schildert im Interview seine Erfahrungen.

***VCDdirekt:* Die Stadt Offenburg plant Mobilitätsstationen in Wohn- und Gewerbegebieten sowie an zentralen innerstädtischen Stellen. Die Exkursionsteilnehmer haben eine Station am Bahnhof besichtigt. Was passiert da?**
Matthias Lieb: Die Mobilitätsstation besteht aus Verleihstationen für Fahrräder, Pedelecs und Car-Sharing-Autos, verbunden mit E-Ladestationen. In Verbindung mit dem Stadtbus-System möchte man der Bevölkerung eine breite Palette alternativer Mobilitätsformen zum Pkw anbieten. Offenburg ist eine Kommune, die als fahrradfreundlich ausgezeichnet wurde. Inzwischen stehen elf Car-Sharing-Autos und 95 Fahrräder und Pedelecs den knapp 60.000 Einwohnern zur Verfügung.

Sie haben auch das Radhaus besichtigt, ein fünfstöckiges Parkhaus für Fahrräder. Wie muss man sich das vorstellen?
Auf den ersten Blick gibt es sechs Stellplätze. Man schiebt sein Fahrrad in einen freien Platz und verriegelt die Tür. Sind alle Stellplätze voll, wird die Palette mit den Rädern nach oben ins Hochregallager transportiert und eine freie Palette bereitgestellt. Wenn man sein Rad abholt, gibt man die Nummer ein, dann wird die Palette aus dem Hochregal nach unten befördert, die Tür öffnet sich und man kann sein Rad rausholen.

Vor über 100 Jahren gab es schon eine Straßenbahnverbindung von Kehl nach Straßburg. 2017 wurde sie wieder aufgenommen. Wie wird das Angebot genutzt?
Straßburg hatte vor über 50 Jahren von Elektromobilität auf Dieselbusse umgestellt. Die Straßenbahn galt als veraltet und als Verkehrshindernis. Tatsächlich hat der Autoverkehr mit seinem Flächenbedarf und der Luftverschmutzung die Stadt unattraktiv gemacht.
Mitte der Neunziger Jahre hat Straßburg ein modernes Niederflur-Straßenbahnsystem mit aktuell sechs Linien aufgebaut. Durch Pendler und den Einkaufsverkehr in beide Richtungen wird die Verbindung stark genutzt. Am Wochenende fahren die Trams alle siebeneinhalb Minuten. Straßburg ist mit knapp 300.000 Einwohnern die größte Stadt im mittleren Oberrheingraben und das heimliche Oberzentrum für die deutsche Seite. Kehl ist die deutsche Vorstadt. Die Tram zieht heute schon

Bereits täglich 9.000 Fahrgäste nutzen die neue moderne Tram zwischen Kehl und Straßburg.

Foto: SCRITTI

Foto: Kehl.de

Fotos: mobil-in-offenburg

Vorbildlich: Die VCD-Exkursion führte zuerst nach Offenburg mit Verleihstationen für Fahrrad, Pedelec und Car-Sharing (Foto oben rechts) und dann weiter nach Kehl, wo die neue Tramlinie über die Rheinbrücke nach Straßburg seit der Eröffnung 2017 eine riesige Nachfrage ausgelöst hat. Grund dafür sind ein dichter Takt und günstige Fahrpreise.

in Kehl neue Gewerbeansiedlungen an. Die Tramanbindung ist für Firmen attraktiv. Rund 9.000 Fahrgäste nutzen täglich das Angebot. Aus VCD-Sicht müsste auch die Bahnlinie von Offenburg nach Kehl mindestens im 30-Minuten-Takt fahren. Es gibt noch zu viele Fahrplanlücken.

Seit 2013 hat Straßburg ein Schnellbussystem mit eigener Trasse, den sogenannten Bus Rapid Transit (BRT). Welchen Eindruck haben Sie vom BRT mitgenommen?

In Frankreich gibt es die Bezeichnung „bus à haut niveau de service (BHNS)“, also Bus mit hoher Qualität. Er soll eine rasche Verbesserung der Verbindungsqualität mit einem dichten Fahrplan wie bei einer Straßenbahn, aber auch des Stadtumfeldes ermöglichen, ohne die lange Bauzeit und die hohen Kosten einer Straßenbahnlinie. Eine spätere Umwandlung zu einer Trambahnstrecke ist damit nicht ausgeschlossen. Ein ähnliches Konzept wird auch in Ludwigsburg verfolgt.

Welche Erfahrungen und Inspirationen konnten Sie von der Exkursion mit nach Hause nehmen?

Tram- und BHNS-Ausbau in Frankreich sind kein Selbstzweck, sondern gehen einher mit dem Stadtumbau. Es geht um die Entwicklung lebenswerter Städte. In Frankreich gelingt das sehr erfolgreich. Wer Straßburg aus den achtziger Jahren kennt, erkennt die Stadt nicht wieder. In Deutschland stehen oft verkehrliche Aspekte im Vordergrund. Der ganzheitliche Stadtumbau wird nur ansatzweise verfolgt. Auch die emotionale Ansprache gelingt den französischen ÖV-Machern besser. Bei uns dominiert zu häufig die kühle Effizienz. *tar*

Weitere Infos unter:
www.mobil-in-offenburg.de

Foto: 123rf.com

Schülerinnen und Schüler werden zu Lärmdetektiven

Wie entsteht Lärm, und was macht er mit uns? Diesen Fragen sind Grundschul-Kinder in Ulm-Jungingen beim VCD-Projekt ‚Lärmdetektive' nachgegangen. An 14 Stationen mit spannenden Experimenten konnten sie im Unterricht alles zum Thema Lärm erfahren. Heidi Sayle, Sprecherin der VCD-Ortsgruppe Ulm, hat das Projekt gemeinsam mit dem Rektor der Schule und engagierten Lehrkräften entwickelt. Im Interview erzählt Heidi Sayle, warum es ihr wichtig ist, mehr auf Kinder zu hören.

***VCDdirekt:* Sie haben in der Gutenberg-Grundschule in Ulm-Jungingen das Projket ‚Lärmdetektive' durchgeführt. Was muss man sich darunter vorstellen?**

Heidi Sayle: Wir haben für die Dritt- und Viertklässler der Grundschule je zwei halbe Vormittage mit Experimenten angeboten. An 14 Stationen konnten die Kinder ganz viel über die Wahrnehmung und Entstehung von Lärm erfahren. Dabei hat uns die Deutsche Gesellschaft für Akustik (Dega) mit Material unterstützt.

Wie kamen Sie auf die Idee?

Als Mutter einer neunjährigen Tochter liegt mir besonders am Herzen, dass Kinder unbeschwert draußen spielen und die Natur erforschen können. Viele Kinder werden in der Stadt groß und kennen es nicht, leise zu sein, um dem Gesang der Vögel zuzuhören. Kinder haben großen Einfluss auf das Verhalten der Erwachsenen. Sie brauchen eine Stimme. Deshalb habe ich zum Beispiel in meinem Vorort – gemeinsam mit anderen Eltern – Gefahrenpunkte im Straßenverkehr identifiziert und für den Austausch mit Verantwortlichen zusammengefasst. Wir wollen transparent machen, wo Defizite für schwächere Verkehrsteilnehmer sind.

Was konnten die Kinder während des Projekts an den Stationen machen?

Die Kinder konnten mit einem Lärm-Messgerät testen, wie laut es in der Klasse ist und was das für den Lehrer bedeutet. Sie setzten Stimmgabeln in Schwingung und brachten Wasser dadurch zum Spritzen. Mit einem Ohrmodell konnten wir erklären, welche Funktion das Trommelfell, die Gehörknöchelchen und die rund 20.000 Flimmerhärchen haben. Und warum bei

Viele Kinder wachsen in der Stadt auf und kennen es nicht, leise zu sein und auch mal den Vögeln zuzuhören.

starkem Lärm diese kleinen Härchen im Ohr regelrecht plattgefegt werden können. Wenn der hohe Geräuschpegel lange anhält, können sich die Härchen nicht mehr regenerieren. Die Folge: Schwerhörigkeit! Die Kinder konnten erfahren, wie wichtig es ist, unsere Ohren zu schützen. Mit selbstgebastelten Schalltrichtern, Telefonen aus Joghurt-Bechern und einer einfachen Schnur erlebten sie, wie sich Schall ausbreitet.

Wie haben die Kinder reagiert?
Die Kinder konnten das Erlebte mit Unterrichtsmaterial vertiefen. Es wurde auch intensiv diskutiert, wie man Lärm vermeiden kann. Die Schülerinnen und Schüler schlugen zum Beispiel vor, kein Elterntaxi zu nutzen. Ihnen wurde klar, dass sie sich mit Trillerpfeifen oder zu lautem Musikhören gefährden. Das gilt auch für Straßenlärm. Das Fazit der Kinder: sich Ruhe gönnen. Unsere Ohren brauchen wir, um Gefahren zu registrieren.

Wie war die Resonanz auf das Projekt?
Die Kinder sind mit großem Wissensdurst und mit einer Begeisterung an die Experimente herangegangen. Sie sind sehr offen für Umweltthemen und ich bin sicher, Kinder sensibilisieren ihre Eltern. Kinder sind aufmerksamer, weil sie viel betroffener sind. Sie bekommen durch ihre Körpergröße Immission und Emissionen intensiver zu spüren. Mit dem Wissen können sie jetzt besser bewerten, was falsch läuft und sich für ihre Rechte stark machen. Auch die Lehrer waren begeistert und möchten die Lärmdetektive im nächsten Schuljahr wiederholen. Auch von einzelnen Eltern gab es Lob für unsere Arbeit.

Was haben Sie persönlich von dem Projekt mitgenommen?
Es war toll, Kinder für dieses Thema zu begeistern. Zu sehen, wie sie sich interessieren für ihre Zukunft, für ihr Leben und ihre Gesundheit und mit dem neuen Wissen losziehen wollen. Es war schön zu erleben, wie spielerisch sie nach einfachen Lösungen suchen und sie schnell finden – ganz unbefangen. Wir sollten generell mehr auf unsere Kinder hören. Die (Um)Welt könnte vielerorts schöner bei deutlich besserer Aufenthaltsqualität sein. *tar*

Wir sind der VCD in BaWü!

HEIDI SAYLE, verheiratet und Mutter einer fast zehnjährigen Tochter, engagiert sich seit April 2017 als Sprecherin der VCD Ortsgruppe Ulm. Seit über 20 Jahren begleitet die Betriebswirtin als verantwortliche Führungskraft richtungsweisende Veränderungsprozesse. Sie lebt mit ihrer Familie in Ulm-Jungingen.

Mein Lieblingsverkehrsmittel: Fahrrad, weil es schnell, gesund, umweltfreundlich und klimaschonend ist und das Fahrradfahren zu unseren Familiensportaktivitäten gehört.
Meine persönliche Vision für den VCD: Ehrenamtliche Gemeinschaft, die Freude daran hat, Menschen für die Chancen und Umsetzung neuer Mobilitätskonzepte zu motivieren.
Das Schönste am VCD: Die vielen Möglichkeiten, selbst Projekte im Zusammenhang ökologischer Verbesserungen für Mensch und Umwelt zu entwickeln oder in solchen Projekten mit begeisterten Menschen für so wichtige Zukunftsthemen aktiv zu werden.
Verkehrswende bedeutet für mich: Offen sein für neue Technologien und Infrastrukturmodelle, die eine nachhaltige und gleichberechtigte Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer sichert.
So wünsche ich mir Mobilität in 50 Jahren: Infrastrukturen, die dem Individualverkehr, dem ÖV aber auch dem Rad- und Fußgängerverkehr genügend sicheren Raum geben. Und Emissionen, Immissionen sind in der Zukunft dramatisch reduziert und gar kein Diskussionsthema mehr.

Gut zu wissen...

+++ Der Fernbusbetreiber FlixBus baut seit Bahnangebot mit FlixTrain weiter aus und fährt seit 21. Juni 2018 nun zweimal täglich von Stuttgart nach Berlin und wieder zurück. Morgens ab Stuttgart um 6:21 Uhr und Do, Fr, So, Mo nachmittags auch um 14:12 Uhr. Zustiege sind in Stuttgart, Vaihingen (Enz) oder Heidelberg möglich. Tickets gibt es teils schon ab 9,99 Euro. Im Dezember sollen weitere Verbindungen wie Berlin – München folgen. www.flixtrain.de +++

+++ Handy-Tickets von immer mehr Verkehrsverbünden gibt es über die App DB Navigator der Deutschen Bahn, unter anderem seit kurzem auch Tickets vom Heilbronner Verkehrsverbund (HNV), vom Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) sowie aktuell von den Verbünden von Karlsruhe, Stuttgart und Freiburg +++

+++ Das Sommer-Ticket für junge Erwachsene bis 26 Jahre bietet die Deutsche Bahn noch bis 15. August an. Das Angebot beinhaltet vier einfache Fahrten in der 2. Klasse innerhalb Deutschlands für 96 Euro (unter 18-jährige für 76 Euro). Das Sommer-Ticket ist drei Monate lang (27.06.-27.09.18) gültig. Infos unter www.bahn.de/sommer-ticket +++

Fotos: SCRITTI

Das Warten geht weiter

Zugausfälle und Verspätungen im Nahverkehr bleiben weiterhin die Regel. Die Maßnahmen beim Regionalverkehr und bei der S-Bahn Stuttgart sind immer noch nicht ausreichend. Der VCD hält weiterhin eine Erstattungsregelung für Pendler für dringend notwendig.

Auf weiterhin ungelöste Pünktlichkeitsprobleme beim Regionalverkehr sowie bei der S-Bahn Stuttgart hat der VCD bei unterschiedlichen Gelegenheiten immer wieder hingewiesen. „Im April 2018 wurden die vom Land vorgegebenen Pünktlichkeitsziele im Schienenpersonennahverkehr nur in sechs von 26 Netzen erreicht. Seit 2011 sinkt die Pünktlichkeit stetig ab“, stellt VCD-Landesvorsitzender Matthias Lieb fest. Zwar erkenne der VCD an, dass Land und DB mit ihrem Maßnahmenpaket durchaus bemüht seien, die Pünktlichkeit zu erhöhen – doch die Ergebnisse seien nach wie vor bescheiden. Denn tatsächlich seien die Pünktlichkeitswerte im ersten Halbjahr 2017 besser als im zweiten Halbjahr 2017 und auch besser als in den ersten Monaten 2018 gewesen. Problemfall ist laut Landesverkehrsministerium weiterhin die Frankenbahn von Stuttgart über Heilbronn nach Osterburken und Würzburg mit Pünktlichkeitswerten von teils nur 85 Prozent. Auch gibt es weiterhin Zugausfälle.

Stärkeres Engagement gefordert

Ein Grund ist die Unpünktlichkeit der Fernzüge, die auf dem dicht befahrenen Netz automatisch auch Züge des Nahverkehrs ausbremst. Doch sind ebenso technische Probleme bei den Nahverkehrszügen und Personalmangel weiterhin ein wichtiger Grund für Zugausfälle und Verspätungen im Nahverkehr, so die VCD-Analyse. Besonders die neue Lokomotive der Baureihe 147 von Bombardier habe noch viele Kinderkrankheiten, die zu Zugausfällen oder Verspätungen führten, beklagt Matthias Lieb und fordert ein stärkeres Engagement des Herstellers bei der Mängelbeseitigung. Angesichts der hohen Betroffenheit gerade der Pendler durch Zugausfälle und Verspätungen fordert der VCD die Einführung einer Mobilitätsgarantie *(siehe Kasten)*, so dass Pendler einen Teil des Fahrkartenpreises erstattet bekommen, wenn die mit dem Land vereinbarten Pünktlichkeitsziele nicht eingehalten werden. „Die VCD-Vorschläge liegen dem Land vor. Angesichts der hohen Pönalen, die das Land erhält und der Unwirksamkeit der bisher ergriffenen Maßnahmen zur Steigerung der Pünktlichkeit ist eine Pendler-Erstattungsregelung rasch einzuführen“, fordert Matthias Lieb.

Massive Probleme im S-Bahnnetz

Bei der Stuttgarter S-Bahn sieht es kaum besser aus. Angesichts massiver Probleme hatte der VCD bereits im Jahr 2013 ein 15-Punkte-S-Bahn-Gesundungsprogramm vorgestellt und im Jahr 2015 aktualisiert. Der VCD hat nun die Entwicklung der vergangenen Jahre analysiert und geprüft, welche Maßnahmen umgesetzt wurden und wo weiterer Handlungsbedarf besteht. „Die vom Aufgabenträger vorgegebenen Pünktlichkeitsziele für die S-Bahn wurden auch in 2017 verfehlt, lediglich im Urlaubsmonat August konnten diese erreicht werden“, moniert Matthias Lieb. Seit der Ausweitung des grundsätzlich sinnvollen 15-Minuten-Taktes

Im ersten Halbjahr 2017 war die Pünktlichkeit besser als bislang in 2018.

→ VCD-Konzept: Zeitgemäße Mobilitätsgarantie für alle Fahrgäste in Baden-Württemberg

Nutzerfreundlich, fair und innovativ – so sieht die Mobilitätsgarantie aus, die der VCD für die Fahrgäste im Regionalverkehr Baden-Württembergs nach dem Vorbild anderer Länder der Landesregierung vorschlägt. Pendler fallen bisher meist durch das Raster der auf europäischer Ebene garantierten Fahrgastrechte, da sie erst ab 60 Minuten Verspätung einen Anspruch geltend machen können. Zudem muss für jede verspätete Fahrt erst mühsam ein Erstattungsantrag gestellt werden. Das Land Baden-Württemberg kann dagegen Strafzahlungen geltend machen – jüngst in Millionenhöhe – wenn die Verkehrsunternehmen die garantierte Pünktlichkeitsquote von zumeist 94 Prozent nicht einhalten. Der VCD fordert eine Mobilitätsgarantie für die Fahrgäste in Baden-Württemberg, bestehend aus vier Komponenten:

1) Eine **10-Minuten-Garantie** für Fahrgäste mit Einzelfahrscheinen – bei mehr als zehn Minuten Verspätung Erstattung des vollen Fahrpreises.
2) Bei **Nutzung von digitalen, zugbasierten Fahrkarten** erfolgt eine automatische Erstattung nach Fahrtende in Abhängigkeit von der Verspätung (im Rahmen des BW-Tarifs).
3) Eine **Pendlerentschädigung** (10 Prozent) für jeden Monat, in dem die vertraglichen Pünktlichkeitsziele auf der Pendlerstrecke nicht erreicht werden.
4) Eine **Neudefinition der Pünktlichkeitsmessung** – Messung der Fahrgastpünktlichkeit statt der Zugpünktlichkeit.

Das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den Regionalverkehr steht aus VCD-Sicht in der Pflicht, ein pünktliches und zuverlässiges Angebot auf die Schiene zu stellen. Da inzwischen die Einnahmenverantwortung beim Land liegt, trägt das Land auch die Verantwortung für die Zufriedenheit der Fahrgäste. Schlussendlich profitierten alle – Verkehrsunternehmen, Kunden und Politik – von der Einführung einer fairen Entschädigungsregelung. Unterm Strich ergibt dies auch höhere Einnahmen aufgrund steigender Fahrgastzahlen. Denn mit der 10-Minuten-Mobilitätsgarantie erhöht sich die Verlässlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel, da bereits bei geringen Verspätungen die Fahrtkosten erstattet werden. Der VCD ist sich sicher: Die Folge ist ein großer Imagegewinn für den öffentlichen Personenverkehr und eine gesteigerte Kundenzufriedenheit.

verschlechtert sich die Pünktlichkeit – wie vom VCD erwartet – noch weiter. Dadurch verschärft sich die Situation insbesondere auch für Umsteiger im Umland weiter. Während die zugbezogene Pünktlichkeit in der Hauptverkehrszeit bei nur knapp 80 Prozent liegt, ist die fahrgastbezogene Pünktlichkeit sogar nur bei rund 70 Prozent, wie eine aktuelle Untersuchung zeigt.

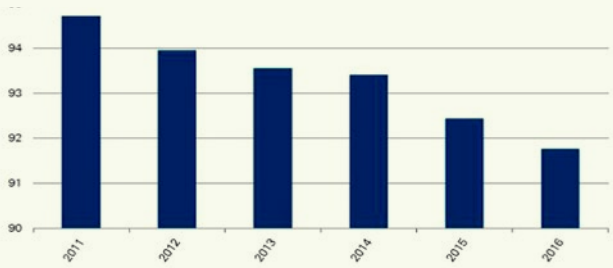
Schiebetritte kosten Zeit

Ein großes Problem stellen die neue Abfertigungstechnik und die Schiebetritte bei den S-Bahnen der neuen Baureihe 430 dar. Im Vergleich zu den alten Zügen erhöht sich damit der Halt je Station um bis zu 10 Sekunden. „Zum Ausgleich der längeren Haltezeiten ist es daher erforderlich, die Zugfolgezeiten zu verkürzen“, sagt Matthias Lieb. „Doch trotz jahrelanger Diskussion gibt es bis heute kein Finanzierungskonzept und keinen Beschluss für die Einführung des modernen Zugleitsystems ETCS für die S-Bahn.“ Ohne eine rasche Einführung von ETCS werde die Ausweitung des 15-Minuten-Taktes schwierig, da die S-Bahn dann während immer längerer Zeiträume an der Kapazitätsgrenze gefahren werde und Erholungspausen fehlten. Dies zeige sich auch beim Bundesverkehrswegeplan 2030 beziehungsweise beim Klimaschutzszenario der Landesregierung, die beide massive Überlastungen für die S-Bahn-Stammstrecke diagnostizieren. Weiter vermisst der VCD eine Kampagne zur Sensibilisierung der Fahrgäste hinsichtlich des ‚richtigen Verhaltens‘ beim Aus- und Einsteigen. Denn richtig sei, dass auch die Fahrgäste durch Beachtung einiger Spielregeln einen wichtigen Beitrag für eine pünktliche S-Bahn leisten könnten, so der VCD. *red*

Entwicklung Pünktlichkeit und Zugausfälle (nur von DB Regio betriebene Netze):

	Pünktlichkeit	Zugausfälle	
2017:	92,7%	1,0%	(Durchschnitt Woche 1-24)
2017:	91,7%	1,1%	(Durchschnitt Woche 1-50)
2018:	91,6%	1,5%	(Durchschnitt Woche 1-19)

Landesweite Pünktlichkeit:



„Viermal umsteigen zwischen Tübingen und Freiburg sind eine Zumutung“

Ein Programm zur Elektrifizierung von Bahnstrecken und der Beseitigung von Engpässen zur Schaffung von neuen Direktverbindungen quer durch Baden-Württemberg ist dringend nötig.

Das Chaos auf der Schiene nach der Tunnelhavarie auf der Rheintalbahn bei Rastatt und fehlenden Umleitungsmöglichkeiten im vergangenen Jahr hat es nochmals klar gezeigt: Das Eisenbahnnetz in Baden-Württemberg braucht dringend ein Elektrifizierungs-, Lückenschluss- und Engpassbeseitigungs-Programm. Seit 70 Jahren etwa fehlt das zweite Gleis der Gäubahn, die Rheintalbahn ist bereits seit 30 Jahren im Bau und immer noch nicht fertig. „Nur 63 Prozent des rund 4.100 Kilometer langen Eisenbahnnetzes in Baden-Württemberg sind elektrifiziert. Auf vielen Nebenstrecken in Baden-Württemberg behindern Elektrifizierungslücken nicht nur den durchgängigen Güterverkehr“, stellt VCD-Landesvorsitzender Matthias Lieb fest. „Auf vielen Achsen fehlen attraktive Direktverbindungen im Personenverkehr. Wer etwa auf direktem Weg von Tübingen nach Freiburg fahren will, muss bis zu viermal umsteigen.“ Auch der Güterverkehr auf der Schiene sei auf vielen Strecken und Relationen nicht konkurrenzfähig.

Foto: SCRITTI

Lückenschluss: Auch auf der Hohenlohebahn zwischen Öhringen und Schwäbisch Hall fehlen 30 Kilometer elektrische Oberleitung. Für die Entlastung der parallelen Autobahn A6 ist die Strecke damit ungeeignet.

Land und Bund sind gefordert

Aus VCD-Sicht sind Bund und Land gefordert, kurzfristig ein solches Programm aufzulegen und umzusetzen. Damit werde ein Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele geleistet und das Eisenbahnnetz im Südwesten leistungsfähiger und robuster gegenüber Störungen gemacht. Auch den Einsatz von innovativen Triebzügen, die auf einzelnen Abschnitten auch ohne Oberleitung elektrisch fahren können, hält der VCD im Einzelfall für sinnvoll. Dies nützt aber meist nur dem Personenverkehr. Für den langlaufenden Güterverkehr sind durchgängige elektrische Strecken notwendig, damit keine Loks gewechselt werden müssen. Auch die Allianz Pro Schiene fordert nach dem Vorbild anderer Länder eine bundesweite Elektrifizierungsquote von mindestens 70 Prozent. Auch das Land Baden-Württemberg hat inzwischen reagiert und im Mai 2018 ein eigenes Elektrifizierungskonzept für die Schiene vorgelegt. *red*

⟶ VCD-Konzept: 16 Strecken für einen vordringlichen Ausbau

(ohne Strecken, für die der Ausbau bereits beschlossen ist, ohne Reaktivierungen)

- **M1. Gäubahn: zweigleisiger Ausbau (bisher geplant: wenige Doppelspurinseln)**
- **M2. Frankenbahn: Herstellung Zweigleisigkeit Möckmühl – Züttlingen**
- **M3. Murrbahn: Herstellung zweigleisiger Abschnitte**
- **M4. Hochrheinbahn Basel – Schaffhausen: Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau**
- **M5. Bodensee-Gürtelbahn: Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau**
- **M6. Wiederherstellung Rastatt – Wintersdorf – Roeschwoog (Frankreich)**
- **M7. Horb – Tübingen: Schließen der Elektrifizierungslücke**
- **M8. Öhringen – Schwäbisch-Hall: Schließen der Elektrifizierungslücke**
- **M9. Brenzbahn Aalen – Ulm: zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung**
- **M10. Südbahn: zusätzlich zur geplanten Elektrifizierung auch zweigleisiger Ausbau Friedrichshafen – Lindau**
- **M11. Lückenschluss Breisach – Colmar (Frankreich)**
- **M12. Elektrifizierung Lauda – Crailsheim**
- **M13. Elektrifizierung Donautalbahn Ulm – Sigmaringen**
- **M14. Lückenschluss Ehingen – Erbach (elektrisch)**
- **M15. Aulendorf – Kißlegg: Schließen der Elektrifizierungslücke**
- **M16. Rottweil – Villingen: Schließen der Elektrifizierungslücke**

Foto: Uwe Siedentop

Was kostet uns der Individualverkehr?

Der VCD Heidenheim hat eine Studie über „Stille Subventionen in kommunalen Haushalten" vorgelegt. Jeder öffentliche Parkplatz, jedes Straßenschild kostet eine Kommune Geld. Doch wie sind diese „versteckten" Kosten zu erkennen?

Wenn in der öffentlichen Debatte über ÖPNV, Kindergärten, Hallenbäder oder andere Einrichtungen gesprochen, wird, kommt irgendwann der Punkt, an dem die genauen Kosten aufgezählt werden. Diese Kosten sind in der Regel öffentlich, denn jeder Bürger möchte wissen, wie viel für den einzelnen Posten ausgegeben wird. Sie können in jedem Haushaltsplan einer Kommune fein säuberlich aufgelistet nachgelesen werden. Doch was kostet die Gemeinden etwa der Individualverkehr? In der Regel herrscht bei dieser Frage Schweigen. Keiner kennt Zahlen, keiner weiß darüber Bescheid. Offensichtlich interessiert es in der Verwaltung selten, was die Gemeinden für das Heilig's Blechle ausgeben.

Haushaltspläne durchsucht

Der VCD in Heidenheim hat daher die Haushaltspläne von vier Kommunen im Landkreis Heidenheim durchgearbeitet. Allein beim Durchsehen ist es aber nicht geblieben. „Wir haben alle Hauhaltsposten auf eventuelle Beteiligung am Individualverkehr untersucht und prozentual bewertet", berichtet Uwe Siedentop vom VCD Heidenheim. Die Ergebnisse wurden in der Studie „Stille Subventionen in Kommunalen Haushalten" zusammengefasst.
Ein Beispiel: Eine Kommune muss dafür sorgen, dass die Straße innerhalb ihrer Grenzen erhalten und modernisiert werden. Dazu ist der gesamte Verwaltungsapparat notwendig. Dementsprechend müssen die Kosten auch auf diese Haushaltsposten angerechnet werden. Auch der Oberbürgermeister hat in seiner Arbeitszeit mit dem Individualverkehr mal mehr und mal weniger zu tun. „Wir haben uns überlegt, wie viel dieser Zeitaufwand ausmachen könnte und sind auf etwa 15 Prozent gekommen", so Siedentop.

Die komplette Studie kann als Broschüre beim VCD Heidenheim angefordert oder von der VCD-Webseite heruntergeladen werden. *red*

Wir sind der VCD in BaWü!

TANJA REINERS (44) betreut seit August 2017 die Onlinekommunikation beim Landesverband. Die Betriebswirtin arbeitet seit über 20 Jahren in der Medienbranche und betreut als freiberufliche Kommunikationsberaterin Untenehmen. Sie lebt mit ihrer Familie in Stuttgart.

Mein Lieblingsverkehrsmittel: Der ICE, weil man schneller und so viel entspannter ans Ziel kommt - vor allem mit Kindern.
Meine persönliche Vision für den VCD: Eine gute Kommunikationsarbeit für den VCD leisten, damit sich auch viele junge Menschen für den VCD und seine Ziele begeistern können.
Das Schönste am VCD: Die netten und unglaublich engagierten Menschen, die für ihr Anliegen brennen.
Verkehrswende bedeutet für mich: Umdenken - weg vom Auto, hin zu einer nachhaltigen Mobilität, die Spaß macht und mit der man sich sicher fühlt.
So wünsche ich mir Mobilität in 50 Jahren: Eine Gleichberechtigung zwischen Radfahrern, Fußgängern und autonomen, sicheren, leisen und sauberen Autos auf den Straßen.

Foto: Gunthild Schulte-Hoppe

Wir sind der Verkehrswende-Club!

Dieselskandal, Verkehrskollaps und Fahrverbote in den Städten: Die Zeit für die Verkehrswende in der Autorepublik ist reif. Weitere ÖPNV-Exkursionen nach Tübingen und Ulm sind geplant.

Der Dieselskandal und die Klage der Deutschen Umwelthilfe gegen zu hohe Stickoxidwerte in deutschen Städten haben den Verkehrsproblemen ein bis dahin unbekanntes Medieninteresse verschafft. Endlich wird nicht mehr über die vielen Staus und die damit verlorenen Arbeitszeit geschrieben, sondern über die gesundheitlichen Schäden, die der Autoverkehr und hier insbesondere die schmutzigen Diesel in den Städten und bei deren Bewohnern anrichten. Nach dem Leipziger Urteil beeilten sich Politiker aller Couleur zu versichern, sie wollten Fahrverbote auf alle Fälle vermeiden. In der Autorepublik Deutschland ist es immer noch sehr schwierig, Verbote und Regulierungen gegen die übermächtige Autoindustrie zu erlassen. Und statt einer vergleichsweise kostengünstigen Nachrüstung wird eher einer ressourcenschädlichen, aber für die Industrie lukrativen Verschrottungsprämie das Wort geredet.

Für eine lebenswerte Stadt müssen wir uns die Flächen vom Automobil zurückerobern.

Alle setzen jetzt auf Elektromobilität. Einerseits ist die Energiebilanz für Herstellung und Betrieb von E-Autos noch nicht überzeugend, andererseits kann die E-Mobilität die meisten Probleme im Individualverkehr nicht lösen: Stau, Parkplatznot, Flächenverbrauch, 3.000 Unfalltote und 300.000 Schwerverletzte jährlich. Zugeparkte Straßen behindern Fußgänger und Radfahrer und lassen keinen Raum für spielende Kinder. Die übergewichtigen SUV belegen zwei Stellplätze in den engen Tiefgaragen und sollten im Stadtverkehr verboten werden. Immer mehr und immer größere Fahrzeuge haben die Idee der autogerechten Stadt ad absurdum geführt.

Die lebenswerte Stadt als Ziel

Eine lebenswerte Stadt kann nur dann gelingen, wenn dem Automobil Fahrstreifen und Parkflächen weggenommen werden. Die lebenswerte Stadt ist ein Ziel des VCD: Straßen, die von Autos zugeparkt sind frei zu machen für die Anwohner, die dort wohnen und zum Erlebnisraum für Groß und Klein umzugestalten. Jedes Jahr ruft der VCD am Parking Day im September zur Aktion „Erobere Dir die Straße zurück“ auf. Eine Straße für einen Tag in eine Spielstraße umzuwandeln und ganz ohne Autos zu erleben, ist das Ziel. Eine Anleitung hierzu befindet sich in der Tool-Box, die über die VCD-Homepage bestellt werden kann. Wenn nicht nur einen Tag lang, sondern dauerhaft eine Besserung angestrebt wird, muss der Individualverkehr deutlich reduziert werden. Fritz Kuhn, grüner Oberbürgermeister von Stuttgart, fordert 20 Prozent weniger Verkehr in der Stadt. Das hört sich vergleichsweise gering an, aber das Ziel ist hochgesteckt: Bei einem Modalsplit von 80 Prozent Individualverkehr und 20 Prozent Öffentlichem Verkehr (ÖV) würde dies nahezu eine Verdopplung des ÖVs im Vergleich zu heute bedeuten. Diese Verkehrsmenge können Busse und Bahnen in der morgendlichen Hauptverkehrszeit nicht mehr bewältigen. Ein massiver Ausbau ist notwendig.

Die Verkehrswende ist keine Utopie. Auch wenn Pendler immer weitere Strecken bis zu ihrem Arbeitsplatz fahren müssen, statistisch endet die Hälfte aller Pkw-Fahrten bereits nach fünf Kilometern. Eine Strecke, die leicht mit

Foto: wikipedia:PTA78

Die Stadt zurückerobern: Beim jährlichen Parking Day sind immer mehr VCD-Mitglieder dabei wie hier in Friedrichshafen (großes Foto) oder in Karlsruhe (Mitte) und nutzen innerstädtische Parkplätze auf kreative Weise. In Ulm soll mit neuen Tramlinien die Stadt attraktiver werden (rechts).

einem Pedelec oder mit Bus oder Tram zurückgelegt werden kann. Das funktioniert aber erst, wenn der Straßenraum neu verteilt wird: Radfahrer brauchen ein eigenes Wegenetz unabhängig vom Straßenverkehr, damit sie schnell und gefahrlos vorankommen. Und das gleiche gilt auch für die Straßenbahn. Teure U-Bahnnetze sind heute out, die Zukunft gehört der Niederflurstraßenbahn, in die man barrierefrei ein- und aussteigen kann.

Verkehrswende in Straßburg

Ein gelungenes Beispiel für die Verkehrswende ist Straßburg. Die historische Altstadt ist nahezu autofrei. Ein dichtes Netz von Straßenbahnen erschließt die Innenstadt, die zu einer einzigen großen Fußgängerzone geworden ist, ohne störendenden Autoverkehr. Fußgänger und Radfahrer haben sich ihre Stadt zurückerobert, und seit 2017 fährt die Tram über den Rhein bis nach Kehl. Wer nach Strasbourg will und mit dem Baden-Württemberg Ticket anreist, steigt in Kehl aus, kauft sich am Bahnhof ein Tagesticket für Strasbourg und kann von dort mit der Tram direkt in die City fahren.

Vergleichbare Beispiele in Baden-Württemberg sucht man bisher vergebens. In Tübingen und Ulm wird seit Jahren am Aus- oder Neubau von Stadtbahn-Systemen gearbeitet. Tübingen hat sich von einer Universitätsstadt zu einer Wissenschaftsstadt entwickelt. Neben rund 30.000 Studierenden kommen nochmals zehntausende Arbeitsplätze an der Universität und in den Technologieparks hinzu. Wohnraum ist in Tübingen mittlerweile so teuer wie in München, so dass viele raus aus Tübingen ziehen und täglich zur Arbeit pendeln. Trotz eines gut ausgebauten Busnetzes staut sich der Verkehr auf den Straßen. Wer öffentlich unterwegs ist, benötigt oft deutlich länger als mit dem eigenen Fahrzeug. Der Bahnhof liegt unten im Tal, die Arbeitsplätze liegen etwa vier Kilometer weit entfernt auf dem Schnarrenberg. Beim Umsteigen von der Bahn auf den Bus geht zu viel Zeit verloren. „Einfach sitzen bleiben“ lautet daher das Motto des Vereins Pro Regiostadtbahn e.V. Die Idee: Die Züge aus Herrenberg, Horb, Albstadt und Reutlingen schleifen am Tübinger Bahnhof aus und fahren als Stadtbahn bis zu den Arbeitsplätzen auf dem Schnarrenberg. Mit 77 neuen Haltepunkten sollen schnelle und umsteigefreie Verbindungen hergestellt werden. Die Fahrzeiten können so bis zur Hälfte reduziert werden, und erst dann ist der ÖV eine echte Alternative zum eigenen Pkw.

Exkursion nach Tübingen und Ulm

Ähnlich gelagert sind die Probleme in Ulm. In den letzten Jahren ist die Universität auf dem Eselsberg kräftig gewachsen, und viele neue Unternehmen haben sich im Umkreis der Uni dort angesiedelt. Zwar hat die Stadt eine Straßenbahn, diese besteht aber nur noch aus einer einzigen Linie, die die Stadtteile entlang der Donau über den Hauptbahnhof miteinander verbindet. Die städtische Entwicklung verläuft abseits davon auf den Flächen der Schwäbischen Alb und ist nur über die Straße gut erschlossen. Deswegen wird jetzt eine zweite, neun Kilometer lange Stadtbahnlinie gebaut, die im Dezember 2018 in Betrieb gehen soll. Diese Linie verbindet das im Süden von Ulm liegende Schulzentrum auf dem Kuhberg über den Hauptbahnhof mit der nördlich gelegenen Wissenschaftsstadt und der Universität auf dem Eselsberg. Die Fahrzeit wird gegenüber den heute verkehrenden Bussen um ein Drittel auf 14 Minuten verkürzt. Möglich wird dies mittels eines neuen Brückenschlags über die Gleise der Deutschen Bahn und einer direkten Trasse auf den Eselsberg. Darüber hinaus bietet Ulm noch ein eindrucksvolles Beispiel für die Verkehrswende. Hier ist es gelungen, die vierspurige Neue Straße, die nach dem Krieg quer durch die zerstörte Altstadt gelegt wurde, zurückzubauen. Die Straße wurde – einmalig in Deutschland – wieder bebaut analog zur vor dem zweiten Weltkrieg vorhandenen Stadtstruktur. Auf der zurückgebauten Straße verkehren jetzt Busse im Minutentakt. Die komplette Altstadt ist verkehrsberuhigt, zum Wohl von Anwohnern und Besuchern. Der VCD-BaWü plant für 2018 jeweils eine Exkursion nach Tübingen und Ulm. Infos dazu gibt es rechtzeitig auf der VCD-Webseite. *kla*

Noch sucht man in BaWü vergeblich herausragende Beispiele für den Stadtumbau so wie in Straßburg.

Fotos: SCRITTI

„Es geht darum, die begrenzten städtischen Verkehrsflächen neu zwischen den Verkehrsträgern zu verteilen."

Klimaschutzszenario Baden-Württemberg: Klimaschutz ist aus VCD-Sicht kein Verzicht, sondern ermöglicht eine höhere Lebensqualität. Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik notwendig. Städte wie Zürich oder Basel (Foto oben) mit dichtem Tram- und Radverkehr können Vorbild sein.

Nach den Ergebnissen des Gutachtens „Verkehrsinfrastruktur 2030: Ein Klimaschutzszenario für Baden-Württemberg" sind die Klimaziele erreichbar. Jedoch erforderten sie weit mehr Investitionen in die Schieneninfrastruktur als im Bundesverkehrswegeplan 2030 der Bundesregierung vorgesehen und mehr Investitionen in den öffentlichen Verkehr (ÖV), so Landesverkehrsminister Winfried Hermann. VCD-Vorsitzender Matthias Lieb hat auf dem Podium gemeinsam mit Experten und Vertretern der Politik über die Ergebnisse diskutiert.

***VCDdirekt:* Wie bewerten Sie die Ergebnisse des Gutachtens?**

Matthias Lieb: Die Landesstudie zeigt auf, dass mit der Einhaltung der Klimaschutzziele mehrere positive Effekte verbunden sind. Durch eine starke Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund aus Radverkehr und ÖV reduziert sich die Belastung auf den Straßen. Dennoch sind die Menschen weiterhin mobil. Lärm-, Feinstaub- und Stickoxid-Belastungen können reduziert werden, die Städte werden lebenswerter. Nur auf den Autobahnen würde der Verkehr gegenüber heute noch geringfügig zunehmen, doch durch einen besseren Verkehrsfluss würden Autofahrer pünktlicher und zuverlässiger in kürzerer Zeit ans Ziel gelangen können.

Was muss dafür passieren?

Damit diese ganzen Vorteile eintreten können, bedarf es eines Paradigmenwechsels in der Verkehrspolitik und der klaren Priorisierung des ÖV. Ein massiver Ausbau der Infrastruktur für den ÖV, insbesondere des Eisenbahnnetzes ist notwendig. Umgekehrt kann man sich dafür manche geplante Straßenbaumaßnahme sparen. Wir sehen es doch in Stuttgart. Die Überlastung und Engpässe des Eisenbahnnetzes sind überdeutlich und erfordern ein massives Umdenken. Das Umpolen des Projekts Stuttgart 21 von einer ersetzenden zu einer ergänzenden Infrastruktur ist dringend notwendig. Wie in München und Zürich müssen neue Bahnhöfe und Eisenbahnlinien zusätzlich zum Bestand errichtet werden. Der Stuttgarter Kopfbahnhof und seine Zulaufstrecken werden auch nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 noch benötigt. Die Verkehrsflächen dürfen deshalb nicht vollständig dem Städtebau geopfert werden. Der ÖV muss ausgebaut werden, anstatt weiterhin auf den Straßenbau zu setzen. Obwohl Baden-Württemberg ein Klimaschutzgesetz hat und die Behörden zur Verwirklichung der Klimaschutzziele beizutragen haben, hat der Entwurf des Regionalverkehrsplans Stuttgart dieses Gesetz ‚vergessen'. Der Plan muss deshalb überarbeitet und angepasst werden.

Welche Maßnahmen fordert der VCD?

Zwischen Zuffenhausen und Stuttgart Hauptbahnhof sind beispielsweise zusätzliche Gleise notwendig. Zur Entlastung des Fildertunnels und des Flughafenbereichs ist die Gäubahn-Panoramastrecke samt Anbindung an den Hauptbahnhof zu

erhalten und leistungsfähig auszubauen. Infrastrukturausbau ist langwierig. Deshalb müssen jetzt die Weichen für eine nachhaltige und klimaverträgliche Verkehrspolitik gestellt werden.

Wie kann der ÖV die Straße entlasten? Busse und Bahnen müssen eine attraktive Alternative zum Autoverkehr darstellen. Ein dichter Takt muss das Studieren von Fahrplänen überflüssig machen – auch beim Umsteigen. Die Pünktlichkeit der Bahnen zur Anschlusssicherung muss stark verbessert werden. Und die Vernetzung zwischen Regionalverkehr, S-Bahnen, Stadtbahnen und Bussen muss ausgebaut werden. Die Schnittstelle zwischen den Linien sollte kundenfreundlich, also kurz und barrierefrei sein. Heute dominiert dagegen der Autoverkehr die Städte, viele Ziele können mit dem Pkw oft schneller erreicht werden als mit Bus und Bahn. Doch gerade städtische Fläche ist viel zu wertvoll, um nur für Autostaus oder als Parkplatz zu dienen. Es geht darum, die begrenzten städtischen Verkehrsflächen neu zwischen den Verkehrsträgern zu verteilen – beispielsweise für mehr Radwege und Busspuren oder Straßenbahn-Trassen. Damit werden die Alternativen zum Autoverkehr beschleunigt und gestärkt, sodass weniger Autoverkehr möglich ist.

In einer Studie zum internationalen Städte-Ranking der lebenswertesten Städte liegt Stuttgart auf Platz 26.

Saubere Luft: Laut Umweltbundesamt gehören Stuttgart, Reutlingen, Heilbronn, Backnang und Ludwigsburg zu den meist belasteten Städten

→ VCD-Aktion: Messpaten testen die Luft vor der Haustür

Wie sauber ist es eigentlich vor unserer Haustür? Wie hoch ist die Stickoxid-Belastung? Der VCD BaWü hilft dabei, Stickstoffoxid-Werte vor Ort zu messen. Nur wer weiß, wie es um die eigene Luft steht, kann aktiv Forderungen an die Politik stellen und die Verkehrswende vorantreiben. Via Facebook-Aufruf und über die Webseite konnten sich Interessierte als NOx-Messpaten bewerben. Für 25 Euro erhielten sie ein Mess-Set und eine professionelle Auswertung ihrer Luftqualität aus dem Labor. Die Aktion geht weiter, solange der Vorrat an Mess-Sets reicht.

Möchten Sie auch Messpate werden?

Melden Sie sich per E-mail beim VCD BaWü unter: info@vcd-bw.de
Dort erfahren Sie weitere Details.

Wien und Zürich nehmen die ersten Plätze ein. Was läuft da anders? Beide Städte haben einen leistungsfähigen ÖV und klare Vorgaben und Restriktionen für den motorisierten Individualverkehr. Kurzer Vergleich aus 2015: In Zürich gibt es rund 411 Fahrten pro Einwohner mit öffentlichen Verkehrsmitteln pro Jahr, in Stuttgart sind es gerade mal 149. Da ist noch viel Luft nach oben. Mobilität und Verkehr haben einen starken Einfluss auf die Lebensqualität. Erreichbarkeit ist wichtig, aber auch die negativen Seiten des Verkehrs wie Stau, Luftverschmutzung oder Flächenverbrauch wirken sich intensiv auf das Lebensgefühl der Menschen aus. Klimaschutz ist kein Verzicht, sondern ermöglicht eine höhere Lebensqualität. *tar*

Wir sind der VCD in BaWü!

Pia Kahlert (26) ist seit September 2017 VCD-Mitglied und unterstützt als studentische Mitarbeiterin die VCD-Geschäftsstelle in Stuttgart bei verschiedenen Aufgaben wie etwa die Pflege der Webseite.

Mein Lieblingsverkehrsmittel: Ich liebe es, mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs zu sein. Die Bewegung macht Spaß und ich nehme die Umgebung bewusster wahr.
Meine persönliche Vision für den VCD: Immer mehr Menschen entscheiden sich bewusst für eine umweltfreundliche Mobilität und engagieren sich im VCD. Dadurch erreichen wir gemeinsam, dass die Verkehrswende schneller fortschreitet. **Das Schönste am VCD:** Sich gemeinsam für die gute Sache – für eine bessere Zukunft! – einzusetzen.
Verkehrswende bedeutet für mich: Der Mensch hat wieder Vorfahrt, nicht das Auto. Mobilität durch gute Radwege, geteilte Lastenräder und einem tollem ÖV so einfach wie nie. Die Straße wird zunehmend zum Begegnungs- und Aktivitätsraum.
So wünsche ich mir Mobilität in 50 Jahren: Mobilität, die Spaß macht: Toll ausgebaute Radwege, einladende Gehwege, ein zuverlässiger und schneller öffentlicher Nah- und Fernverkehr. Die Fortbewegungsmittel sind zudem unkompliziert miteinander verbunden. Die Autos, die noch unterwegs sind, sind umweltfreundlich und werden mit der Nachbarschaft geteilt.

Foto: M. Lieb

Stuttgart 21 neu ausrichten: Vier Maßnahmen für einen besseren, modernen Bahnverkehr

Aus Anlass der Bundestagsanhörung zu Stuttgart 21 am 11. Juni 2018 war auch VCD-Landesvorsitzender Matthias Lieb als Sachverständiger vor den Verkehrsausschuss geladen. Ein völliger Projektabbruch zum jetzigen Zeitpunkt sei nicht mehr angebracht, die Bundesregierung müsse bei der Bauplanung umsteuern, sagte Lieb. Die VCD-Forderungen: Teile von Stuttgart 21 so schnell wie möglich in Betrieb nehmen, verbliebenen Kopfbahnhof nutzen, unterirdischen Flughafenbahnhof streichen und Strecke Mannheim-Stuttgart ausbauen.

Der VCD sprach sich während der Bundestagsanhörung zu Stuttgart 21 für eine grundlegende Neuausrichtung des Projekts aus. Ein Baustopp sei angesichts des Baufortschritts und der politischen Mehrheitsverhältnisse nicht mehr realistisch, so VCD-Landesvorsitzender Matthias Lieb. Um das Milliardenprojekt im Sinne der Fahrgäste, des Klimaschutzes und der Stadt Stuttgart zu Ende zu bringen, fordert der VCD vier zentrale Maßnahmen. Teile von Stuttgart 21 sollten so schnell wie möglich in Betrieb genommen sowie Teile des heutigen Kopfbahnhofs erhalten und weiterhin für dort endende Züge genutzt werden. Um den Engpass auf der Strecke Mannheim – Stuttgart zu beseitigen, müssen den vorhandenen zwei Gleisen vor Stuttgart zwei weitere Gleise hinzugefügt werden. Der bisher geplante unterirdische Flughafenbahnhof sollte zugunsten einer flexiblen, fahrgastfreundlichen Lösung aufgegeben werden.

Ergänzen statt ersetzen

„Zum jetzigen Zeitpunkt ist weder ein Baustopp noch ein ‚Weiter so wie bisher' angebracht. Wider besseres Wissen haben sich die Projektverantwortlichen gegen einen rechtzeitigen Ausstieg entschieden", sagte Matthias Lieb. „Um das Baustellendesaster zu einem sinnvollen Ende zu führen, muss die Bundesregierung das Projekt jetzt umsteuern. Statt den Bahnknoten Stuttgart komplett zu ersetzen, muss die bestehende und im Bau befindli-

In der bisherigen Form verhindert Stuttgart 21 die Einführung des Deutschland-Taktes.

che Infrastruktur zielführend ergänzt werden. Das, was für einen flüssigen Bahnverkehr noch fehlt, muss gebaut und Unnützes gestrichen werden."
Der VCD kritisiert, dass die derzeitigen Bauvorhaben für Stuttgart 21 die Engpässe im Schienennetz nicht beheben. In der jetzigen Form verhindert Stuttgart 21 die Einführung des Deutschland-Taktes in der Region. Beim Deutschland-Takt geht es um das Ziel, die Bahninfrastruktur so zu verbessern und die Zugverbindungen so aufeinander abzustimmen, dass Bahnfahrer unkompliziert und ohne lange Wartezeiten von A nach B reisen können. Die Bundesregierung hat sich zum Deutschland-Takt bekannt und will unter anderem dadurch die Fahrgastzahlen bei der Deutschen Bahn (DB) bis zum Jahr 2030 verdoppeln.
„Stuttgart 21 blockiert die Verkehrswende, statt sie voran zu bringen" sagt VCD-Bundesvorsitzender Wasilis von Rauch. „Für den Klimaschutz brauchen wir mehr Menschen, die durch ein gutes Angebot vom Auto oder Flugzeug auf die Bahn wechseln. Behebt die Bundesregierung die Engpässe in Stuttgart nicht, stellt sie sich selbst ein Bein: Die angestrebte Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 wird dann fast unmöglich."

Bundesregierung muss eingreifen

Noch habe die neue Regierung die Chance, bei Stuttgart 21 Verantwortung zu übernehmen. Dazu müsse sie jetzt entschieden eingreifen. Die DB rechnet für Stuttgart 21 inzwischen mit einem Verlust von über zwei Milliarden Euro aus dem ursprünglich als eigenwirtschaftlich begonnenen Projekt. Im Jahr 2009 wurde der Bau beschlossen – damals mit geplanten 4,1 Milliarden Euro Baukosten und dem Ziel, den Bahnhof bis 2018 fertig zu stellen. Der VCD hatte bereits damals die Angaben der Bahn in Frage gestellt und Baukosten von über acht Milliarden Euro bei einer Fertigstellung frühestens 2025 vorausgesagt. Heute entspricht die DB-Prognose genau den VCD-Zahlen. DB-Chef Lutz hatte kürzlich erklärt, dass bei heutiger Kenntnis das Projekt niemals hätte begonnen werden dürfen. *red*

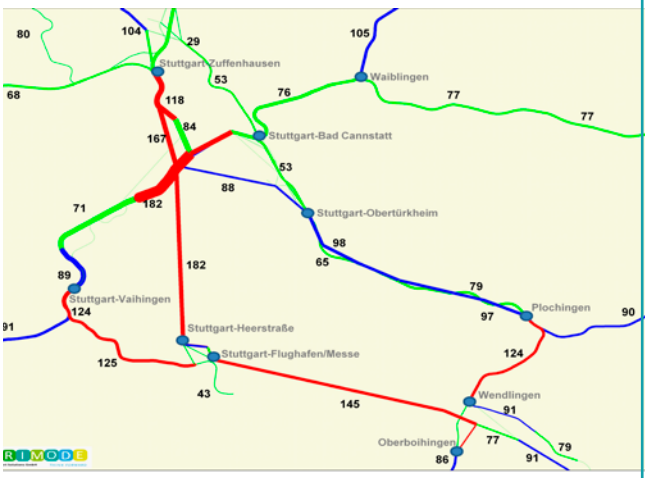
→ VCD-Konzept: Maßnahmen zur Neuausrichtung von Stuttgart 21

1 **Teilinbetriebnahme statt Warten, bis das gesamte Vorhaben abgeschlossen ist:** Die Schnellfahrstrecke Wendlingen – Ulm lässt sich bereits nach der Fertigstellung nutzen. Sie ermöglicht unabhängig von den Bauten am Stuttgarter Hauptbahnhof eine Fahrzeitverkürzung von etwa 20 Prozent. Durch eine vorgezogene Inbetriebnahme der S-Bahn-Gleise von Bad Cannstatt nach Stuttgart Hauptbahnhof wird eine Trennung zwischen S-Bahn, Regional- und Fernverkehr ermöglicht. Die Trennung der Verkehre erhöht die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Systems und schafft Kapazität für zusätzliche Züge.

2 **Engpassbeseitigung zwischen Mannheim und Stuttgart:** Die ICE-Strecke Mannheim-Stuttgart endet kurz vor Stuttgart, ab dort müssen sich die ICE-Züge die Trasse mit den übrigen Regionalzügen teilen. Mit dem Hinzufügen von zwei weiteren Gleisen auf acht Kilometern Länge vor dem Stuttgarter Hauptbahnhof ist eine Trennung von Fern- und Nahverkehrszügen möglich. Der Ausbau ist die Voraussetzung, um den Deutschland-Takt auch in der Region umzusetzen. Grundsätzlich wird so die Kapazität und die Zuverlässigkeit auf dieser wichtigen Schienentrasse verbessert.

3 **Ergänzen statt Ersetzen:** Teile des bestehenden Kopfbahnhofs in Stuttgart sollten beibehalten und weiterhin für dort endende Züge genutzt werden. Der durch den Tiefbahnhof mit seinen acht statt bisher 17 Gleisen verursachte Engpass kann so entschärft werden. Für den Städtebau kommt eine Überbauung der bestehenden oberirdischen Eisenbahnflächen in Betracht.

4 **Streichung des Flughafenbahnhofs:** Der Flughafen ist mit dem entsprechenden S-Bahnhof bereits gut an die Stuttgarter Innenstadt angebunden. Der geplante unterirdische Fernverkehrsbahnhof am Flughafen bringt im Vergleich zu den hohen Kosten kaum einen Nutzen. Ein einfacher Bahnhof direkt an der Schnellfahrstrecke wie in Düsseldorf wäre ausreichend. Damit könnte rund eine dreiviertel Milliarde Euro eingespart werden.



Überlastung: Die erwartete Streckenauslastung 2030 nach dem Klimaschutzszenario Baden-Württemberg. Die angegebenen Zahlen geben die Auslastung in Prozent an, eine Überlastung ist ab 115% gegeben. Deutlich wird die Überlastung zwischen Zuffenhausen und Hauptbahnhof (167%) sowie im Fildertunnel (182%), aber auch auf der Filderbahn (125% und bis zur Wendlinger Kurve (145%).

Stuttgart 21: Murks am Flughafen

Trotz der eingestandenen höheren Kosten von inzwischen 8,2 Milliarden Euro und einem Verlust in Höhe von 2,2 Milliarden. Euro für die Deutsche Bahn wird unverdrossen an Stuttgart 21 weitergebaut. Bei einem normalen Unternehmen wären die negativen Zahlen Grund, alles auf den Prüfstand zu stellen und Korrekturen vorzunehmen. Nicht jedoch beim Staatsunternehmen Deutsche Bahn.

Anfang 2018 wurden Berichte laut, dass die DB Abstriche beim Bau des Flughafen-Fernbahnhofs machen könnte. Statt des enorm teuren Tunnelbahnhofs wurde laut über einen kostengünstigere oberirdischen Halt neben der Autobahn nachgedacht. Nach heftigen Protesten der Projektpartner waren diese Überlegungen wieder schnell vom Tisch.

Dabei ist der geplante Tunnelbahnhof alles andere als kundenfreundlich. Der Bahnhof liegt 26 Meter unter der Erde, der Zugang ist nur mit Aufzügen möglich – all das schafft keine angenehme Aufenthaltsqualität. Hinzu kommen die relativ weiten Wege zum Flughafen. Von einer zentralen Verkehrsdrehscheibe auf den Fildern kann keine Rede sein. Die Übergänge zur S-Bahn, aber auch zum Busterminal sind unübersichtlich. Sogar der frühere Konzernbevollmächtigte soll die Planung als „Murks“ bezeichnet haben.

Kundenfreundliche Lösung

Wie sähe eine kundenfreundliche Lösung aus? Der Bahnhof müsste näher an das Terminal gerückt werden. Ideal wäre die Lage unmittelbar neben dem S-Bahnhof – unterhalb der Ankunftsstraße. Über die Verteilerebene wären die S-Bahn, aber auch das Terminal auf kurzem Weg zu erreichen. Eine solche Lösung würde auch erlauben, dass vom ICE aus Ulm leicht in die S-Bahn nach Böblingen umgestiegen werden könnte. Mit zusätzlichen Weichen wäre auch der Anschluss an die Neubaustrecke nach Wendlingen möglich, so dass S-Bahnzüge vom Flughafen bis Nürtingen verkehren könnten. Der verkehrliche Nutzen wäre deutlich höher. Da das Land ohnehin neben der S-Bahn ein drittes Gleis für den Regionalverkehr plant, wäre diese Lösung kostengünstiger als ein separater Fernbahnhof abseits des Terminals.

Das Konzept für einen kundenfreundlichen Flughafenbahnhof findet sich auf der VCD-Webseite. *kla*

Wir sind der VCD in BaWü!

HANNES LINCK (63) ist seit 1986 VCD-Mitglied, seit vielen Jahren Geschäftsführer beim VCD Südbaden und wohnt im Freiburger Vorzeigeviertel Vauban. Neben seiner Tätigkeit als Geschäftsführer arbeitet er als Publizist und ist auf die Themen ÖV, Öffentlichkeitsarbeit und die Organisation von Veranstaltungen spezialisiert.

Mein Lieblingsverkehrsmittel: Die Bahn.
Meine persönliche Vision für den VCD: Dass wir rasch deutlich größer werden und so eine wirkliche Verkehrswende vorantreiben können.
Das Schönste am VCD: Die netten Bundestreffen.
Verkehrswende bedeutet für mich: Weg vom „möglichst schnell, möglichst weit, möglichst stark“, hin zu klimaneutral, schadstofffrei, energiesparsam, entspannt.
So wünsche ich mir Mobilität in 50 Jahren: Klimaneutral, schadstofffrei, energiesparsam, entspannt.

Mit der Tram in die Zukunft von Ludwigsburg

Ein neuer Flyer informiert über die Pläne für eine moderne Niederflurstadtbahn für Ludwigsburg. Experten von BUND, VCD und ADFC haben sich zu einem Aktionsbündnis zusammengetan und das moderne Stadtbahnkonzept erarbeitet. Ludwigsburg gehört zu den Städten, denen ein Fahrverbot wegen zu hoher Belastung mit Stickoxid droht. Die Barockstadt aufzuwerten und in Gänze erlebbar zu machen, scheiterte bisher an der Vorfahrt für den Autoverkehr. Andere Städte haben erfolgreich vorgemacht, wie die Zentren wieder attraktiv und lebenswert werden, ohne dass Handel und Gewerbe darunter leiden, etwa Kassel oder Straßburg. Die Niederflurstraßenbahn. soll die ehemalige Bahnstrecke zwischen Markgröningen und Ludwigsburg nutzen und über den ZOB durch die Innenstadt vorbei am Blühenden Barock über Grünbühl und Pattonville nach Aldingen führen, wo Anschluss an die Linie U12 der Stuttgarter Straßenbahn besteht. Interessierte Bürgerinnen und Bürger können bei dem Projekt mitarbeiten. *red*

www.stadtbahn-ludwigsburg.de

Foto: SCRITTI

Stadtbahn stärken, Ticketpreise senken

Auch in Heilbronn drohen Fahrverbote wegen zu schlechter Atemluft. Der VCD Hall-Heilbronn-Hohenlohe fordert ein Sofortprogramm, um den ÖV als sinnvolle Alternative zum Auto auszubauen.

Angesichts der Debatten um drohende Fahrverbote in den Innenstädten fordert auch der VCD in der Region Hall, Heilbronn, Hohenlohe rund um die Großstadt Heilbronn den raschen Ausbau des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) für bessere Atemluft. Nur der massive ÖV-Ausbau kann Bürgerinnen und Bürgern attraktive Mobilitätsalternativen bieten und somit den Autoverkehr auch im Ballungsraum Heilbronn-Neckarsulm mit den großen Arbeitgebern Audi, Lidl und Kaufland verringern. „Wer weniger Autoverkehr in den Städten und damit bessere Atemluft haben will, muss den ÖV stärken und endlich die Verkehrswende einleiten“, erklärt VCD-Vorstandsmitglied Hans-Martin Sauter. Dazu gehörten engere Takte bei Bahn und Bus sowie deutlich niedrigere Ticketpreise. Hier müssten die Verantwortlichen endlich aktiv werden.

Je attraktiver die Ticketpreise, desto mehr Kunden können für den ÖV gewonnen werden.

Mit den bisher von der Stadt Heilbronn genannten Maßnahmen für bessere Luft sei die Verkehrswende nicht zu schaffen.

Verbesserungen in Nebenzeiten

„Als Signal an die Kunden sollten nach dem Vorbild von Stuttgart zuerst die Fahrpreise im Heilbronner Verkehrsverbund gesenkt werden“, schlägt Sauter vor. Die Erfahrung zeige zudem: Je attraktiver die Ticketpreise, desto mehr Abo-Kunden könne ein Verbund gewinnen. „Ein gutes Vorbild ist die Stadt Wien mit einem Jahres-Abo für 365 Euro, also 1 Euro am Tag“, sagt Sauter. Zudem muss aus VCD-Sicht die Heilbronner S-Bahn als Rückgrat des Nahverkehrs deutlich gestärkt werden. „Wir brauchen in absehbarer Zeit den durchgehenden Halbstundentakt als Grundangebot auf allen Linien, insbesondere auch abends und am Wochenende“, fordert Sauter. „Drei S-Bahnen in der Stunde zwischen Neckarsulm und Heilbronn selbst in der Hauptverkehrszeit sind nicht attraktiv. Die meisten Pendler, die oft wenig Spielraum bei ihren Arbeitszeiten haben, sehen solch ein Angebot nicht als Alternative.“ Relativ einfach und kostengünstig umzusetzen wären als erster Schritt auch Angebotsverdichtungen in den Nebenzeiten. „Wir brauchen zunächst ein einheitliches Angebot auf allen Linien abends und am Wochenende. Ein Halbstundentakt sollte das Grundangebot auch im Busbereich rund um Heilbronn sein. Fahrzeuge und Personal dafür sind vorhanden“, sagt Sauter. Ein 10-Minuten-Takt bei der Stadtbahn in den Stoßzeiten würde dann auch mehr Fahrgäste auf die Schiene bringen. Zudem müssen Stadtbahn und Busverkehr viel stärker vernetzt werden, und es muss neue direkte ÖV-Verbindungen zu den großen Arbeitgebern der Region geben. „Geld gibt es genug, die verfügbaren Regionalisierungsmittel zur Bestellung von Nahverkehr steigen in Baden-Württemberg deutlich“, sagt Sauter. Kurzfristig könnten mit zusätzlichen Stadtbahnfahrten etwa zwischen Heilbronn und Neckarsulm die zahlreichen Fahrplanlücken geschlossen werden. *mgr*

Der VCD HHH auf Facebook:
www.facebook.com/VCDHHH

„Es ist ein ganz anderes Fahrgefühl, wenn man einfach drauflos radeln kann.“

Fotos: Bludau

Raphael Domin leitet das Projekt Radschnellwege beim VCD Baden-Württemberg. Im September 2017 gingen 30 Radwegeexperten aus dem Land auf eine zweitägige Exkursion und lernten Radschnellverbindungen in Nordrhein-Westfalen und in den Niederlanden kennen. Diese Erfahrungen fließen unter anderem in einen Leitfaden zum Bau von Radschnellwegen und in die erste Fachkonferenz im Juni 2018 ein. Im Interview erzählt Raphael Domin über die bisherigen Erfahrungen mit dem Projekt.

***VCDdirekt:* Warum wurde die Exkursion durchgeführt?**

Raphael Domin: Radschnellverbindungen sind in Baden-Württemberg noch etwas weitgehend Neues, werden aber auch im Land zunehmend wichtiger. Allerdings herrscht noch eine große Unsicherheit, wie man diese ganz besonderen Premiumradrouten planen und bauen kann. Im besten Fall ist eine Radschnellverbindung als Radschnellweg ausgebaut. Die Breite beträgt dann mindestens vier Meter, man kann sehr schnell sowie bequem nebeneinander fahren und problemlos andere Radfahrende überholen. Die TeilnehmerInnen unserer Exkursion haben viel für ihre eigene Arbeit gelernt und können diese Erfahrungen nun auch bei der Umsetzung der Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg einbringen.

Wie fühlt es sich an, als Radfahrer einfach mal freie Fahrt zu haben?

Am ersten Tag der Exkursion waren wir auf dem Radschnellweg Ruhr RS1 von Essen nach Mülheim unterwegs. Das ist der erste Abschnitt, der auf circa zehn Kilometern schon fertiggestellt ist. Insgesamt ist eine Streckenlänge von 100 Kilometern geplant. Wir sind zuerst ein kurzes Stück auf normalen Radwegen durch die Stadt gefahren und kamen dann auf den Radschnellweg. Es ist tatsächlich ein ganz anderes Fahrgefühl, wenn man plötzlich einfach drauflos fahren kann und auch nicht mehr von Ampeln, Autos oder Fußgängern ausgebremst wird.

Es ist sehr motivierend zu sehen, dass Radschnellverbindungen funktionieren und auch umgesetzt werden.

Welche Erkenntnisse wurden in den Niederlanden gewonnen?

Die Radschnellverbindungen in den Niederlanden sind sehr beliebt und werden von vielen Menschen gern genutzt. In der Region Gelderland verbindet das Netz schon jetzt die großen Städte. Die Strecken beginnen in den Zentren und binden unter anderem auch die Bahnhöfe an. Zudem fügen sie sich perfekt in die gesamte Infrastruktur

ein. Auf unserer Exkursion sind wir auf verschiedenen Radschnellverbindungen geradelt. Weil es nur sehr wenige Ampeln oder Kreuzungen gibt, ist man schon sehr schnell unterwegs. Da wird klar, dass man auch ganz andere Distanzen mit dem Rad zurücklegen kann.

Welche Bedeutung hat denn das Rad in den Niederlanden?
Das Fahrrad hat dort als Verkehrsmittel einen viel höheren Stellenwert. Ab der dritten Klasse fahren die Kinder in den Niederlanden alleine mit dem Fahrrad zur Schule. An den Schulen gibt es jede Menge Fahrradparkplätze. Und die kleinen Kinder werden oft auch mit Lastenrädern in die Schule gebracht. Das Radfahren findet dort viel mehr im Alltag statt. Es ist sogar selbstverständlich.

Was kann man aus diesen Erfahrungen lernen?
Man kann davon sehr profitieren, weil wir gesehen haben, wie man ein Radschnellverbindungsprojekt praktisch umsetzen kann. Da geht es um Details, wie beispielweise eine Fahrbahnmarkierung aussehen kann, wie die Radfahrer sicher über eine Kreuzung kommen oder wie man den Autoverkehr entsprechend anders organisiert. Gerade von den Planungen im Ruhrgebiet können wir viel lernen, weil Gesetze und andere Regelungen in Deutschland weitgehend vergleichbar sind. In den Niederlanden sind die Voraussetzungen natürlich ein wenig anders als bei uns. Es geht dort wesentlich pragmatischer zu.

Wie geht es mit dem Projekt nun weiter?
Wir müssen das Thema am Laufen halten, immer wieder auf die Tagesordnung setzen und dran bleiben. Man kann keine Radschnellverbindung in drei Monaten umsetzen. Aber es ist sehr motivierend zu sehen, dass es funktioniert. Unsere ExkursionsteilnehmerInnen waren beeindruckt und haben jetzt eine bessere Vorstellung, wie die konkrete Umsetzung laufen wird. Und dass es sich lohnt, weiter an dem Thema zu arbeiten. Das werden wir unter anderem mit der Landeskonferenz in Stuttgart Ende Juni 2018 tun. *tar*

Radschnellwege: Pilotprojekte in BaWü und Landeskonferenz

Der VCD setzt sich schon länger für Radschnellwege in Baden-Württemberg ein und bietet mit dem vom Landesverkehrsministerium geförderten Projekt aktive Hilfestellung. Auch wenn der konkrete Bau von Radschnellwegen noch auf sich warten lässt, die ersten Schritte zur Umsetzung von Projektideen sind bereits getan, das Land plant derzeit drei Pilotstrecken. In der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg ist festgelegt, dass bis zum Jahr 2025 zehn neue überregionale Radschnellwege im Land entstehen sollen. Unter dem Motto „Schnell und sicher in die Zukunft“ findet am Freitag, 29. Juni 2018 in der Sparkassenakademie in Stuttgart ab 10 Uhr die **Landeskonferenz Radschnellverbindungen Baden-Württemberg** statt. Die Konferenz beleuchtet mit Vorträgen und interaktiven Diskussionsrunden aus regionaler, nationaler und internationaler Perspektive die Umsetzung von Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg.

Ein Flyer mit weiteren Infos zur Landeskonferenz findet sich auf der VCD-Webseite im Bereich –> Themen –> Radschnellverbindungen

Premiumradrouten: Während der Exkursion ins Ruhrgebiet und in die Niederlande erlebten die TeilnehmerInnen, wie bequem und sicher Radschnellwege sein können.

Foto: SSB/Daimler

Fotos: M.Lieb

MaaS, MoD: Was ist das und wem nützt das?

Der Mobilitätsmarkt ist im Umbruch. Zahlreiche neue Angebote, die in der Regel über Smartphone-Apps genutzt werden können, wollen die Fortbewegung innerhalb der Städte erleichtern und den individuellen Bedürfnissen und Wünschen der Nutzer anpassen. Im Idealfall können sie den ÖV ergänzen, vor allem in Gegenden, wo ein dichtes ÖV-Angebot oft an den Kosten scheitert. Auch in Stuttgart werden derzeit viele neue Modelle getestet. VCD-Landesvorsitzender Matthias Lieb gibt einen Überblick.

Angesichts gravierender Probleme mit der Atemluft laufen in der Landeshauptstadt Stuttgart aktuell zahlreiche Experimente, die das Mobilitätsverhalten der EinwohnerInnen der Autostadt verändern könnten. Der Trend für die Zukunft ist für viele Forscher eindeutig: Statt ein Auto zu besitzen, wird man sich die individuelle Mobilität einfach zeitweise als Dienstleistung einkaufen. Der englische Fachbegriff dafür ist „Mobility as a Service (MaaS)“. Wenn man nicht selbst fahren, sondern gefahren werden möchte, ist das dann „Mobility on Demand (MoD)“. Und wenn dann noch mehrere gemeinsam unterwegs sind, sind wir beim „Ride-Sharing“. Weltweit ändern sich mit diesen drei Begriffen gerade – und möglicherweise disruptiv – die Geschäftsmodelle sowohl der Automobilindustrie als auch des Taxigewerbes und vermutlich auch der klassischen ÖPNV-Betreiber.

Uber revolutioniert die Mobilität

Noch ist es deutschen Behörden bislang erfolgreich gelungen, Mobilitätsanbieter wie Uber vom Markt fernzuhalten. Doch in Städten wie London etwa gehört Uber inzwischen für die allermeisten Menschen zum Alltag: Man bestellt sich über die Uber-App auf dem Smartphone eine Fahrt von A nach B, und nur wenige Minuten später kommt ein Uber-Fahrer vorgefahren und bringt einen ans gewünschte Ziel. Abgerechnet wird bargeldlos über die App, Fahrer und Kunden bewerten sich hinterher gegenseitig, was eine gewisse Form der sozialen Kontrolle gewährleistet. Die Uber-Fahrten sind in der Regel günstiger als ein klassisches Taxi, und bei Bedarf teilt man sich die Fahrt auch mit anderen. Auch wenn das Unternehmen Uber umstritten ist und auch in London geprüft wird, ob Uber weiter eine Lizenz zum Personentransport erhalten soll, so sind solche Angebote kaum mehr aufzuhalten. Zurecht fragt man sich, warum das Taxigewerbe die Gunst der Stunde nicht nutzt und ähnliche, preiswerte Angebote auf den Markt bringt.

Neue Modelle in Stuttgart

Auch in Stuttgart kann man diesen Wandel auf dem Mobilitätsmarkt nicht nur beobachten, sondern inzwischen selbst ausprobieren: Schon seit einigen Jahren gibt es neben dem klassischen stationsbasierten CarSharing durch den Anbieter stadtmobil auch Car2Go als sogenanntes "free-float" CarSharing. Der Unterschied: Während stadtmobil-Fahrzeuge auf festen Standplätzen stehen und dort auch wieder abgegeben werden müssen, können beim „free-float"-Modell die Fahrzeuge innerhalb des Gültigkeitsbereichs beliebig abgestellt und abgeholt werden. Die entsprechende App zeigt an, wo das nächste Fahrzeug zu finden ist. Die Car2Go-Flotte in Stuttgart besteht zu hundert Prozent aus Elektrofahrzeugen, überwiegend vom Typ Smart.

Was halten die VCD-Mitglieder in Stuttgart und Umgebung von diesen neuen Angeboten? Probieren Sie diese doch einmal aus und schreiben Sie uns Ihre Erfahrungen.

Leihräder und E-Scooter

Seit dem 1. Mai 2018 gibt es ein ausgeweitetes Verleihsystem für Fahrräder (mit und ohne Elektroantrieb) in 15 Städten und Gemeinden in der Region Stuttgart. ÖV-Nutzer mit der Polygo-Karte (das heißt nahezu alle Zeitkarten-Inhaber innerhalb des Verkehrsverbunds Stuttgart) können ein Fahrrad die ersten 30 Minuten sogar umsonst nutzen. Auch hier wird einfach per App gebucht: Rad auswählen, bestätigen, Schloss öffnen, und los geht's. Betreiber des „Regiorad Stuttgart" ist eine Tochter der Deutschen Bahn (DB), so dass jeder, der bundesweit für DB-Call-a-Bike registriert ist, auch in Stuttgart die Räder nutzen kann. Neben Fahrrädern können neuerdings auch Elektro-Roller (Stella) ausgeliehen werden. Stella-Sharing ist ein Angebot der Stadtwerke Stuttgart. Die blauen E-Roller können stationsunabhängig in Stuttgart-City gemietet werden und fahren mit 100 Prozent Ökostrom der Stadtwerke Stuttgart emissionsfrei und nahezu lautlos durch die City. Die Fahrt mit einem stella E-Roller kostet entweder 0,19 Euro pro Minute oder 0,59 Euro pro Kilometer. Für die Nutzer wird automatisch der preisgünstigere Tarif abgerechnet.

ÖV auf Bestellung per App

Kürzlich sind auch zwei „Mobility-on-Demand"-Lösungen an den Start gegangen. Die Idee ist ein „ÖV ohne Fahrplan", indem in einem gewissen Verkehrsgebiet die Fahrgäste „auf Zuruf" per Smartphone-App sich den nächsten Kleinbus zu ihrem Ziel bestellen. Während der Fahrt werden dann noch weitere Fahrgäste aufgenommen. Der Fahrpreis wird bei der Buchung festgelegt und ist günstiger als eine Taxifahrt, aber etwas teurer als das normale ÖV-Ticket. Seit 1. Juni 2018 bietet der städtische Verkehrsbetrieb mit SSB-Flex einen solchen Service (mit Unterstützung durch die Daimler-Tochter Moovel) für die Fahrgäste. SSB Flex wird montags bis samstags von 6 bis 21 Uhr und donnerstags bis samstags zusätzlich von 21 bis 2 Uhr des Folgetages in großen Teilen Bad Cannstatts und Degerlochs angeboten. Auch das Unternehmen Clevershuttle, an dem die DB beteiligt ist, fährt umweltfreundlich mit Wasserstoff-Fahrzeugen durch Stuttgart und wirbt damit, preisgünstig die letzte Meile bis zur Haustüre zurückzulegen. Beide Anbieter verstehen sich als Ergänzung zum ÖV, in Bereichen oder Zeitlagen, zu denen der klassische ÖV ein Bedienungsdefizit aufweist.

Einheitliche Plattform gefordert

Aus VCD-Sicht fehlt noch eine einheitliche Informations- und Buchungsplattform als digitale App, die alle Angebote neutral gegenüberstellt, damit eine Reise leicht geplant werden kann. Hier konkurrieren verschiedene Anbieter derzeit um die beste Lösung. Experten rechnen damit, dass sich langfristig ein Anbieter durchsetzen wird, der dann auch das entsprechende Ticketing für den ÖV mitliefert. Bei den MoD-Diesten stellt derzeit die Sicherstellung der Transportketten beim Umstieg noch eine Herausforderung dar. *mlb*

⟶ Neue Mobilitätsangebote rund um Stuttgart

Vom VCD Bundesverband gibt es die Infomappe „Multimodal Unterwegs" mit Handlungsempfehlungen, wie man durch die Vernetzung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln attraktive Alternativen zum eigenen Auto schafft. Zentrale Erkenntnisse von 13 Good Practice-Beispielen sind in dieser digitalen Infomappe zusammengefasst. Die Broschüre steht zum Download auf der VCD-Webseite im Bereich Infothek.

www.callabike-interaktiv.de/de/staedte/stuttgart
stadtwerke-stuttgart.de/produkte/privatkunden/stella-sharing/
stuttgart.stadtmobil.de/privatkunden/
www.car2go.com/DE/de/stuttgart/
clevershuttle.org/
www.ssb-ag.de/kundeninformation/ssb-flex/
www.vvs.de/polygocard/

VCD Mobilität für Menschen.

Ich kenne den VCD bereits und werde jetzt VCD-Mitglied!

Ich trete dem VCD zum 01. ____ 20____ bei. Jahresbeitrag

☐ **Einzelmitgliedschaft** (min. 60 Euro) _____

☐ **Haushaltsmitgliedschaft** (min. 75 Euro) _____
(Bitte Personen im Haushalt auflisten)

☐ **Reduzierter Beitrag** (min. 30 Euro) _____
(wenn Sie nicht in der Lage sind den vollen Beitrag zu zahlen)

☐ **Juristische Mitgliedschaft** (min. 200 Euro) _____
(Vereine etc.)

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 Personen-, Fahrrad- oder Fahrzeug-Schutzbrief. Bitte senden Sie mir Infomaterial der VCD Service GmbH zu.

_____
Name, Vorname (oder Verein usw.)*

_____
Geburtsdatum Telefon

_____
Straße und Hausnummer*

_____
PLZ und Wohnort*

_____
E-Mail

_____
Datum / Unterschrift*

Ich möchte den VCD erst einmal näher kennenlernen.

Bitte senden Sie mir kostenlos und unverbindlich zu:

☐ … die aktuelle Ausgabe des VCD-Magazins »*fairkehr*«

☐ … die Toolbox *#strassezurueckerobern* mit Infos und Know-How, wie ich selbst aktiv werden kann

Coupon einfach abtrennen und einsenden oder faxen an:

VCD e.V. | Wallstraße 58 | 10179 Berlin | Fax 030/280351-10

Sämtliche persönlichen 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.

* Pflichtfeld, bitte ausfüllen A0010

Auf der Suche nach den Pforzheimer Radwegen

Mit Fernglas und Lupe waren am Mobil-ohne-Auto-Tag am 17. Juni 2018 die Aktiven des VCD-Kreisverband Pforzheim/Enzkreis mit Maskottchen Goldie und weiteren Mitstreitern auf der Suche nach den Pforzheimer Radwegen. Unter fachkundiger Führung durch Dipl.-Ing. Uwe Scheuhing, VCD-Gründungmitglied und Verkehrsplaner, wurden die Problempunkte für den Radverkehr identifiziert. „Es fehlen in Pforzheim sichere und leistungsfähige Radwege“, beklagt Matthias Lieb, Landes- und Kreisvorsitzender des VCD. Selbst die touristischen Radwege, von denen sich mehrere in Pforzheim kreuzten, seien meist kombinierte Fuß- und Radwege, was regelmäßig zu Konflikten führe. Der VCD fordert getrennte Wegeführungen für Fußgänger und Radfahrer. Wie in anderen Städten gebe es einen Verkehrsentwicklungsplan, doch leider sei die Umsetzung durch Stadtverwaltung und Gemeinderat nie ernsthaft betrieben worden, klagt der VCD. *red*

Freizeit-Tipps für Südbaden und Elsass online

Der VCD Südbaden gibt schon seit Jahren Tipps für Ausflüge über den Rhein mit Bahn und Bus im Eurodistrikt und bietet auch regelmäßig geführte Vogesenwanderungen an. Das Internet-Angebot ‚Freizeitfahrplan‘ ersetzt nun die gleichnamigen Broschüren und bietet zahlreiche Informationen zu Ausflügen und Fahrplänen mit Bahn und Bus von Baden ins Elsass und in die Vogesen. Es gibt auf den Webseiten auch mehrere Suchfunktionen, mit denen man sich rasch orientieren und Infos zum gewünschten Ausflugsziel finden kann. Die Tipps reichen vom nördlichen Elsass um Haguenau und Wissembourg bis in den Süden nach Colmar und Mulhouse. *red*

Foto: wikipedia/Olivier

vcd-freizeitfahrplan.eu/de/