VCDdirekt

VCD Mobilität für Menschen.

Der ökologische Verkehrsclub Deutschland e.V. in Baden-Württemberg | bw.vcd.org Dezember 2019

Verkehrswende dank E-Lastenrad

mehr dazu auf Seite 10

Inhalt

4 Von Mannheim bis zum Bodensee
Landesweiter BW-Tarif macht Bahnfahren günstiger

6 Neustart im Stuttgarter Netz
Neue Bahnbetreibern mit Zugausfällen und Verspätungen

8 Oben müssen Gleise bleiben
Ohne zusätzliche Gleise ist die Verdoppelung der Fahrgastzahlen in Stuttgart Hbf nicht möglich

9 Gäubahn muss weiter fahren
Unterbrechung der Gäubahn für Jahre ist unzumutbar

10 E-Lastenräder als Alternative
Der VCD bietet in Mühlacker ein Lastenrad zur Ausleihe an

12 Konzepte für die Zukunft
Weitere ÖPNV-Exkursionen führen VCD-Mitglieder nach Ulm und Überlingen

14 Parkbuchten zu Wohnzimmern
Aktionen zum jährlichen „Park(ing) Day“ im September

16 ICE-Sprinter hält in Heilbronn
Erfolg für den VCD, Fernverkehr auf der Frankenbahn

17 Falschparker im Visier
500 Falschparker innerhalb einer Woche in Heidenheim

18 ÖPNV-Modellstadt
Reutlingen will bessere Luft durch besseren Verkehr

20 Die Gunst der Stunde nutzen
Bahnstrecken im Ländle könnten reaktiviert werden

22 Integrierte Mobilitätskonzepte
Ludwigsburg plant eine zentrale Bus-Rad-Trasse

Wir sind für Sie da!

Seit 1. Juli 2019 ist **Armin Haller** *(im Foto zweiter von rechts)* neuer Geschäftsführer der VCD-Landesgeschäftsstelle in der Tübinger Straße in Stuttgart. Er ist seit vielen Jahren verkehrspolitisch aktiv und war zuletzt bei den NaturFreunden Württemberg in der Landesgeschäftsstelle tätig. Nachmittags arbeitet er noch als Kreisgeschäftsführer der GRÜNEN in Ludwigsburg. Mit sachlichen Argumenten für das Gemeinwohl einstehen und den puren Einzelinteressen etwas entgegensetzen – das ist der Antrieb für sein Engagement. Er möchte Inhalte vermitteln sowie die Menschen beteiligen und zum Mitmachen motivieren. Unterstützt in seiner Arbeit beim VCD wird er derzeit von **Simon Tipolt** (Bundesfreiwilliger), **Hannes Schweikardt** (Online-Redakteur), **Max Buchholz** (Bundesfreiwilliger) und Werkstudent **Jakob Kittel** *(im Foto von links nach rechts)*. Das Team in Stuttgart betreut auch die Webseite des VCD Baden-Württemberg **bw.vcd.org**. Dort finden sich alle Termine des VCD Baden-Württemberg und seiner Gliederungen. Mitglieder und Interessierte finden aktuelle Pressemitteilungen und Informationen zu den verschiedenen verkehrspolitischen Themenschwerpunkten im Land wie auch in den Regionen. Der Landesverband ist auch im sozialen Netzwerk Facebook mit aktuellen Nachrichten und Tipps aktiv. Wir freuen uns auf jedes weitere Like! *red*

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

VCD Mobilität für Menschen.

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), Armin Haller, Michael Schwager, unter Mitarbeit des VCD-Landesvorstands
Autoren: Klaus Arnoldi, Sascha Behnsen, Matthias Lieb, Manuel Quinting, Michael Schwager (mgr), Hannes Schweikardt, Peter Stary **Bildnachweis:** VCD sofern nnicht anders vermerkt **Redaktionelle Betreuung:** SCRITTI.Kommunikation, Web: scritti.blog, E-Mail: info@scritti.de **Druck und Auflage:** 1000 Exemplare, klimaneutral gedruckt.

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

„Städte und Kommunen erkennen, dass immer mehr Autoverkehr in die Sackgasse führt.“

Mehr Lebensqualität in den Städten und Gemeinden durch eine Verkehrswende – dafür setzt sich der VCD seit über 30 Jahren ein. Die Kommunalwahlen in Baden-Württemberg haben gezeigt, dass dieses Thema angesichts der aktuellen Klimaschutz-Debatte immer mehr politische Unterstützung findet. Forderungen nach besseren Bus- und Bahnverbindungen und engeren Takten werden immer lauter. Bei den Tarifen gibt es erste Reformen mit dem BW-Tarif und rund um die Landeshauptstadt. Auch Radverbindungen werden endlich ausgebaut. Die Städte erkennen, dass immer mehr Autoverkehr in die Sackgasse führt, und auch der Fußverkehr erhält stärkere Aufmerksamkeit.

Uns als ökologischem Verkehrsclub geht die Verkehrswende zu langsam voran. Dennoch möchten wir wieder einige erfolgreiche Beispiele zeigen, gleichzeitig aber auch den Finger in die Wunde legen, wo es noch weiteren Handlungsbedarf gibt. So zeigt der Beitrag über den neuen **BW-Tarif** *(Seite 4)*, wie man inzwischen mit einer Fahrkarte verbundüberschreitend preiswert mit Bus und Bahn durch ganz Baden-Württemberg fahren kann. Unsere aktuelle Untersuchung über die **Tageskartenpreise der 22 Verkehrsverbünde** im Ländle *(Seite 5)* verdeutlicht allerdings auch, dass gerade die vielen kleinen Verbünde besser werden müssen. Aus unserer Sicht würden auch vier bis sechs große Verbünde landesweit ausreichen.

Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm *(Seite 8)* beschäftigen uns natürlich weiterhin. Immer deutlicher wird, dass der Bahnhofsumbau nur ein Städtebauprojekt ist und zum Beispiel der vom Bundesverkehrsminister angepeilte Deutschlandtakt in Stuttgart nur mit Einschränkungen fahrbar ist. Die geplante baubedingte jahrelange Unterbrechung der Gäubahn hängt das obere Neckartal vom Rest des Landes ab.

Für den innerstädtischen Einkaufsverkehr kommen immer öfter **elektrische Leih-Lastenräder** zum Einsatz. Städte und das Land bieten Fördermöglichkeiten bei der Anschaffung. Wo und wie das geht, zeigt der Bericht auf Seite 10.

Mit **verkehrspolitischen Exkursionen und Veranstaltungen** informieren wir unsere Mitglieder und insbesondere die Aktiven vor Ort. Dazu gehören unsere Exkursionen nach Ulm oder Überlingen mit der nächsten Landesgartenschau *(Seite 12)*, Vorträge über geplante Umwelttrassen in Ludwigsburg *(Seite 22)* oder brandaktuelle Diskussionen über die Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken *(Seite 20)*.

Nun wünsche ich eine angenehme Lektüre und freue mich über Ihre Rückmeldung zu unserer neuen Ausgabe unter **info@vcd-bw.de**

Matthias Lieb
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 12/2019

Ausgezeichnet!

VCD-Landesvorsitzender **Matthias Lieb** *(Bildmitte)* freut sich zusammen mit dem VCD-Bundesvorstand **Matthias Kurzeck**, **Kerstin Haarmann**, **Thomas J. Mager** und VCD-Bundesgeschäftsführerin **Carolin Ritter** *(v.l.n.r.)*. Beim Aktivenwettbewerb des VCD-Bundesverbandes hat der VCD-Landesverband mit der Tarifuntersuchung für Tageskarten in den Verkehrsverbünden den 1. Preis gewonnen. Der VCD-Kreisverband Heidenheim erhielt den 3. Preis für seine Falschparkeraktion. Die jeweiligen Auszeichnungen wurden bei der Bundesdelegiertenkonferenz im November 2019 in Bad Herrenalb überreicht. *red*

Foto: Naldo Verkehrsverbund

Mit dem BW-Tarif von Mannheim bis zum Bodensee

Der VCD kritisiert seit Jahren das durch die 22 Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg verursachte Tarifchaos. Etwas Abhilfe schafft nun der landesweite BW-Tarif, mit dem Bahnfahren deutlich günstiger wurde.

Seit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2018 gibt es neben den 22 Verkehrsverbünden in Baden-Württemberg noch einen weiteren „Verbundtarif“: Der BW-Tarif gilt nun für die verbundüberschreitenden Fahrten, also vom Ort eines Verbundes in den Ort eines anderen. Zunächst gilt er nur für Einzelfahrscheine – Zeitkarten kommen in der zweiten Stufe ab Ende 2020.

„Mit dem BW-Tarif wird eine langjährige Forderung des VCD nach Tarif-Vereinfachung im Nahverkehr realisiert“, sagt VCD-Landesvorsitzender Matthias Lieb. Ausgehend von den bisherigen Nahverkehrsfahrkarten von Bahnhof zu Bahnhof wurde der Geltungsbereich um die sogenannte „Anschlussmobilität“ am Start- und Zielort erweitert. Damit kann man also auch den Bus oder die Straßenbahn am Startort zum Bahnhof sowie am Zielort vom Bahnhof nutzen. Ursprünglich sollten die Kosten der Anschlussmobilität auf alle Fahrkarten aufgeschlagen werden. „Der VCD und der Fahrgastbeirat Baden-Württemberg hatten sich hingegen für eine wenigstens in der Einführungsphase kostenlose Anschlussmobilität ausgesprochen“, berichtet Lieb, und konnten sich mit dieser Forderung auch durchsetzen.

Dank der Diskussion um Luftreinhaltepläne in vielen Städten Baden-Württembergs und der Tarifreform im Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) (*siehe Kasten*) beschloss die Landesregierung, nicht nur die Anschlussmobilität kostenlos anzubieten, sondern darüber hinaus die Fahrpreise im Schnitt sogar um 25 Prozent (in der Spitze gar um 35 Prozent) abzusenken. „Mit einer BahnCard 50 kostet damit eine Einzelfahrt durch ganz Baden-Württemberg nicht mehr als 14,90 Euro, etwa von Hohentengen am Hochrhein bis nach Wert-

Eine Einzelfahrt durch ganz Baden-Württemberg kostet mit BahnCard 50 nie mehr als 14,90 Euro.

heim an Tauber und Main“, freut sich Matthias Lieb.

Derzeit gibt es zum BW-Tarif Einzelfahrscheine (mit 25/50 Prozent BahnCard-Rabatt) sowie Rückfahrkarten. Außerdem können Zeitkarteninhaber für eine Fahrt im Anschluss an den Geltungsbereich der Zeitkarte eine Fahrkarte zur Weiterfahrt lösen. Für Gruppen ab sechs Personen kosten die Fahrkarten nur die Hälfte. Besonders vorteilhaft ist für Familien die kostenlose Mitnahme von Kindern bis zu 14 Jahren, die auch bei der Anschlussmobilität gilt.

Mit der Einführung des BW-Tarifs wurde auch überprüft, ob bestehende Kooperationen der Verbünde zugunsten des BW-Tarifs abgelöst werden können. Relativ kurzfristig wurde die Überlappung der Tarife von Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) auf der Schiene im VPE-Gebiet (Pforzheim/Enzkreis) zum 9. Dezember 2018 abgeschafft. Damit gab es in diesem Bereich tatsächlich Preiserhöhungen, außerdem waren die Fahrkartenautomaten auf die kurzfristigen Änderungen nicht vorbereitet. *red*

Platz 1 Aktivenwettbewerb des VCD

VCD vergleicht Ticketpreise in Verkehrsverbünden

In einer umfangreichen Analyse hat der VCD die Preise und Konditionen für Tageskarten in den Verkehrsverbünden Baden-Württembergs verglichen. Ergebnis: Je größer der Verbund, desto preiswerter – je kleiner der Verbund, desto teurer. Die preisgünstigste Tageskarte gibt es in Stuttgart, der Rottweiler Verbund ist für Familien am teuersten. „Bei den Verbünden bestehen weiterhin große Abweichungen hinsichtlich der zeitlichen Gültigkeit von Tageskarten und der Definition von Gruppengrößen. Dies verkompliziert die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs gerade für Gelegenheitsfahrgäste unnötig“, stellt VCD-Landesvorsitzender Matthias Lieb fest. So gibt es 24-Stunden-Karten, Tageskarten oder erst ab 8 Uhr, 8:30 Uhr oder 9 Uhr gültige Gruppenkarten. Tageskarten für Kleingruppen werden entweder für Familien (2 Erwachsene und Kinder bis 14 Jahren) oder für fünf Personen angeboten. Eine Harmonisierung der Bestimmungen hält der VCD für dringend notwendig: Für den Fahrgast bieten zum Beispiel 24-Stunden-Karten den höchsten Nutzen, da einem festen Preis eine feste Nutzungszeit gegenübersteht. Gerade bei kleinen Verbünden sind die Preise der Tageskarten relativ höher als bei großen Verbünden, wo man wesentlich mehr Leistung für das gleiche Geld erhält.

Die ausführliche Analyse mit Tabellen und Preisvergleichen findet sich auf der VCD-BW Webseite im Bereich Service –> Presse

⟶ Landeshauptstadt geht bei Tarifreform voran: Bis zu 30 Prozent billiger

Eine große Tarifreform wurde im Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) mit Wirkung zum 1. April 2019 umgesetzt. Mit finanzieller Unterstützung des Landes wurden die Ticketpreise um bis zu 30 Prozent verbilligt. Das VVS-Tarifsystem wurde wesentlich vereinfacht. Statt über 50 Tarifzonen gibt es nur noch fünf Ringe. Viele Verbindungen – vor allem in der Landeshauptstadt und für Pendler aus der Region in die Kernzone hinein – sind seither deutlich günstiger. Die öffentliche Hand bezuschusst die Tarifreform mit rund 42 Millionen Euro pro Jahr. Der Erfolg ist bereits sichtbar: In den ersten neun Monaten des Jahres 2019 wurden über 279 Millionen bezahlte Fahrten mit den Bahnen und Bussen im VVS durchgeführt, das sind rund sieben Millionen Fahrten mehr als im Vorjahreszeitraum. Dies entspricht über die gesamten neun Monate einer Steigerung von 2,6 Prozent. Die Tarifreform zum 1. April 2019 hat der Fahrgastentwicklung im Berufs- und Gelegenheitsverkehr einen kräftigen Schub gegeben. Seit der Tarifreform fällt die Steigerung der Fahrgastzahlen deutlich höher als im langjährigen Durchschnitt aus. „Wir haben täglich 50.000 Fahrten mehr in den Bahnen und Bussen des VVS. Das zeigt, dass das Angebot angenommen wird“, so VVS-Geschäftsführer Horst Stammler. Das Land Baden-Württemberg hatte angeboten, andere Verkehrsverbünde bei vergleichbaren Reformen ebenfalls finanziell zu unterstützen.

www.vvs.de

Foto: VVS

Fotos: SCRITTI

Verpatzter Neustart im Stuttgarter Netz

Eigentlich sollte mit Abellio und Go-Ahead im Juni 2019 im Regionalverkehr alles besser werden. Doch auch mit den neuen Betreibern bleiben Zugausfälle und Verspätungen die Regel. Noch immer sind nicht genügend Neufahrzeuge verfügbar. Der VCD fordert, wenigstens die Fahrgäste frühzeitig und umfassend zu informieren. Ab Dezember 2019 fahren die neuen Betreiber auf weiteren Strecken.

Die Zustände auf der Residenzbahn zwischen Stuttgart, Mühlacker und Pforzheim waren auch mehrere Monate nach der Übernahme durch die neuen Betreiber Abellio und Go-Ahead chaotisch. „Nach wie vor kommt es täglich zu Zugausfällen und massiven Verspätungen im Zugverkehr“, beklagt VCD-Landesvorsitzender Matthias Lieb. Auch in Richtung Aalen und Crailsheim läuft es noch nicht rund. Die anhaltenden Probleme mit den neuen Fahrzeugen vom Typ Stadler FLIRT und Bombardier Talent 3 seien den Herstellern anzulasten und nachvollziehbar. „Doch die fehlende Kommunikation über Zugausfälle und Verspätungen ist der größte Frustfaktor für die Fahrgäste“, so Lieb.

Keine Informationen

„Wenn wenigstens die Information über Störungen korrekt wäre, könnte man sich als Fahrgast rechtzeitig darauf einstellen und die Wartezeit sinnvoll nutzen. Doch gerade diese Informationen sind oftmals falsch“. Tatsächlich würden Züge oft als pünktlich angezeigt, obwohl sie schon über 30 Minuten Verspätung hätten und am Startbahnhof noch gar nicht abgefahren seien. Für besonders problematisch hält der VCD, dass die Durchsagen an den Bahnhöfen nahezu abgeschafft worden sind.

Dichterer Takt

Zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019 übernehmen Abellio und Go-Ahead weitere Strecken im Rahmen der Stuttgarter Netze und verdichten das Angebot. So fährt Go-Ahead die schnellen Regionalzüge jede Stunde auf der Frankenbahn zwischen Stuttgart, Heilbronn und Würzburg, zwischen Stuttgart und Ulm sowie alle zwei Stunden zwischen Stuttgart und Nürnberg. Abellio übernimmt die halbstündlichen MetropolExpress-Züge auf den Linien Stuttgart – Heilbronn – Mannheim sowie Stuttgart – Heilbronn – Osterburken und Stuttgart – Tübingen. Während Go-Ahead weitgehend mit eigenen Zügen vom Typ Stadler FLIRT fahren will und meint, die „Kinderkrankheiten“ im Griff zu haben, sind bei Abellio weiterhin Ersatzkonzepte angesagt. Und das noch bis Juni 2020. Das Unternehmen hat immer noch massive Probleme mit seinem Lieferanten Bombardier, der im nächsten Schritt nur sechs von 20 neuen Triebwagen vom Typ Talent 3 liefert. Insgesamt sollten eigentlich 52 neue Fahrzeuge im Dezember 2019 zur Verfügung stehen. Daher fährt auf der Strecke Stuttgart – Heilbronn weiterhin die Deutsche Bahn (DB) mit Doppelstockzügen. Abellio fährt den stündlichen RegionalExpress Heilbronn – Mannheim abwechselnd über Sinsheim oder Neckarelz mit eigenen Fahrzeugen. Für die Verbindung Stuttgart – Heilbronn – Osterburken leiht

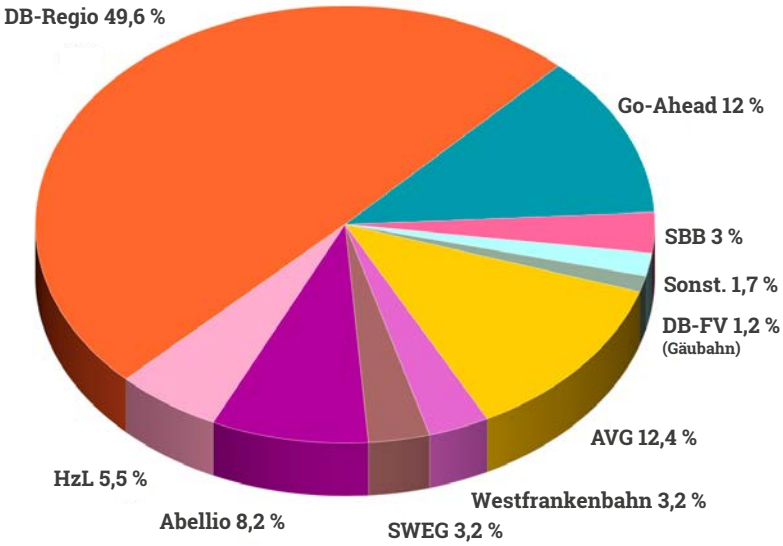
Fehlende Kommunikation ist für die Fahrgäste der größte Frustfaktor.

⟶ Fahrplanwechsel 2019: Was ändert sich im Regionalverkehr in BaWü?

Der Bestellumfang des Landes Baden-Württemberg im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird sich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 von etwa 71,8 Millionen Zugkilometer pro Jahr auf rund 76,6 Millionen Zugkilometer erhöhen. Der Fahrplanwechsel bringt viele Verbesserungen für die Fahrgäste mit sich, von Nord nach Süd:

Netz 11 (Hohenlohe): Übernahme der Verkehre von DB Regio durch die Konzern-Schwester Westfrankenbahn. Angebotsausweitungen durch Schließung von Taktlücken sowie Ausdehnung in den Tagesrandlagen.
Netz 3a (RE Stuttgart – Nürnberg): Übernahme durch Go-Ahead. Grundsätzlich wie bisher 2-Stunden-Takt, aber Verbesserungen in den Tagesrandlagen.
Netz 1, Los 3 (Franken-Enz): Übernahme des RE Stuttgart – Würzburg durch Go-Ahead, Verdichtung zum täglichen Stundentakt
Netz 1, Los 2 (Rems-Fils): Übernahme der Filstal-RB durch Go-Ahead. Künftig im Abschnitt Plochingen- Ulm zwei Züge pro Stunde täglich.
Netz 1, Los 1 (Neckartal): Übernahme der RB/MEX Stuttgart-Heilbronn-Osterburken/Neckarsulm und des RE Heilbronn-Mannheim durch Abellio. Künftig Montag-Samstag durchgehender MEX-Halbstundentakt Stuttgart-Heilbronn.
Netz 9a (Breisgau Ost-West): Start der Breisgau-S-Bahn durch DB Regio. Grundsätzlich Halbstundentakt im Abschnitt Breisach/Endingen – Gottenheim – Freiburg – Neustadt, Verlängerung im Stundentakt bis Seebrugg und Villingen-Schwenningen. Sonntags 20-Min-Takt Freiburg – Neustadt.
Netz 9b (Freiburger Y): Neuer Verkehrsvertrag mit dem bisherigen Betreiber SWEG für die Strecken Kaiserstuhl Nordost, Elztal und Münstertal. Angebotsausweitungen durch Taktverdichtungen und in den Tagesrandlagen.

Mit dem Fahrplanwechsel sinkt der Anteil von DB-Regio am landesweiten SPNV auf 49,6 Prozent. Zweitgrößter SPNV-Betreiber ist weiterhin die Karlsruher AVG mit 12,4 Prozent, dicht gefolgt von Go-Ahead mit 12 und Abellio mit 8,2 Prozent. *red*



sich Abellio für die Übergangsphase Züge der DB-Baureihen 425 und 426.
Die Verantwortlichen machten deutlich, dass sie die Kritik des VCD und der Initiative 780 Frankenbahn am Fahrplankonzept ernst nehmen. Besonders Pendler und Schüler haben mit dem neuen Fahrplan morgens schlechtere oder gar keine Verbindungen mehr. Verbesserungen könnten allerdings nicht kurzfristig umgesetzt werden, heißt es von Seiten der Nahverkehrsgesellschaft.

Entschädigung für Fahrgäste

Dass weiterhin nicht genügend Neufahrzeuge zur Verfügung stehen, kritisiert das Land heftig und zitiert die Betreiber wöchentlich zum Rapport ins Ministerium. Auch Verkehrsminister Winfried Hermann hat Verständnis für die Verärgerung der Fahrgäste. „Was die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Hersteller der Fahrzeuge Bombardier und Stadler gegenwärtig bieten, ist absolut unzureichend“, sagt Hermann. „Nun muss darüber gesprochen werden, welche Möglichkeiten es gibt, dass Fahrgäste eine Entschädigung erhalten können. Ich werde mich dafür einsetzen, dass eine solche Regelung Gestalt annimmt.“
Der VCD erwartet vom Verkehrsministerium, der Nahverkehrsgesellschaft des Landes sowie den betroffenen Verkehrsunternehmen einen Aktionsplan, um die Probleme zu beheben. Insbesondere müsse kurzfristig die Fahrgastinformation über Störungen massiv verbessert werden. Darüber hinaus müssten die Beteiligten auch eine Entschuldigungs- und Entschädigungsaktion für die Fahrgäste durchführen, fordert Lieb. Konkrete Vorschläge dazu hat der VCD bereits vorgestellt. Sie orientieren sich am österreichischen Entschädigungsmodell der ÖBB. Die vom VCD vorgeschlagene Fahrgastentschädigungsregelung sieht vor, dass Fahrgäste mit Zeitkarten für jeden Monat, in der die Pünktlichkeitsziele nicht erreicht werden, 10 Prozent des Fahrpreises erstattet bekommen. Der Fahrgastbeirat Baden-Württemberg fordert ebenfalls verbesserte Entschädigungsregeln auf Basis der VCD-Vorschläge, außerdem soll auch ein zentraler Ansprechpartner im Störungsfall eingeführt werden, an den sich Fahrgäste wenden können. Das Land möchte bis Ende 2020 eine neue Mobilitätsgarantie einführen, dabei sollen auch die VCD-Vorschläge geprüft werden. *mgr*

Fotos: SCRITTI

Stuttgart 21: Oberirdisch müssen Gleise inklusive Gäubahn-Anbindung erhalten bleiben

Da der geplante Kellerbahnhof nicht genügend Kapazitäten hat und nicht zukunftsfähig ist, fordern VCD, PRO BAHN, und das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 gemeinsam, in Stuttgart auch oberirdische Gleise zu erhalten. Anders ist eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen nicht möglich. Zudem muss die jahrelange Unterbrechung der Gäubahn verhindert werden.

Angesichts des drohenden vollständigen Abbaus der oberirdischen Gleisanlagen sowie einer langjährigen Unterbrechung der Gäubahnzufahrt zum Stuttgarter Hauptbahnhof haben die Landesverbände von VCD und PRO BAHN mit dem Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, deren Wege beim Thema Stuttgart 21 sich 2014 getrennt hatten, zu einer gemeinsamen Initiative zusammen gefunden. Nachdem inzwischen sogar aus Sicht der Bundesregierung zum Erreichen der Klimaziele der Verkehrsverlagerung auf die Schiene eine Schlüsselrolle zukommt, sei auch die Kapazität des Eisenbahnknotens Stuttgart darauf auszulegen, fordern die Verbände.

Fahrgastzahlen verdoppeln

Bundesweit sollen nach den Plänen der Bundesregierung bis 2030 die Fahrgastzahlen verdoppelt werden. Dazu soll stufenweise der Deutschlandtakt im Bahnverkehr mit guten Anschlüssen und kurzen Umsteigezeiten eingeführt werden. Beides sei aber mit „nur“ Stuttgart 21 nicht zu schaffen, stellen die Verbände fest. „Die zuletzt vom Bundesverkehrsministerium vorgelegten Zielfahrpläne für Stuttgart 21 zeigen teilweise lange Umsteigezeiten aufgrund unzureichender Infrastruktur“, stellt VCD-Landesvorsitzender Matthias Lieb fest. Weder einem verdoppelten Fahrgastaufkommen noch einer verdoppelten Anzahl der Züge wäre der Tiefbahnhof Stuttgart 21 gewachsen.

„Auch eine Untersuchung des Landes für das Jahr 2030 bestätigt die Überlastung der im Bau befindlichen Stuttgarter Eisenbahninfrastruktur“, erklärt Stefan Buhl, Landesvorsitzender des Fahrgastverbandes PRO BAHN.
Eine Schlüsselfunktion für einen leistungsfähigen Verkehrsknoten kommt aus Sicht der Verbände dem dringend erforderlichen Ausbau der Zulaufstrecken zwischen Stuttgart Hbf und Zuffenhausen zu. Erfreulicherweise

werde diese Erweiterung jetzt von fast allen Parteien gefordert – allerdings erklärten alle Gutachten dann auch die Notwendigkeit zusätzlicher Bahnhofsgleise in Stuttgart, wie ein Blick in die Planfeststellungsunterlagen zeige, so die Verbände.

Klimapolitik ernst nehmen

Wenn Klimapolitik ernst gemeint sei, müssten daher oberirdische Gleisanlagen bestehen bleiben, zumindest teilweise, meinen VCD und PRO BAHN, vollständig meint das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21. Wohnungspolitische Ziele müssten ernst genommen werden, dürften aber nicht zu Lasten einer umweltverträglichen Verkehrsinfrastruktur realisiert werden. „Wohnungsbau ohne diesen Kollateralschaden ließe sich viel zeitnäher auf dem C-Areal, das derzeit noch mit Baulogistik belegt ist, realisieren oder etwa durch Umnutzung städtischer Parkhausflächen“, erklärt Dr. Eisenhart von Loeper, Sprecher des Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21.

Angesichts eines funktionsfähigen oberirdischen Gleisvorfelds halten es die Beteiligten für nicht zielführend, diese für einen zukunftsfähigen Schienenverkehr benötigten Gleisanlagen zunächst abzubauen und später wieder mit hohem Kosten-, Ressourcen und Zeitaufwand unterirdische Kopfbahnhofgleise zu ergänzen.

Gäubahnsperrung nicht zumutbar

Die Umwelt- und Verkehrsverbände sowie das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 lehnen eine vermutlich mindestens fünfjährige Unterbrechung der direkten Zugverbindung von Südwesten aus Zürich, Konstanz, Singen, Rottweil oder Horb über die Gäubahn-Panoramastrecke strikt ab. Die Beteiligten schließen sich dem kritischen Votum der Fahrgastbeiräte des Landes und des VVS an, das die Belastungen durch Umstiege und Zeitverluste für Reisende als unzumutbar bezeichnet. Angesichts der absehbaren Überlastung der Filderbahn und des Filderaufstiegstunnels sprechen sich die Verbände sogar für den dauerhaften Erhalt der Gäubahn im Stadtgebiet Stuttgart bis zum Hauptbahnhof aus. *red*

Gäubahn-Fahrgäste sollen bald in Stuttgart-Vaihingen stranden

Seit 140 Jahren bietet die Gäubahn eine schnelle und direkte Verbindung von der Landeshauptstadt nicht nur ins Gäu, sondern auch weiter ins obere Neckartal und zum Bodensee, in die Schweiz und nach Italien. Früher gab es sogar Nachtzüge Berlin/Hamburg – Stuttgart – Rom sowie noch bis vor rund 20 Jahren Züge nach Mailand und Genua. Tausende Fahrgäste nutzen täglich die Gäubahn. „Hätten entschlossene Verkehrspolitiker das von der Besatzungsmacht abgebaute zweite Gleis wieder verlegen lassen, könnten es längst noch viel mehr sein“, erklärt VCD-Landesvorsitzender Matthias Lieb. „Seit 1996 ist durch den Vertrag von Lugano mit der Schweiz der Streckenausbau mit Fahrzeitverkürzung beschlossen, doch passiert ist bisher – nichts.“ Seit dem Wegfall der Neigetechnik-Züge liegt die Fahrzeit sogar wieder rund 15 Minuten höher als vor 20 Jahren. Doch aktuell steht die wichtige Bahnverbindung vor einer ungewissen Zukunft. „Die Stadt Stuttgart will lieber früher als später die Verbindung der Gäubahn zum Hauptbahnhof unterbrechen, um die Eisenbahnflächen der Stadtentwicklung zu opfern“, stellt Lieb fest. Bereits jetzt eingeplant sei die mehrjährige Unterbrechung in Stuttgart-Vaihingen während der Bauarbeiten für Stuttgart 21. Der als „Panoramabahn“ bezeichnete Abschnitt bis zum Stuttgarter Hauptbahnhof wäre zunächst zeitweilig stillgelegt, alle Fahrgäste würden in die bereits jetzt überlastete S-Bahn gezwungen. „Das würde nach aktuellem Stand Jahre dauern, bis irgendwann die neue Anbindung der Gäubahn über den Flughafen fertiggestellt ist.“ Experten gehen inzwischen von einer Verzögerung und entsprechenden Streckenunterbrechung bis etwa 2030 aus. Eine so lange Streckensperrung sei durch die Planfeststellung, die lediglich eine sechsmonatige Sperrung am Ende der Bauzeit erlaubt, nicht gedeckt. Aus VCD-Sicht muss diese Unterbrechung im Interesse der Fahrgäste unbedingt verhindert werden. Matthias Lieb: „Es gibt alternative Baumethoden unter Beibehaltung der Gäubahnanbindung an den Kopfbahnhof.“ *red*

Eine mehrjährige Unterbrechung der Gäubahn ist von der Planfeststellung nicht gedeckt.

Keine Verbindung: Die Intercity-Züge von Zürich oder Singen nach Stuttgart sollen demnächst wegen Bauarbeiten für die neue S-Bahn-Station Mittnachtstraße in Stuttgart-Vaihingen enden

Vorbild Mühlacker: Verkehrswende mit elektrischen Lastenrädern

Lastenräder können in der Stadt das Elterntaxi oder gar kleine Transporter ersetzen. In Mühlacker stellt der VCD den Stadtbewohnern ein bequemes E-Lastenrad für alltägliche Transportbedürfnisse kostenlos zur Verfügung.

In immer mehr Städten fahren elektrisch unterstützte Lastenräder – manchmal als Teil von Konzepten für die City-Logistik, manchmal als Teil von Leihrad-Systemen, wie etwa Regiorad in Stuttgart. Daneben gibt es aber auch Freie-Lastenrad-Initiativen, wie sie auch der VCD unterstützt. „Lastenräder mit Elektro-Unterstützung sind ein guter Ersatz fürs Elterntaxi, aber auch für den Wochenendeinkauf mit dem PKW“, sagt VCD-Landesvorsitzender Matthias Lieb. Zwei Getränkekästen und weitere Einkäufe passten problemlos in die Transportkiste eines Lastenrades. Aber auch Grünschnitt für den Häckselplatz oder Äpfel vom Baumstückle können problemlos transportiert werden. Einzig zu Beginn sei die Fahrt mit einem Lastenrad etwas gewöhnungsbedürftig, so Lieb. „Daran gewöhnt man sich aber schnell.“

Durch die Landesförderung wird der Kauf eines E-Lastenrads auch für VCD-Gliederungen erschwinglich.

Kostenlose Ausleihe

Aktuell gibt es in Baden-Württemberg sogenannte „Freie Lastenräder“ in Mannheim, Heidelberg, Marbach, Karlsruhe, Stuttgart, Freiburg und Lörrach. Ganz neu ist das E-Lastenrad in Mühlacker, das vom VCD Pforzheim/Enzkreis betrieben wird. Der Kauf des Rades durch den VCD wurde zu 30 Prozent durch das Verkehrsministeriums Baden-Württemberg gefördert und kann in der Innenstadt von Mühlacker beim Kaufhaus Sämann während der dortigen Öffnungszeiten kostenlos (gegen eine Spende) ausgeliehen werden. „Wir hatten im Frühjahr 2019 die Idee des E-Lastenrades vorgestellt und dabei die Standortfrage aufgeworfen. Noch am selben Tag hat sich das Kaufhaus Sämann als Kooperationspartner angeboten. Über die Webseite **www.lastenrad-muehlacker.de** kann das E-Lastenrad online gebucht werden. „Das Programm dafür stammt vom Forum freie Lastenräder“, erklärt

⟶ Was steckt hinter der Idee „Freies Lastenrad“?

Die Initiative Freies Lastenrad will die Verkehrswende vorantreiben, denn Freie Lastenräder

- ermöglichen den kostenlosen Zugang zu zeitgemäßer Mobilität durch die kostenfreie Ausleihe von Lastenrädern für alle.
- stehen für die Idee der Gemeingüter: gemeinsame Nutzung statt individueller Konsum.
- unterstützen ein Umdenken in der urbanen Mobilität und stehen für Ressourcenschonung & Verkehrsberuhigung.
- fördern über das Stationskonzept nachbarschaftliches Miteinander: die Entleihe und Rückgabe erfolgt nicht anonym, sondern wechselt zwischen Cafés, Privatpersonen und sozialen Einrichtungen.
- sind zum Ausprobieren da und Multiplikator für die Nutzung von Lastenfahrrädern in Städten.

www.dein-lastenrad.de

Lieb. Zudem gebe es einen Flyer mit weiteren Informationen zum Projekt.

Nachahmenswertes Projekt

Der VCD-Vorsitzende empfiehlt das Modell auch anderen VCD-Kreisverbänden. „Durch die Landesförderung wird der Kauf eines E-Lastenrads erschwinglich. Mit den passenden Partnern und entsprechenden Ausleihemöglichkeiten ist dies eine tolle Werbung für den VCD.“ In Mühlacker hat der VCD zudem mit großer Berichterstattung in der Zeitung einen Namenswettbewerb für das E-Lastenrad veranstaltet. „Senderblitz“ ist der neue Name des VCD-Lastenrads mit Bezug auf die Rundfunksendemasten der „Sender-Stadt“ Mühlacker. Heike Ebhart aus Kleinglattbach wurde für ihre Idee mit einer Monatsnetzkarte für Bus und Bahn belohnt, die der örtliche Verkehrsverbund VPE gesponsert hatte.

Zahlreiche Fördermöglichkeiten

Während das Land Baden-Württemberg nur Gewerbebetriebe und gemeinnützige Organisation bei der Anschaffung von E-Lastenrädern unterstützt, gibt es in einzelnen Kommunen auch Förderprogramme für Privatpersonen, so zum Beispiel in Stuttgart. Kommunale Förderprogramme für die Anschaffung von Lastenrädern in Baden-Württemberg gibt es derzeit unter anderem in Friedrichshafen, Heidelberg, Karlsruhe, Lahr und Tübingen. Standorte für die Miete von Lastenrädern gibt es auch in Heilbronn und in Schwäbisch Hall.

Weitere Infos zu Förderprogrammen für E-Lastenräder in Baden-Württemberg und Ausleihmöglichkeiten gibt es auch auf der VCD-Webseite. *red*

lastenrad.vcd.org

Wir sind der VCD in BaWü!

MARLIS HECK (52), verheiratet und Mutter dreier Kinder in den Twenties, lebt in Stuttgart und ist seit 2019 Mitglied im VCD-Landesvorstand. Sie kam 1992 zum VCD über den Schutzbrief, machte später Bürodienst beim Kreisverband Stuttgart, begleitete den Aufbau von stadtmobil e.V. in Stuttgart und war dort ab 1998 Mitglied im Kreisvorstand.

Mein Lieblingsverkehrsmittel: Das Fahrrad. Das eigenen Auto habe ich bereits 2001 abgeschafft.
Meine persönliche Vision für den VCD: Vision Zero ohne Verkehrstote.
Das Schönste am VCD: Die Vielfalt der Menschen, Themen und Gestaltungsmöglichkeiten.
Verkehrswende bedeutet für mich: Kein Fliegen mehr, komfortable Fahrradstraßen, Reisen so schnell wie nötig.
So wünsche ich mir Mobilität in der Zukunft: Freundliche Begleiter in öffentlichen Verkehrsmitteln, Emissionsarmer Verkehr in Städten, Verkehr für Menschen

Foto: Stadtwerke Ulm

Ulm fährt mit der Stadtbahn in die Zukunft

Auch in den vergangenen Monaten lud der VCD Baden-Württemberg wieder zu weiteren ÖPNV-Exkursionen, die nach Ulm und an den Bodensee nach Überlingen führten. Vor Ort erfuhren die Teilnehmemenden, welche Konzepte diie Städte gegen den Verkehrsinfarkt verfolgen.

Eine nachhaltige Mobilitäts- und Verkehrspolitik ist für die Ulmer Stadtverwaltung und Zivilgesellschaft der Schlüssel, damit die Universitätsstadt lebenswert und zukunftsfähig bleibt. Mit diesem Eindruck gingen die 25 Teilnehmenden der VCD-Exkursion am 15. Dezember 2018 zufrieden nach Hause. VCD-Landesvorsitzender Matthias Lieb zeigte sich beeindruckt: „Oberbürgermeister Gunter Czisch und seine Fachbeauftragten sind hoch motiviert, den Öffentlichen Verkehr (ÖV) in Ulm zu modernisieren. Dank der neuen Stadtbahnlinie 2, der Kienlesberg-Brücke und der neuen Fahrradstraße kann man sich bereits heute sicherer und umweltfreundlicher fortbewegen." Die Stadt habe außerdem viele gute Ideen, wie man Ulm etwa mit neuen Technologien noch attraktiver machen kann.

Stadtbahn und Fahrradstraßen

Die Teilnehmenden drehten gemeinsam mit Herrn Fisch, Leiter der städtischen Abteilung für Mobilität, eine Runde in der neuen Stadtbahnlinie 2. Schon nach kurzer Zeit nutzen bereits mehr Fahrgäste als erwartet die neue Linie – trotz kleiner Kinderkrankheiten, die laut Fisch bei solchen Großprojekten dazu gehörten. Die Fahrradbeauftragte der Stadt, Friederike Christian, erläuterte die Fahrradstraße in der Zeitblomstraße. Anlieger dürfen hier zwar weiterhin parken, ansonsten haben Radfahrende die Straße für sich. „Das Konzept hat sich bewährt. Nun schauen wir, wo wir weitere Fahrradstraßen einführen und was wir noch besser machen können", erläuterte die Expertin. Auch der Ausflug zur Kienlesberg-Brücke kam bei den Teilnehmenden gut an: „Fußgänger und Radfahrer haben hier eine Spur für sich alleine, auf der sie sich sicher fortbewegen können. Das bedeutet auch weniger Stress für die Busse und Bahnen, die auf der zweiten Spur freie Fahrt haben", lobte Heidi Sayle, Sprecherin der VCD-Ortsgruppe Ulm und Mitglied im VCD-Landesvorstand.

Die Fachbeauftragten und der Oberbürgermeister stellten außerdem in Vorträgen die Zukunftspläne der Stadt vor. Czisch betonte, dass sein Team langfristig plane und Mobilität als ein Querschnittsthema sehe, das man bei allen Politikfeldern mitbedenken müsse. In den kommenden Jahren möchte er unter anderem Verleihstationen für Lastenräder und Car-Sharing voranbringen. Eine besondere Rolle spiele dabei auch die Wissenschaft. Als „Zukunftsstadt 2030" habe Ulm beispielsweise die Chance, Hybrid- und Batterietechnologien voranzubringen. Die Stadt unterstützt außerdem Initiativen wie das „VerSchwörHaus": „Junge, technikbegeisterte Leute können sich hier ausprobieren und neue Ideen entwickeln. Sie entwerfen zum Beispiel ein digitales Schloss, das wir für den Fahrrad-Verleih nutzen können", erklärte Frau Meigel, Leiterin der Geschäftsstelle Digitale Agenda. „Die Idee ist typisch ‚Ulmerisch' und passt zu unserer

Die Stadt Ulm hat viele Ideen, wie man sie mit neuen Technologien noch attraktiver machen kann.

Stadt – genau solche Konzepte aus Ulm für Ulm wollen wir in Zukunft noch stärker fördern“, ergänzte der Oberbürgermeister. Stadträtin und CDU-Stadtverbandsvorsitzende Barbara Münch stellte die städtischen Pläne für die Landesgartenschau 2030 vor. Diese sei eine große Chance, öffentliche Flächen in der Stadt grüner zu machen. „Die Lebensqualität steigt dadurch deutlich und die Luft wird besser.“

Zusammenarbeit mit Verbänden

Um diese Maßnahmen erfolgreich umzusetzen, wolle die Stadt mit den Kommunen, den Bürger*innen vor Ort und Verbänden wie dem VCD zusammenarbeiten, stellte Czisch abschließend klar. Nur so entstehe die notwendige Akzeptanz vor Ort. Wie engagierte Bürger*innen Ulm voranbringen, zeigte der Besuch im Infobüro des Allgemeinen Deutschen Fahrrad Clubs (ADFC). Dessen stellvertretender Vorsitzender Peter Beckmann setzt sich seit 30 Jahren für die Radfahrenden in der Donaustadt ein. „Ulm entwickelt sich in eine gute Richtung. Wir sehen, dass die Stadt sich bemüht, umweltfreundliche Verkehrsmittel beliebter zu machen. Deshalb unterstützen wir als Verband mit unserem Fachwissen und Engagement die Stadt.“ Dem Lob für die Ulmer Verkehrspolitik schloss sich auch Matthias Lieb an: „Wir haben hier viele tolle Ideen mitgenommen und begleiten die Ulmer gerne auch weiterhin konstruktiv auf ihrem Weg zu einer zukunftsfähigen Mobilität.“

Land fördert Regiobuslinien

Dass sich abseits der Ballungsgebiete der öffentliche Verkehr immer noch schwer tut, mussten auch die 20 Teilnehmenden der VCD-Exkursion nach Sigmaringen und Überlingen am 20. Juli 2019 erfahren. Die sehr gut nachgefragte IRE-Linie von Stuttgart nach Sigmaringen wurde durch verspätete Gegenzüge immer wieder ausgebremst, weil allenthalben Kreuzungsmöglichkeiten auf der eingleisigen Strecke fehlen. Die vom Land vor vier Jahren eingerichtete Regiobuslinie von Sigmaringen an den Bodensee war das erste Ziel der Exkursion. Referatsleiter Stefan Leinweber vom Landratsamt Sigmaringen empfing die Gruppe. „Mit der durchgehenden Regiobuslinie bis Überlingen konnten 30 Prozent mehr Fahrgäste gewonnen werden“, erläutert Leinweber. Die modernen Busse fahren stündlich von morgens 6 Uhr bis Mitternacht und haben WLAN an Bord. Tariflich sind sie in den Naldo-Verkehrsverbund eingebunden. Dadurch können Fahrgäste aus den Landkreisen Reutlingen, Tübingen, Neckar-Alb und Sigmaringen mit einer Tageskarte bis an den Bodensee fahren.

Verknüpfungspunkt: Der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) in Überlingen wurde an den Rand der Altstadt verlegt, um Bus, Bahn und Rad besser zu vernetzen..

Landesgartenschau 2020

Der Regiobus brachte die Gruppe in rund einer Stunde nach Überlingen zum neuen ZOB am Rande der Altstadt, wo ein optimaler Verknüpfungspunkt zwischen Bus und Bahn entstand. Baubürgermeister Matthias Längin empfing die Gruppe und stellte das Verkehrskonzept der Stadt für die 2020 stattfindende Landesgartenschau vor.

Vor mehr als zehn Jahren war die Altstadt ein einziger Parkplatz für Tagestouristen, was den Blick auf die Schönheiten der ehemaligen Freien Reichsstadt verstellte. Bis die Stadtverwaltung beschloss, die Innenstadt zu einer großen Fußgängerzone umzugestalten. Freie Durchfahrt haben nur noch Radfahrerende entlang des Bodensees. Der Autoverkehr wird über Einbahnstraßen um die Stadt herum geleitet. Der Preis für diese Verkehrsberuhigung sind große Parkhäuser rund um die Stadt. Bei 90 Prozent Individualverkehr hält das Bürgermeister Längin für unumgänglich. Das Landesgartenschaugelände verteilt sich mit mehreren Gärten über die ganze Stadt und wird durch einen vier Kilometer langen Rundkurs erschlossen. Zwischen den einzelnen Teilen werden Shuttle-Busse verkehren. Kernstück ist der neue Uferpark neben der Therme. Hierfür wurde die Uferstraße verlegt und mit der Bahnlinie gebündelt. Für mit dem ÖV anreisende Besucher ist der ZOB der zentrale Ausgangspunkt. Geplant sind auch Kombi-Tickets mit den Verkehrsverbünden bodo und Naldo sowie der Bodensee Schifffahrt. „Die Landesgartenschau bringt für Überlingen viele Verbesserungen, aber hinsichtlich des Verkehrs setzt die Stadt immer noch zu sehr auf das Auto“, kritisiert Klaus Arnoldi vom VCD. In der Nähe des Bahnhofs Therme hat die Stadt für sieben Millionen Euro ein neues Parkhaus für gerade mal 190 Stellplätze gebaut, aber beim Ausbau der Bahnstationen nichts investiert. „Wenn die Stadt während der Landesgartenschau nicht im Autoverkehr ersticken will, muss sie für die Anreise mit Bus und Bahn werben“, sagt Arnoldi. Schließlich liege der Bahnhof „Überlingen Therme“ unmittelbar vor dem Eingang zum Landesgartenschaugelände. *red*

Die Stadt Überlingen setzt leider immer noch zu sehr auf das Auto.

Infos zur Landesgartenschau:
www.ueberlingen2020.de

Foto: Christina Reinl

Parkbuchten zu Wohnzimmern

Wie wäre es, wenn unsere Innenstädte wieder den Menschen gehörten und nicht den Autos? Bei den jährlichen Aktionen zum „Park(ing) Day“ im September zeigen VCD-Aktive, wie lebenswertere Städte aussehen könnten.

Auch 2019 eroberten wieder zahlreiche VCD-Aktive aus Baden-Württemberg die Straßen vor Ort zurück. Wo in Mannheim und Heidelberg normalerweise Autos stehen, machten es sich die Menschen in der Hängematte bequem und spielten Tischkicker. In Göppingen malten die Bürger*innen im „Open-Air-Atelier“ auf einer Leinwand, wie sie sich eine gerechte Raumverteilung vorstellen.

In Ludwigsburg gab es eine Anzeige wegen „unzulässiger Sondernutzung“ der Straße.

Gemeinsam mit zahlreichen lokalen Partnern verwandelte der VCD Karlsruhe wie schon im Vorjahr die nördliche Karlstraße in ein gesprächiges Wohnzimmer. Die Aktiven setzen sich dafür ein, dass dort eine Fußgängerzone mit freier Fahrt für Radfahrende entsteht *(siehe Interview)*.

In Ludwigsburg erlebten die Engagierten von VCD und Radinitiative einen Dämpfer. Obwohl sie ein Parkticket gelöst hatten, gab es eine Anzeige wegen „unzulässiger Sondernutzung“, weil sie Tische und Stühle aufgestellt hatten. Inzwischen wurde die Ermittlung eingestellt. Für Erich Fey vom VCD Ludwigsburg ist die Reaktion ein Grund, sich auch in Zukunft für die Verkehrswende vor Ort zu engagieren: „Radfahrende und Fußgänger*innen haben es bei uns leider immer noch schwer. Deshalb machen wir weiter, um für sie konkret etwas zu verbessern.“ *red*

Wie man vor Ort selbst einen Park(ing) Day veranstalten kann, erklärt der VCD Bundesverband: www.strasse-zurueckerobern.de/anleitungen/parking-day/

→ „Wir wollen die nördliche Karlstraße vollständig vom Autoverkehr befreien“

Der VCD Kreisverband Karlsruhe hat für den Park(ing) Day ein breites Bündnis aus Initiativen und Verbänden initiiert, um möglichst eindrucksvoll an einem hochbelasteten Straßenabschnitt auf die Platzverschwendung durch das private Kraftfahrzeug aufmerksam zu machen. Manuel Quinting spricht über die Hintergründe.

Die Aktion zum Park(ing) Day in Karlsruhe war recht beeindruckend…

Ja, bereits 2018 konnten dank der Zusammenarbeit von 16 Partnern 38 (!) zusammenhängende Pkw-Stellplätze in der nördlichen Karlstraße einen Tag lang kreativ genutzt werden. 2019 organisierte das Bündnis erneut den Park(ing) Day auf denselben 38 Stellplätzen. Wir konnten weitere Partner wie Parents-for-Future für die Aktion am 20. September gewinnen.

Warum ausgerechnet in der Karlstraße?

Die Karlstraße trennt die Fußgängerzone von zwei wichtigen Plätzen (Stephanplatz/ Europaplatz) und verfügt im bespielten Abschnitt über einen vollkommen unausgewogenen Straßenquerschnitt mit zwei Autospuren, Schrägaufstellern und nur schmalen Gehwegen. Unser Ziel ist es, die nördliche Karlstraße vollständig vom Autoverkehr zu befreien und Flächen für Fußverkehr, Radverkehr sowie Aufenthaltsräume zu schaffen. In der Karlstraße gibt es zahlreiche Gastronomen, die ihre Gäste gerne auch draußen bewirten würden.

Was habt Ihr konkret gemacht?

Von 13 bis 23 Uhr wurde der Parkraum ganz vielfältig genutzt. Während man sich im vorderen Bereich den jährlichen CO_2-Ausstoß berechnen lassen und praktische Ideen zur Reduktion mitnehmen konnte, wurde dahinter gekickert, Schach oder Tischtennis gespielt. Andere tauschten bei Kaffee und Kuchen Ideen zur Neugestaltung des Straßenabschnittes aus. Die Gastronomen nutzen die zusätzlichen Flächen für Außengastronomie. Ein Irish Pub ließ eine irische Folk-Band spielen.

War der VCD auch vor Ort?

Der VCD Kreisverband Karlsruhe war mit seinem Infostand auf einem Lastenfahrrad sowie einer grünen Sitzlandschaft da. Es wurden Argumente zur Verkehrswende ausgetauscht oder Gelbe Karten gegen Falschparker verteilt. Mit grüner Sprühkreide und passenden Schablonen konnten zumindest vorübergehend die grauen Asphaltflächen verschönert und „zurückerobert“ werden.

War die Aktion ein Erfolg?

Die Presse berichtete sehr positiv darüber. Beim Stand des Stadtplanungsamtes konnte über eine Visualisierung abgestimmt werden, die den bespielten Straßenabschnitt als Fußgängerzone zeigt. Wie schon im letzten Jahr fiel das Votum der Passanten eindeutig für eine Verkehrsberuhigung aus. Außerdem hat die Stadt Karlsruhe in dem Bereich nun Tempo 30 eingeführt. Eine versuchsweise Sperrung der Straße ist ebenfalls angedacht. Das ist schon jetzt ein toller Erfolg! *red*

Beim Park(ing) Day vor Ort: Manuel Quinting und der VCD in Karlsruhe nutzen ein Lastenrad als mobilen VCD-Stand.

Erfolg für den VCD: ICE-Sprinter hält nun doch in Heilbronn

Von April bis Oktober 2020 hält fast täglich ein ICE-Sprinter in Heilbronn auf dem Weg von Stuttgart über die Frankenbahn nach Würzburg und Berlin. Nach dem Bundesgartenschau-ICE der zweite Versuch, Heilbronn an den Schienenfernverkehr anzubinden.

Es geschehen noch Zeichen und Wunder, die Deutsche Bahn (DB) bewegt sich doch: Ein ICE-Sprinter, der zwischen April und Oktober einmal täglich von Stuttgart über die Frankenbahn nach Berlin und zurück fahren soll, wird nun doch in der Großstadt Heilbronn halten. Der VCD hatte als einer der ersten über die neue Verbindung im Rahmen des Umleitungsverkehrs für die gesperrte Schnellfahrstrecke Stuttgart – Mannheim berichtet und einen Halt in der Großstadt am Neckar gefordert. „Wir haben sofort darauf reagiert und mit einer Pressemitteilung den Stopp in Heilbronn eingefordert, da dies fahrplantechnisch überhaupt kein Problem darstellte“, berichtet Hans-Martin Sauter vom VCD-Regionalverband Hall-Heilbronn-Hohenlohe. Auf der kurvenreichen Frankenbahn Stuttgart – Heilbronn – Würzburg könne der ICE sowieso kaum schneller als der RegionalExpress (RE) fahren. „Ein Halt in Heilbronn würde für Fahrgäste aus der Region sehr viele Vorteile mit einer unschlagbaren Fahrzeit von weniger als fünfeinhalb Stunden nach Berlin oder Hamburg bringen“, so Sauter. Doch die DB lehnte ab: Aus fahrplantechnischen Gründen sei ein ICE-Halt in Heilbronn nicht möglich, hieß es auf Nachfrage der örtlichen Presse.

Foto: SCRITTI

Historisches Zusammentreffen: Während der Bundesgartenschau 2019 fuhr werktags erstmals ein ICE-Paar über Heilbronn. In Neckarsulm begegneten sich ICE und Heilbronner Stadtbahn auf den Gleisen der Frankenbahn.

Modernisierte Bahnsteige zu kurz

Viele Jahre galt Heilbronn bundesweit als einzige Großstadt ohne Fernverkehrsanschluss, bis in den vergangenen Jahren immer mehr Großstädte dieses zweifelhafte Schicksal teilen mussten. Erst mit der Bundesgartenschau 2019 (BUGA) und entsprechenden Forderungen der Politik sah sich die Deutsche Bahn dazu genötigt, ein tägliches ICE-Paar von Köln über Heidelberg und das Neckartal über Heilbronn nach Stuttgart zu schicken. Allerdings wurde der Zug zeitweise tagelang gestrichen, weil die DB offensichtlich nicht über genügend Fahrzeuge verfügte. Da in Heilbronn Hbf zudem erst kurz vor der BUGA mit finanzieller Unterstützung der Stadt Heilbronn die Bahnsteige modernisiert und von ursprünglich rund 400 Metern Länge auf die Hälfte verkürzt wurden, können nur noch „halbe“ ICE-Züge wie der ICE 3 oder ICE-T in Heilbronn halten. Auch für die langen Fernzüge von FlixTrain mit teils 13 Wagen wären die Bahnsteige in Heilbronn nun zu kurz.

Teurer ICE-Sprinter

„Zum Glück will die DB für den ICE-Sprinter einen kurzen Zug vom Typ ICE-T einsetzen“, freut sich Hans-Martin Sauter. Ein Halt wäre damit in Heilbronn weiterhin möglich. Nach dem Protest durch den VCD schrieben Abgeordnete und Lokalpolitiker wie der Heilbronner Oberbürgermeister Harry Mergel Briefe an die DB und forderten, den ICE-Halt in Heilbronn zu prüfen. Trotz zunächst ablehnender Bescheide aus dem DB-Konzern kam im Oktober 2019 mit Veröffentlichung des Fahrplans 2020 dann doch noch die erwünschte Nachricht: Der ICE wird ab 14. April 2020 morgens und abends in Heilbronn halten, ohne dass dies größere Auswirkungen auf den Fahrplan hätte. Preislich liegt er relativ hoch und kostet im Sparpreis ohne BahnCard meist 69,90 Euro, für die Rückfahrt teils sogar 79,90 Euro, was wohl auch an der begrenzten Platzzahl im ICE-T liegt. „Auf der Rückfahrt verlässt der ICE Würzburg Hbf in der Fahrplanlage des regulären RE zur Minute :37, weshalb der RE zwei Minuten später startet als üblich. Fahrplankonflikte bei minimalen Verspätungen sind hier vorprogrammiert“, sagt Sauter. Hinzu kommen weitere Umleitungen von täglich bis zu 35 Güterzügen über die Frankenbahn während der Sperrung der Schnellfahrstrecke Stuttgart – Mannheim. „Wir sind gespannt, ob die Fahrpläne der DB auch der Realität Stand halten werden.“ *mgr*

Foto: VCD Katja Täubert

Platz 3 Aktivenwettbewerb des VCD

Falschparker im Visier

Der VCD in Heidenheim erfasste innerhalb einer Woche 500 Falschparker und verteilte fleißig Gelbe Karten.

Fast 500 Falschparker auf Geh- und Radwegen in Heidenheims Innenstadt: Das ist das Ergebnis der Gelbe-Karten-Aktion des VCD Heidenheim in der ersten Woche im Juli 2019. „13 Aktive waren in 34 Schichten unterwegs, von Montag bis Sonntag, von 6 bis 21 Uhr“, berichtet Reinhard Walloschke, Mitglied des Kreisvorstandes im VCD Heidenheim. „Unsere Aktiven haben das dokumentiert und mit Gelben Karten auf den Verstoß hingewiesen.“ Schwerpunkttag war der Dienstag: Bei stündlichen Kontrollfahrten per Fahrrad wurden mit 182 auch die meisten Verstöße festgestellt.

Gefährliche Ausweichmanöver

„Autos dürfen nicht auf dem Geh- oder Radweg stehen“, erklärt Walloschke, „denn sie zwingen Fußgänger und Radfahrer zu gefährlichen Ausweichmanövern.“ Außerdem sollten Geh- oder Radweg geschützte Bereiche für die schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen sein – wer dort mit seinem Auto eindringe, handele auch unsozial. Am häufigsten wurden Verstöße in der Heidenheimer Bahnhofstraße dokumentiert, vor allem vor und gegenüber der Post. „Hier kam es 141 mal vor, dass Autos auf dem Gehweg Fußgänger gefährdet haben“, berichtet Walloschke. Weitere Schwerpunkte waren mit Dutzenden Verstößen Grabenstraße, Wedelgraben und Olgastraße.

Kein Unrechtsbewusstsein

„Falschparker auf dem Radweg zwingen Radfahrerende zum Ausweichen auf die Fahrbahn, wo sie durch den starken Autoverkehr gefährdet sind. Wenn die Stadtverwaltung wirklich den Radverkehr stärken will, muss sie für Sicherheit auf den Radwegen sorgen“, meint Walloschke. Es sei eigentlich nicht Aufgabe des VCD, die Einhaltung der gesetzlichen Regelungen im Straßenverkehr zu kontrollieren. „Leider haben unsere Aktiven während der gesamten Woche keine Mitarbeitenden des städtischen Vollzugsdienstes im Einsatz gegen Falschparker beobachtet“, stellt Walloschke fest. Außerdem hätten viele der Falschparker auch keinerlei Unrechtsbewusstsein gezeigt. Während wenige Fahrer einsichtig waren, dass ihr Auto auf dem Gehweg eine Gefahr für Fußgänger darstelle, reagierten andere erleichtert, dass kein Bußgeld droht. „Mit unserer Aktion wollen wir auf dieses Fehlverhalten hinweisen und der Stadtverwaltung die Notwendigkeit vor Augen führen, mehr zu kontrollieren“, sagt Walloschke. „Hierzu fordern wir mehr städtische Vollzugsbeamte, die das Verkehrsgeschehen überwachen.“ Zusätzlich schlägt der VCD vor: „Da Heidenheim ja Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen ist, könnten statt Pollern an manchen Brennpunkten Fahrrad-Anlehnbügel aufgestellt werden.“ Diese würden Falschparken wirkungsvoll verhindern, meint Walloschke. *red*

Fahrrad-Anlehnbügel in manchen Straßen würden Falschparken wirkungsvoll verhindern.

⟶ VCD-Aktion: Falschparkern die Gelbe Karte zeigen

Der VCD und die Initiative Clevere Städte haben im Sommer 2019 zur ersten bundesweiten Falschparker-Aktionswoche aufgerufen. In ganz Deutschland organisierten Bürger Aktionen, um Falschparker auf die Gefahren ihres Handelns aufmerksam zu machen und politischen Handlungsdruck aufzubauen. Es wurden Gelbe Karten an Falschparker verteilt, Anzeigen per App gestellt, Not-Radwege um falsch abgestellte Autos herum gebaut oder diese mit Luftballons gekennzeichnet.

Tipps für Aktionen rund ums Falschparken:
www.strasse-zurueckerobern.de/anleitungen/werde-aktiv-gegen-gefaehrliches-falschparken/

Fotos: Peter Stary

Ein Busbier auf neue Stadtbuslinien und 365-Euro-Ticket!

Wegen drohender Fahrverbote hat die Bundesregierung Anfang 2018 fünf ÖPNV-Modellstädte eingerichtet, in denen neue Mobilitätskonzepte auf ihre Wirkung hin untersucht werden sollen. Reutlingen ist neben Bonn, Essen, Herrenberg und Mannheim eine davon. Noch läuft es jedoch nicht rund.

Seit Anfang September 2019 gilt im Reutlinger Stadtverkehr das „neue Buskonzept“, mit dem der bisherige Öffentliche Verkehr (ÖV) in vielen Bereichen umgekrempelt wurde. Und das von einem Tag auf den anderen, also ein bemerkenswertes Projekt mit überregionaler Bedeutung. Sollte das Vorhaben gelingen und der Anteil des ÖV im Modal Split von den zuletzt ermittelten zehn Prozent um die Hälfte auf 15 Prozent ansteigen, hätte das tatsächlich bundesweiten Modellcharakter.

Mehr Bus als je zuvor

Doch was steckt hinter dem „neuen Buskonzept“? Eine ganze Menge, weiß Peter Stary vom VCD Reutlingen. Es wurden viele Linientakte verdichtet, sowie neue Linien und Linienführungen eingerichtet, die eine wesentlich bessere Erschließung der Wohn-, Einkaufs- und Arbeitsbereiche bewirken sollen. Dazu tragen auch kleine Quartierbusse bei, die in bisher ÖV-freien Wohngebieten ihre Runden drehen. „Die ganze Busflotte ist modernisiert, und die alten Schmuddelkisten sind aussortiert“, freut sich Stary. Sogar einen E-Bus könne die Stadt nun präsentieren.

Wichtigster Punkt ist eine neue zentrale Achse für den Busverkehr. „Die innerstädtische Gartenstraße, durch die nun fast alle Buslinien führen, ersetzt als neue ÖV-Achse weitgehend den bisherigen Zentralen Omnibusbahnhof. Die drei in der Gartenstraße aufgereihten Haltestellen ermöglichen kurze Wege zu den typischen Zielen der Innenstadt und die Möglichkeit, fließend in eine andere Linie umsteigen.“ Auch das Tarifkonzept wurde bereits zum Jahresbeginn reformiert. Im Stadtbusnetz fährt man nun nach dem Vorbild Wien für 365 Euro ein Jahr lang symbolisch für einen Euro am Tag (bisher etwa 520 Euro). Dazu gibt es ein verbilligtes Tagesticket sowie eine ermäßigte Schüler-Monatskarte für 30 statt bisher 44 Euro.

Die Reutlinger VCD-Gruppe hat das Konzept von Beginn an sehr begrüßt und die Umsetzung kritisch begleitet, unter anderem mit einer im Frühjahr 2019 eigenständig durchgeführten Fahrgastbefragung. „Wie gut das neue Angebot angenommen wird, muss sich erst noch zeigen“, sagt Stary. „Aber die Stimmung ist gut.“ So nutze eine Bar in

der Gartenstraße die neuen Möglichkeiten für neue Angebote: „Busbier - zisch und weg!“

ÖV-Reform dank schlechter Luft

Entstanden ist das neue Konzept, weil die Stadt Reutlingen das Glück hatte, im Jahr 2018 zu einer der aus Bundesmitteln geförderten fünf ÖPNV-Modellstädte gekürt zu werden. Zuvor war die Stadt wegen ihrer hohen Schadstoffbelastung am innerstädtischen Ledergraben zu zweifelhaftem Ruhm gelangt. „Zeitweise stritt man sich mit dem Stuttgarter Neckartor um den Spitzenplatz im bundesweiten Dreckluft-Ranking“, berichtet Stary. Drohende Fahrverbote in der Innenstadt hätten die Bereitschaft für einschneidende Maßnahmen erhöht, hingen aber immer noch wie ein Damoklesschwert über der Stadt.

„Der ÖV mit seinem beschämenden zehn Prozent-Anteil im Modal Split hinkt schon lange hinter vergleichbaren Städten her.“ Schon vor der Jahrtausendwende wollte die Stadt diesen Anteil auf 16 Prozent erhöhen. Dennoch wurde wenig unternommen, um durch neue ÖV-Angebote oder preisliche Anreize die Menschen tatsächlich zum Umsteigen zu bewegen. Die Bilanz zehn Jahre später war ernüchternd: 10 Prozent ÖV-Anteil bei weit über 50 Prozent motorisiertem Individualverkehr (MIV). Die Nachbarstadt Tübingen konnte zu dieser Zeit bereits einen Modal Split von fast 26 Prozent ÖV bei etwa 26 Prozent MIV vorweisen.

Mutlose Verkehrspolitik

Der VCD sieht die Ursachen für die Misere in der Inkonsequenz bei verkehrspolitischen Maßnahmen der Stadtverwaltung. Nun rollen die neuen Busse und werden von den Fahrgästen auch angenommen. Allerdings herrscht täglich zu den selben Zeiten ein heilloses Chaos in den Fahrplänen. „Das Herzstück, die zentrale ÖV-Achse Gartenstraße wird nicht nur von zwölf Buslinien genutzt, sondern weiterhin auch vom privaten PKW- und Lieferverkehr“, stellt Stary fest. „Den Planern fehlte leider der Mut, dem ÖV konsequent Vorrang einzuräumen und den privaten Autoverkehr zurückzudrängen.“ Das zeige sich auch an Ampelschaltungen, die für den Busverkehr zu knapp bemessen sind und so zu Stau bei den Bussen und zu großen Verspätungen führten. „Dann ist der gesamte Fahrplan für Stunden Makulatur.“

Inkonsequent: Weil die Stadt Reutlingen den Autoverkehr nicht zu sehr beschränken will, stehen die Busse auf der zentralen ÖPNV-Achse nun im Stau

Der VCD sieht darin ein erhebliches Problem und die akute Gefahr, dass so auf Dauer das ganze neue Konzept in ein schlechtes Licht gerückt wird. „Wenn man sich auf den Busverkehr nicht durchgehend verlassen kann, wird es schwer sein, den ÖV-Anteil im städtischen Verkehr innerhalb relativ kurzer Zeit auf 15 Prozent anzuheben“, sagt Stary. Dann wäre nicht nur eine Menge Geld aus den Haushalten von Bund und Stadt in den Sand gesetzt. Es wären auch die unerträgliche Verkehrssituation und die schlechte Luftqualität auf weitere Jahrzehnte fest zementiert.

In Reutlingen zeigt sich für den VCD anschaulich: Die Umverteilung des Verkehrsraums zugunsten von ÖV, Rad- und Fußverkehr ist eine wesentliche Voraussetzung für eine echte Verkehrswende. Einzelmaßnahmen ohne konsequentes Gesamtkonzept können die Probleme nicht lösen. *red*

www.der-neue-nahverkehr.de

→ Reutlinger ÖPNV-Konzept in Zahlen

5,5 Mio Euro für neue Busse

10 zusätzliche Buslinien

12 Buslinien in der Gartenstraße

100 neue Haltestellen

3,2 Mio Euro für bauliche Maßnahmen

Die Gunst der Stunde nutzen!

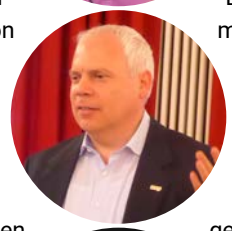
Fotos: SCRITTI

Das Land Baden-Württemberg untersucht 41 stillgelegte Bahnstrecken auf ihr Reaktivierungspotenzial. Der VCD Hall-Heilbronn-Hohenlohe kämpft gleich für mehrere Projekte wie die Zabergäubahn, Bottwartalbahn sowie die Wiederaufnahme des Verkehrs von Waldenburg nach Künzelsau.

Gleich zweimal hatte der VCD Regionalverband Hall-Heilbronn-Hohenlohe 2019 zu verkehrspolitischen Abenden eingeladen, um über Chancen für die Reaktivierung und den Ausbau von Bahnstrecken in der Region zu informieren. Im Mai ging es in Schwäbisch Hall um Perspektiven für die arg vernachlässigte Hohenlohebahn – hier fehlt auf rund 30 Kilometern die elektrische Oberleitung zwischen Öhringen und Schwäbisch Hall – sowie den Wiederaufbau der in Waldenburg abzweigenden Kochertalbahn nach Künzelsau. Im Oktober folgte ein weiterer verkehrspolitischer Abend in Lauffen am Neckar, wo die Chancen für die Reaktivierung der Zabergäubahn zwischen Lauffen und Zaberfeld sowie der Bottwartalbahn zwischen Marbach und Heilbronn im Mittelpunkt standen.

Reaktivierungskandidat: Fahren bald moderne Stadtbahnen ins Zabergäu?

Hans-Martin Sauter, Mitglied im Vorstand des VCD Hall-Heilbronn-Hohenlohe, führte in den Abend ein und berichtete kurz über das Engagement des VCD für ein besseres Angebot im Öffentlichen Verkehr (ÖV) der Region sowie über bevorstehende Verbesserungen zum Fahrplanwechsel. Daneben gaben Joachim Esenwein und Hans-Joachim Knupfer Einblicke in den jahrelangen Kampf der jeweiliger Bürgeraktionen für den Erhalt sowie die Reaktivierung von Zabergäu- und Bottwartalbahn. Sie beklagten auch die mangelnde politische Unterstützung durch die Mandatsträger. Die Hauptredner Matthias Lieb vom VCD-Landesverband sowie Gerhard Schnaitmann, früher Mitarbeiter und Planer der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), beleuchteten die aktuellen verkehrspolitischen Entwicklungen und waren sich einig: Bessere Bedingungen für den Ausbau der Schiene als aktuell gab es noch nie!



VCD-Landesvorsitzender **Matthias Lieb** freute sich, dass durch die aktuellen Demonstrationen für den Klimaschutz der ÖV in den Fokus der Politik gerückt sei und es endlich mehr finanzielle Mittel für dessen Ausbau gebe. Dazu gehörten natürlich auch weitere Reaktivierungen von Bahnstrecken, die das Land derzeit untersuche. Die Chancen dafür stünden gut, insbesondere wenn, wie bei der Zabergäubahn, die Infrastruktur noch erhalten sei. Sowohl Zabergäubahn als auch Bottwartalbahn hätten dank vieler Pendler großes Potenzial und könnten anderen erfolgreichen Reaktivierungsprojekten wie der Schönbuchbahn oder Ammertalbahn folgen. Lieb

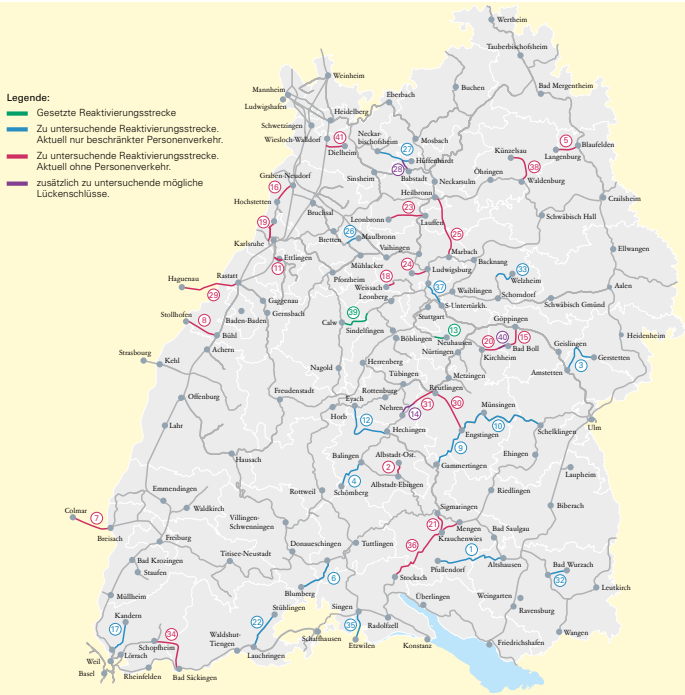
berichtete zudem von Zusagen aus dem Bundesverkehrsministerium, das Prozedere bei der sogenannten Standardisierten Bewertung, die für jedes Reaktivierungsprojekt notwendig ist, zu vereinfachen. Zuletzt gab es diesbezüglich Irritationen, da sich der früher sehr positive Wert für die Zabergäubahn verschlechtert hatte und nun die Reaktivierung gefährdet. „Wenn man politisch eine Reaktivierung will, dann findet man auch Stellschrauben, um die Standardisierte Bewertung positiv zu beeinflussen“, sagte Lieb. Zudem habe der Bund erst kürzlich die Mittel im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes massiv erhöht, womit kommunale Verkehrsprojekte finanziert werden können. Nun gelte es, vor Ort aktiv zu werden und die Gunst der Stunde zu nutzen. „Nur so kann die Verkehrswende gelingen“, so Lieb. Dazu müsse es neben dem Ausbau der Bahn natürlich auch viel mehr Angebote geben, um vom Bahnhof weiter in die Fläche zu kommen.

Gerhard Schnaitmann, Eisenbahnexperte und früher NVBW-Planer, stimmte zu: „Bessere Bedingungen für die Schiene als aktuell hatten wir noch nie!“

Bessere Bedingungen für die Schiene als aktuell hatten wir noch nie!

Auch er ermunterte die Region, sich schnell auf konkrete Konzepte zu verständigen und den Ausbau der Schiene vor Ort zu fordern. Schnaitmann ging ausführlich auf die Geschichte der Zabergäubahn und Bottwartalbahn ein, auf frühere Reaktivierungsprojekte in Baden-Württemberg und skizzierte, wie eine Zukunft als moderne Bahn aussehen könnte. „Die Zabergäubahn steht in der Region Heilbronn auf Platz 1 mit Sternchen zur Reaktivierung“, sagte Schnaitmann und plädierte klar für die Elektrifizierung der Strecke und die Weiterführung der Züge der Heilbronner Stadtbahn bis ins Zabergäu im Halbstundentakt.

Schwieriger ist die Ausgangslage bei der Bottwartalbahn, da man diese komplett neu aufbauen muss. Zudem habe man es mit unterschiedlichen Playern wie zwei Landkreisen zu tun, die sich erst einmal einigen müssten, so Schnaitmann. Dennoch ist er sicher: „Auch bei der Bottwartalbahn sind die Potenziale vorhanden. Eine Stadtbahn durchs Bottwartal würde die Fahrgastzahlen der Zabergäubahn weit übertreffen.“ Schnaitmann lenkte den Blick des Publikums zudem noch auf die Krebsbachtalbahn zwischen Hüffenhardt und Neckarbischofsheim. Würde man hier den etwa zwei Kilometer langen Lückenschluss zur Elsenztalbahn über Bad Rappenau herstellen, könnten die Stadtbahnen von dort weiter bis Neckarbischofsheim fahren und weitere sinnvolle Verknüpfungen herstellen. „Auch Aglasterhausen ist kein natürlicher Endpunkt einer S-Bahn“, sagte Schnaitmann mit Blick in den Norden. Würde man die zerstörte Brücke über den Neckar bei Obrigheim wieder aufbauen, könnten die Züge wieder wie früher bis Neckarelz fahren. Schnaitmann: „Auch diese Dinge muss man denken, wenn man die Schiene zum Rückgrat der Verkehrswende machen will.“ *mgr*



41 mögliche Reaktivierungen im Lande

Das Land Baden-Württemberg untersucht aktuell 41 stillgelegte Bahnstrecken auf ihr Potenzial für eine Reaktivierung. „Viele der zwischen 1960 und 1990 stillgelegten Strecken haben auch heute noch ein hohes Fahrgastpotential. Das wollen wir dort wieder heben, wo eine Reaktivierung noch möglich ist“, sagt Verkehrsminister Winfried Hermann. Um die Mittel für Wiederinbetriebnahmen optimal einzusetzen, hat das Land eine vergleichende Machbarkeitsuntersuchung in Auftrag gegeben. Das Ergebnis wird Grundlage für eine Auswahl der zu fördernden Reaktivierungen sein. Bau und Betrieb müssten anschließend kommunal finanziert werden. Das Land kann Investitionen wie den Streckenausbau oder eine mögliche Elektrifizierung über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGFVG) fördern. Zudem gebe es auch Mittel für die Schülerbeförderung. Als besonderen Anreiz bietet das Land an, auf den ersten 100 Kilometern reaktivierter Bahnstrecken auch den Zugbetrieb gemäß Landesstandard zu finanzieren.

vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/minister-hermann-stillgelegte-bahnstrecken-mit-hohem-fahrgastpotential-reaktivieren/

Mehr vom VCD HHH:
Stadtbahn.blog, Frankenbahn.org

Myliusstraße in Ludwigsburg:
Wenige Autos beeinträchtigen ÖPNV und Radverkehr. Mit dem ÖPNV-Rad-System soll dieser Raum neu verteilt werden.

Integrierte Mobilitätskonzepte im Fokus

Die Stadt Ludwigsburg als VCD-Mitglied will mit einer zentralen Bus-Rad-Trasse den Öffentlichen Verkehr (ÖV) deutlich verbessern und Grundlagen für ein künftiges Stadtbahnnetz schaffen. Dazu gehören enge Verknüpfungen zwischen ÖV, Radinfrastruktur, Car-Sharing und Verleihsystemen.

Am 11. Mai 2019 war Sascha Behnsen, Leiter für Integrierte Mobilitätsplanung bei der Stadt Ludwigsburg beim VCD Landesverband in Stuttgart eingeladen, um über die Planungen des ÖV-Rad-Systems in Ludwigsburg zu berichten. Die 93.000-Einwohner-Stadt ist seit Jahren VCD-Mitglied und will von der westlichen bis zur östlichen Stadtgrenze und darüber hinaus bis ins Neckartal in die benachbarte Stadt Remseck a. N. einen elf Kilometer langen, leistungsfähigen ÖV-Korridor zu schaffen, auf dem alle Buslinien verkehren können. Parallel dazu soll teils in gleichen Straßenräumen, teils in parallelen Straßenzügen eine ebenso lange attraktive Radverbindung entstehen. „Das Konzept basiert auf Bausteinen von sogenannten BRT-Systemen und Radschnellwegen“, erläutert Sascha Behnsen. BRT steht für „Bus Rapid Transit“. Der Begriff umfasst einen ganzen Baukasten an Maßnamen, angefangen bei eigenen Trassen und Ampelbevorrechtigungen sowie barrierefreien Haltestellen bis hin zu emissionsarmen Antrieben und Fahrkartenvorverkauf nur außerhalb der Busse (außer an schwach frequentierten Haltestellen in den Stadtteilen). Eine Integration in das ÖV-Gesamtnetz, parallele Radin-frastrukturen und die Verknüpfung mit Fahrradverleih und Car-Sharing gehören zu den Selbstverständlichkeiten. Sie wurden so in Schwellenländern bereits erfolgreich realisiert.

Zentrale Mobilitätsknoten

Aufgrund der Siedlungsstruktur von Ludwigsburg, die sich besonders in Ost-West-Richtung ausdehnt, wurde eine leistungsfähige Stammstrecke entwickelt, die als Rückgrat für nachhaltige Mobilität dienen soll. Vier Mobilitätsknoten sollen Anknüpfungs-

Diesel-Fahrverbote in Ludwigsburg könnten kommen

Ende November 2019 hat der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg einer Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) wegen langjähriger Überschreitung des Grenzwertes für Stickstoffdioxid in Ludwigsburg stattgegeben. Fahrverbote für Dieselfahrzeuge sind damit in Sicht. Der 10. Senat, der auch schon Reutlingen zu Fahrverboten für Dieselfahrer verdonnert hatte, sieht nach einer Mitteilung die Maßnahmen von Stadt und Land gegen den Luftschadstoff als zu wenig ambitioniert an. Deshalb könne es deren Prognosen zum schnellstmöglichen Erreichen des Grenzwertes von 40 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter im Jahresmittel nicht folgen. Der Luftreinhalteplan des Landes für die Stadt muss nun überarbeitet werden. Das Urteil ist jedoch noch nicht rechtskräftig. DUH-Geschäftsführer Jürgen Resch sagte: „Das ist ein guter Tag für saubere Luft in Ludwigsburg.“ Nun müssten überall dort in der Stadt, wo an Straßen der Grenzwert überschritten werde, entweder streckenbezogene oder zonale Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge bis zur Euronorm 5 eingerichtet werden. *red*

punkte in die Fläche bieten. „Mehrere Gewerbegebiete, die Innenstadt, das Schloss, das Klinikum, zahlreiche Schulen sowie Freizeiteinrichtungen und große Stadtteile befinden sich entlang der Achse“, betont Behnsen. „Im Radverkehr werden heute in Abschnitten bereits mehr als 4.500 Fahrräder täglich gezählt, die Kapazität der bestehenden Radinfrastruktur reicht nicht mehr aus.“ Im Busverkehr wird es ab 2020 auf mehreren Linien einen 10-Minuten-Takt von 5 bis 21 Uhr geben. Durch geschickte Fahrplantaktung wird in den Stadtteilen an Verknüpfungshaltestellen bereits ein 5-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit erzielt. Je näher am Zentrum und den Zielen wie Blühendes Barock oder Klinikum, desto dichter der Takt. „Es braucht nun eigene Fahrspuren, um die Busse unabhängig vom Autoverkehr fahren zu lassen“, sagt Behnsen. Umsteigefreie Verbindungen von Bahnhof und Innenstadt in alle Wohngebiete blieben durch die Stammstrecke erhalten, Fußwegeverbindungen von der Haustür zur Haltestelle blieben kurz. Städtebauliche Projekte entlang der Stammstrecke werden bereits integriert auf ÖV und Radverkehr ausgerichtet. „Die Stammstrecke und der Radschnellweg sind somit kein Stadtbahn-Ersatz, sondern dienen der Stärkung des gesamten Nahverkehrs- und Radverkehrsangebots in der Stadt“, so Behnsen.

Ein späteres „Upgrade“ auf eine Stadtbahn bleibt weiterhin möglich.

Verbesserungen schon 2020

Das Konzept für die ÖPNV-Ost-West-Stammstrecke wurde dieses Jahr als erstes bundesweites Projekt in das besondere Förderprogramm des Landes aufgenommen. Bis zum Bau der Stammstrecke und des Radschnellwegs bleibt die Stadt nicht stehen und begann bereits mit wichtigen Bausteinen:

Zwei Busschleusen mit einer Gesamtfahrzeitverkürzung von drei Minuten wurden Ende 2018 im Rahmen laufender Bauprojekte verwirklicht. Digitale Abfahrtstafeln werden im gesamten Stadtgebiet an Umsteigeknoten und zentralen Haltestellen in den Stadtteilen realisiert, ebenso eine Digitalisierung aller Ampeln bis Ende 2019. Diese ist Basis für eine effiziente Busbeschleunigung. An vielen Stellen wurden im Zuge der Digitalisierung eigene Fahrradampeln und Zählschleifen eingerichtet. Das verbesserte ÖV-Angebot kommt bereits zum 1. Januar 2020. Das bestehende Bike-Sharing-Angebot „Regio-Rad“ wird in Ludwigsburg weiter ausgebaut, weitere Verleihstationen im gesamten Stadtgebiet inklusive Pedelecs und Lastenräder werden errichtet. „In Zeiten von Fridays-for-Future sind pragmatische und effiziente Lösungen erforderlich, die auch modular umgesetzt werden können“, betont Behnsen. Dennoch sei die Planung so ausgelegt, dass ein späteres „Upgrade“ auf eine moderne Stadtbahn möglich sei. *red*

Attraktive Radinfrastruktur für täglich 4500 Radfahrende ist Teil des integrierten ÖPNV-Rad-Systems.

www.ludwigsburg.de/mobilitaet

Wir sind der VCD in BaWü!

SIMON GOTTOWIK ist seit 2019 Beisitzer im VCD-Landesvorstand und studiert Evangelische Theologie in Tübingen. Nach Stationen im Landesfahrgastbeirat und im Strategiedialog Automobilwirtschaft ist sein Schwerpunkt der Infrastruktur- und Angebotsausbau für Bus und Bahn. In seiner Schulzeit in Stockach am Bodensee wirkte er am Aufbau der Museumseisenbahn Etzwilen - Singen (Htw.) mit.

Mein Lieblingsverkehrsmittel: Die Bahn.
Meine persönliche Vision für den VCD: In Baden-Württemberg für einen Verkehr zu kämpfen, der nicht krank macht, sondern bestenfalls gar nicht erst entsteht. Und im Zweifelsfall wenigstens nicht auf Kosten der Umwelt oder unserer Mitmenschen geht.
Das Schönste am VCD: Die vielen engagierten Menschen!
Verkehrswende bedeutet für mich: Soziale und ökologische Gerechtigkeit.
So wünsche ich mir Mobilität in der Zukunft: Ticketlos, CO_2-neutral und flexibel – gerne auch schon in den nächsten Jahren.

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:

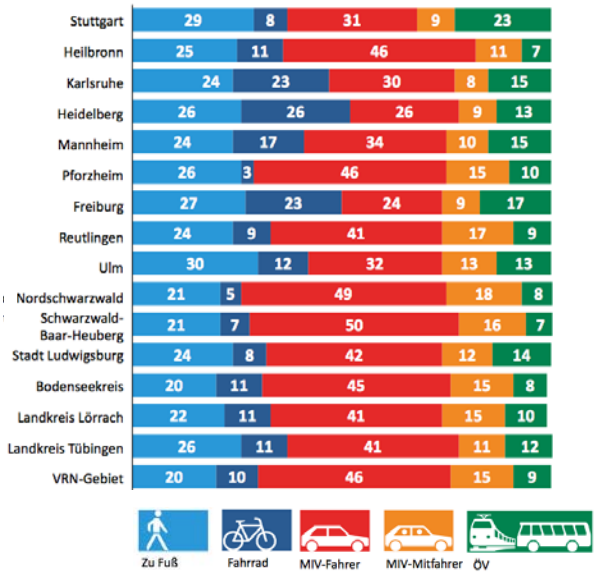
VCD e.V. | Wallstraße 58 | 10179 Berlin | Fax 030/280351-10

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

Freiburg hat am wenigsten Autofahrten, Ulm am meisten Fußverkehr

Welche Verkehrsmittel nutzen Bürger*innen am häufigsten? Wie oft und wie lange sind sie unterwegs? In der Broschüre „Personenverkehr in Stadt und Land – Befragungsergebnis Mobilitätsverhalten 2017“ aus dem Landesverkehrsministerium finden sich Vergleichsdaten für alle baden-württembergischen Großstädte sowie einige Kreise und ländliche Regionen. Dabei zeigen sich nicht nur erhebliche Unterschiede zwischen den Städten etwa beim Modal Split-Anteil des Umweltverbundes. Es finden sich auch überraschende Ergebnisse, wie die unterschiedlichen durchschnittlichen Fahrweiten. In den neun baden-württembergischen Großstädten variiert der Anteil des Umweltverbundes (ÖV, Rad- und Fußverkehr) deutlich zwischen 38 bis 66 Prozent. In Freiburg werden bereits zwei Drittel aller Wege ohne Auto zurückgelegt. Damit steht die südbadische Kommune unter den baden-württembergischen Städten am besten da. Betrachtet man die umweltfreundlichen Verkehrsmittel einzeln, liegen Heidelberg mit einem Anteil von 26 Prozent aller Wege beim Fahrrad, Stuttgart beim öffentlichem Verkehr (23 Prozent) und Ulm beim Fußverkehr (30 Prozent) vorne. VCD-Landesvorsitzender Matthias Lieb empfiehlt den Aktiven vor Ort die Nutzung der Broschüre: „Für VCD-Aktive sind die umfangreichen Daten eine sehr gute Basis, ihre Region mit anderen Regionen zu vergleichen.“ **vm.baden-wuerttemberg.de**



Modal Split-Vergleich: Verkehrsaufkommen für Großstädte und Regionen in Baden-Württemberg, Angaben in Prozent