

# kreisfairkehr stuttgart



## Themen

Newsletter per E-Mail	1	S-Bahn Stuttgart	3	Teure Stuttgarter Straßen	6
Einladung zur JMV	1	Radentscheid Stuttgart	4	Mitgliederservice	6
Stuttgart 21 / Gäubahn	2	Zeitenwende	5	Impressum	6

## Newsletter per E-Mail

Im VCD Stuttgart möchten wir Dich als Mitglied gerne aktuell informieren, denn bis zur neuen kreisfairkehr vergehen im Durchschnitt mehrere Monate: Veranstaltungen, neue Angebote und Entwicklungen: Schnell „mittenrein“ mit der Anmeldung zum neuen E-Mail-Newsletter.

Weitere Newsletter gibt es auf VCD-Landes- und Bundesebene unter den bekannten Internetadressen.

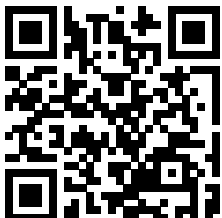
Hast Du Lust, den VCD Stuttgart auf Facebook, Twitter oder anderen Social-Media-Diensten zu vertreten, oder kennst Du jemanden mit Bereitschaft dazu? Gerade die jungen Altersgruppen sind als Mitglieder und Aktive (noch) unterrepräsentiert, dabei gibt es höchst relevante Themen rund um Mobilitätswende, Fahrrad, usw.

Hilf mit, die Reichweite des VCD zu verbessern, um unsere Anliegen an die Verkehrspolitik weiterzutragen. Gesellschaft und Demokratie leben von Beteiligung.

### Anmeldung zum Newsletter

E-Mail mit Betreff „Newsletter“ an [info@vcd-stuttgart.de](mailto:info@vcd-stuttgart.de)

*Der Vorstand*



## Einladung zur Jahresmitgliederversammlung

Unsere diesjährige Jahresmitgliederversammlung findet statt am **11. April 2025** um **18:30 Uhr** im Umweltzentrum, Rotebühlstraße 86/1. Hierzu laden wir alle Mitglieder herzlich ein.

Die Tagesordnung entspricht der Mustertagesordnung:

1. Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Wahl der Versammlungsleitung und Protokollführung
3. Genehmigung des letzten Protokolls
4. Bericht des Vorstands, des Schatzmeisters und der Kassenprüfer\*in
5. Aussprache zu TOP 4 und Entlastung des Vorstands
6. Vorstandswahlen, Wahl der Beisitzer\*innen
7. Wahl der Kassenprüfer\*innen
8. Wahl der Delegierten für LDK und BDK
9. Verabschiedung des Haushaltsplans
10. Anträge
11. Verschiedenes

Seit letztem Jahr ist im Umweltzentrum auch als neuer Mieter die Mitfahr|de|zentrale eingezogen. Wir haben Holger Bruch

angefragt, dass er vor der offiziellen JMV über seine Arbeit berichtet.

Die Wahlen zum Vorstand und den Beisitzern findet jährlich statt, ebenso die Wahlen der Delegierten zur Landes- und Bundesdelegiertenkonferenz.

Im Mittelpunkt der JMV soll die inhaltliche Arbeit stehen. Es geht darum, wie eine ökologische Verkehrspolitik in Stuttgart aussieht, wie wir die Politik diesbezüglich ansprechen und fordern, wie Stuttgart auch im Verkehrsbereich klimaneutral wird.

Das Vorstandsteam ist ein Stück weit angewiesen auf die Mitarbeit und Rückmeldung der vielen Mitglieder, die der VCD in Stuttgart hat. Deshalb freuen wir uns auf zahlreiches Erscheinen, das auch eure Wertschätzung unserer Arbeit ausdrückt.

*Der Vorstand*

### Rundbrief als PDF

Sie wollen vom Briefversand auf die E-Mail-Variante umsteigen? Dann schicken Sie uns eine E-Mail! Ihr Vorteil: Sie erhalten den Rundbrief früher und als farbige PDF-Datei.

Bitte teilen Sie uns Ihre E-Mail-Adress-Änderungen ebenfalls rechtzeitig mit, da sonst wieder Postversand erfolgt.

[kreisfairkehr@vcd-stuttgart.de](mailto:kreisfairkehr@vcd-stuttgart.de)

## Stuttgart 21 und Gäubahn: Grüne in BW und CDU Südbaden für Erhalt der Verbindung zum Hauptbahnhof, Gemeinderat dagegen

Die baden-württembergischen Grünen sowie die CDU Südbaden stehen nun auch mit ihren Parteibeschlüssen hinter dem interimswiseigen Erhalt der Gäubahnverbindung von Singen/Zürich zum Hauptbahnhof. Bekanntlich sollen alle Züge aus dem Süden ab dem 26. April 2026 in Stuttgart-Vaihingen enden, was etwa die Hälfte aller Reisenden zu einem zusätzlichen Umstieg zwingt. Dies kritisieren die Oberbürgermeister der großen Städte entlang der Gäubahn seit Jahren. Dennoch bleiben die Stuttgarter Fraktionen dieser und anderer Parteien unbeeindruckt: Ein entsprechender Antrag von den Linken und SÖS wurde am 6. Februar im Gemeinderat abgelehnt. Stattdessen wurde beschlossen, dass der Bund für die neue Gäubahnführung über den geplanten Pfaffensteigtunnel zum Flughafen noch in diesem Jahr eine Finanzierungszusage geben soll. Weiter wünscht sich der Gemeinderat eine Verschiebung der Kappung in die Zeit nach der Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke – in 2026 deutlich länger als in vergangenen Jahren – und darüber hinaus, die Grundsanierung der Panoramastrecke während der Zeit durchzuführen, in der die Gäubahn vom Hauptbahnhof abgehängt ist. Zur Panoramastrecke sind sich Stadt, Region und Land einig, sie immerhin bis zum Nordbahnhof zu erhalten.

### Kappung der Gäubahn bautechnisch nicht notwendig

Eine am 3. Februar auf einer Pressekonferenz mit dem VCD vorgestellte gutachterliche Stellungnahme von Prof. Hohnerker zeigt, dass die neue S-Bahn-Station Mitternachtstraße angeschlossen werden kann, ohne die Gäubahn zu unterbrechen, und bestätigt damit auch eine Untersuchung der Deutschen Bahn (DB) von 2018. Die DB beharrt dennoch auf die in der rund 20 Jahre alten Planfeststellung mit der Genehmigung, den Gäubahndamm abzutragen. Die Stadt Stuttgart beharrt weiter darauf, dass ein auch nur vorübergehender Weiterbetrieb der Gäubahn zu erheblicher Zeitverzögerung des neuen Wohnquartiers Rosenstein führen würde. Da die Gäubahn nur einen geringen Anteil der fraglichen Flächen benötigt, ist nicht plausibel, dass die Vorbereitung der Flächen sich nicht daran anpassen lässt, nachdem entsprechende Genehmigungen ohnehin Zeit benötigen. Eine Entwidmung der Flächen von Bahnbetriebszwecken ist nach dem seit Ende 2023 geltenden § 23



Demo Stuttgart am 23. Januar 2025

des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) ohnehin weitgehend verhindert, weil Wohnungsbau nicht zu überragendem öffentlichen Interesse zählt, wie zahlreich in den Medien berichtet. Dieser hohe Stellenwert ist gut für die Entwicklungsmöglichkeiten der Bahn über Stuttgart hinaus, weshalb der VCD in einem Beschluss der letzten Bundesdelegiertenversammlung den Beibehalt der Regelung fordert. Jedoch ist im neu gewählten Bundestag mit weiteren Vorstößen zu rechnen, diesen Schutz über die Maßen aufzuweichen, was in den Wirren nach der zerbrochenen Koalition noch scheiterte.

### Klagen der Deutschen Umwelthilfe (DUH) und des Landesnaturschutzverbands (LNV)

Am 12. und 13. Februar entschied das Verwaltungsgericht Stuttgart die Klagen der DUH und des LNV. Der LNV war dort mit seiner Klage auf ein Stilllegungsverfahren – bisher nicht vorgesehen – nicht erfolgreich, weil das Gericht nur Teilnehmer im Bahnwesen wie Infrastrukturunternehmen als klageberechtigt ansah. Ein Hilfsantrag auf Wiederaufnahme der Planfeststellung wegen der durch die langjährige Gäubahnunterbrechung neue Situation wurde an die übergeordnete Instanz verwiesen, den Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg. Der DUH ist mit dem Antrag auf Einhaltung der Planfeststellung aus Umweltinteresse immerhin klageberechtigt, verlor allerdings ebenfalls. Die Entscheidung beruht auf einer verwaltungsrechtlichen Betrachtung, indem das Gericht eine Beschränkung zur

Dauer der Streckenunterbrechung in den Planfeststellungsunterlagen zu einem Kriterium für eine positive Entscheidung machte. Solches ist allerdings nicht aufgeführt, trotz Ungereimtheiten wie dass eine Stützmauer des zum Abriss vorgesehenen Damms nicht zum Rückbau eingezeichnet ist und dass die Rampe der S-Bahn zur Station Mitternachtstraße schon weitgehend fertiggestellt ist, statt wie anfangs vorgesehen zuerst die S-Bahn auf die Trasse der Gäubahn zu verlegen. Bauliche Notwendigkeiten, Unsicherheiten beim Pfaffensteigtunnel wie dessen Finanzierung oder verkehrs- bzw. umweltpolitische Betrachtungen spielten

#### Beteiligungen des VCD in Stuttgart und dem Land

**Landesweites Pro-Gäubahn-Bündnis**  
VCD BW und Gliederungen, lokale Initiativen u. a. aus Rottweil, Singen, Tuttlingen  
<https://pro-gaeubahn.de/>

**Gäubahnkomitee Stuttgart**  
„Wir wollen zum Hauptbahnhof“  
VCD KV Stuttgart, Pro Bahn Stuttgart, Verein zur Förderung des Schienenverkehrs, unabhängige Aktive  
<https://bw.vcd.org/der-vcd-in-bw/stuttgart/gaeubahnkomitee-stuttgart>

**Verbändekooperation Bahnknoten Stuttgart / Allianz für Mobilitätswende BW**  
VCD, Pro Bahn, LNV, BUND  
<https://mobilitaetswende-bw.de/>

dabei keine Rolle. Das erlaubt der DB, unnötig an der Kappung festzuhalten, einfach weil sie es rechtlich darf. Für Heiterkeit sorgten Beteuerungen, dass der DB die Zufriedenheit ihrer Kunden wichtig und dass Stuttgart-Vaihingen als Endpunkt der Züge eine gutachterlich bestätigte gute Lösung sei. Aus Sicht des VCD kann man nicht erwarten, dass Planfeststellungsbeschlüsse erschöpfend sämtliche denkbaren zukünftigen Situationen und Probleme berücksichtigen – hier rund 20 Jahre danach, und kritisiert damit das Urteil. Insofern steigen die Erwartungen auch aus Sicht der DUH für die Berufung, die zwar nicht zugelassen wurde, doch trotzdem vom Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg angenommen werden kann.

**Weitere Arbeit auf politischer Ebene**

Die Eingangs erwähnten Stimmen für den interimswise Erhalt der Gäubahn im Ländle geben Rückenwind. Verkehrsminister Hermann und Ministerium halten sich dagegen weiter zurück und werben für den Pfaffensteigtunnel und die Kompensationsmaßnahmen. U. a. kommt eine Verlängerung der S-Bahn bis Horb als verbleibender direkter Alibi-Anschluss zum Hauptbahnhof Stuttgart – nur werktags tagsüber, mit allen Unterwegshalten langsam und ohne Toiletten kein relevantes Angebot. Zu hoffen bleibt, dass auf etwa 1,5 Kilometer bis zur ersten Überleitstelle im Gegengleis in Stuttgart-Vaihingen abfahrende Züge bei Verspätungen nicht zum Chaos führen. Das Land hätte die Möglichkeit, über die Bestellung von Zügen bis zum Stuttgarter Hauptbahnhof über den Kappungstermin hinaus auf eine Betriebspflicht zu bestehen und könnte das bzw. ein Stilllegungsverfahren – anders als die Gäubahn-Städte und der LNV – gerichtlich einfordern. Die Bestellfrist für das nächste Fahrplanjahr läuft Anfang April ab.

Am 15. März treffen sich die Gruppen im Pro-Gäubahn-Bündnis in Tuttingen zum einjährigen Bestehen. Zusammen mit kooperierenden Verbänden und Initiativen bleibt der VCD engagiert, denn: Einsichten auf verantwortlicher und hoffentlich verantwortungsvoller im politischen Raum wären der beste Weg. Es ist töricht Gleise abzureißen, um Engpässe zu schaffen, und das im Ungewissen darüber, wann oder ob überhaupt Ersatz kommt.

Gero Treuner

Gäubahnaktionstag  
Station in Horb  
am 12. Oktober 2024



**S-Bahn Stuttgart: Fahrplanwechsel und Ausblick**

Nachdem bei der letzten Fahrgastbeiratssitzung die S-Bahn Stuttgart und ihre Probleme thematisiert wurden, gab es im Dezember wieder gute Neuigkeiten: Zum Fahrplanwechsel im Dezember wurde, nach einjähriger Unterbrechung, samstags der Viertelstundentakt wieder aufgenommen und zeitgleich unter der Woche der Viertelstundentakt bis 20:30 Uhr erweitert. Außerdem konnte die Fahrt zwischen Backnang und Marbach wieder aufgenommen werden, nachdem es dort wegen Unwetterfolgen lange nur einen dürftigen Schienenersatzverkehr gab. Zusätzlich werden tagsüber Langzüge eingesetzt, um ausreichend Platz für die Fahrgäste zur Verfügung zu stellen.

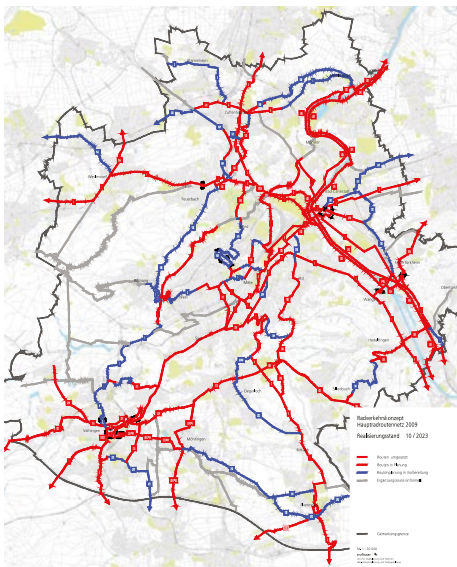
Auch 2025 und 2026 wird die Stammstrecke in den Sommerferien wieder dicht sein: In den sechs Wochen vom 26. Juli bis zum 6. September 2025 ist diesmal die Stammstreckensperrung geplant. Der Schienenersatzverkehr hat dabei seine eigenen Probleme, die im Fahrgastbeirat bemängelt wurden und von der S-Bahn-Stuttgart als Feedback für die kommende Stammstreckensperrung geprüft werden. Solltet Ihr also Anregungen, Anmerkungen oder Fragen aller Art haben, gerne melden unter [fahrgastbeirat@vvs.de](mailto:fahrgastbeirat@vvs.de) oder direkt bei unserem Vertreter Max Buchholz ([max.buchholz@vcd-bw.de](mailto:max.buchholz@vcd-bw.de)).

Max Buchholz

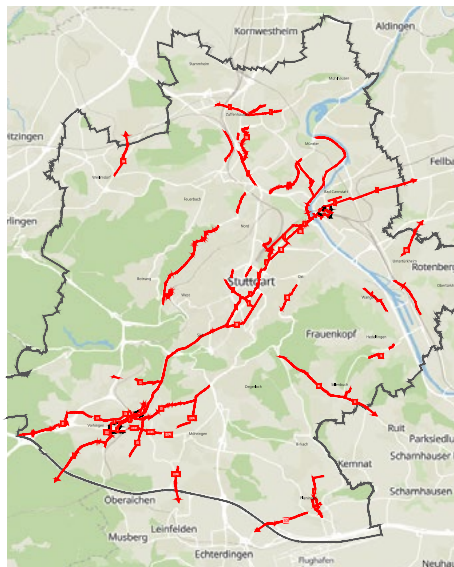
**Übersicht der größten Bauarbeiten im S-Bahn-Bereich**

- 03.03.–21.03. Bahnsteigarbeiten Stetten-Beinstein**  
S2 nur 30-Min.-Takt Waiblingen–Schorndorf, kein Halt in Stetten-Beinstein
- bis 14.06. Hochwasserschäden Kleine Murrbahn**  
S4 stündl. Pendelverkehr Marbach–Backnang nur in Hauptverkehrszeiten
- 15.03.–29.03. Weichenerneuerung Schorndorf**  
S2 Ausfall Endersbach–Schorndorf
- 31.03.–06.04. DKS-Arbeiten Vaihingen–Böblingen**  
S1 nur 30-Min.-Takt Schwabstraße–Herrenberg, **kein SEV**
- 12.04.–22.04. Gleisarbeiten Obertürkheim–Esslingen**  
S1 Ausfall Zwischentakt Neckarpark–Plochingen, Haupttakt hält nicht Neckarpark–Mettingen außer Untertürkheim Ri. Kirchheim
- 14.05.–27.05. Hermann-Hesse-Bahn-Arbeiten Renningen–Weil der Stadt**  
S6 Ausfall Renningen–Weil der Stadt
- 03.05.–25.07. Bahnsteigarbeiten Mettingen**  
S1 nur 30-Min.-Takt Neckarpark–Plochingen, **kein SEV**
- 13.06.–11.07. Gleiserneuerung Rohr–Filderstadt**  
S2 Ausfall Vaihingen–Filderstadt, nur 30-Min.-Takt Hauptbahnhof–Vaihingen
- 26.07.–06.09. Sperrung Stammstrecke**  
S3 nur 30-Min.-Takt Cannstatt–Vaihingen
- S1/S2/S3 Ausfall Hauptbahnhof–Vaihingen, nur im 30-Min.Takt**
- S4/S5/S6 Ausfall Hauptbahnhof–Schwabstraße, nur im 30-Min.Takt**
- S6 Ausfall Feuerbach–Schwabstraße, nur im 30-Min.Takt**

# Was ist eigentlich aus dem Radentscheid Stuttgart geworden ?



Radverkehrskonzept Stuttgart  
Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart



Haupttradrouten umgesetzt  
Grundlage: © OpenStreetMap

Sie erinnern sich vielleicht. Am 21. Februar 2019 hat der Gemeinderat beschlossen Stuttgart zu einer echten Fahrradstadt zu machen. Ist Stuttgart nun schon eine echte Fahrradstadt oder wenigsten auf dem Weg dahin ? Schauen wir uns einen der beantragten Punkte an. Im Punkt 7 des Ergänzungsantrags zur Beschlussvorlage der Stadtverwaltung steht: „Der Ausbau des Haupttradroutennetzes wird bis 2030 abgeschlossen ...“. Das Haupttradroutennetz wurde schon 2009 im Zuge des Radverkehrskonzepts der Stadt Stuttgart erstellt. Wie sieht nun der Umsetzungsstand aus ? Es gibt bislang nur eine durchgängig befahrbare Haupttradroute, die Haupttradroute 1 von S-Vaihingen nach Fellbach. Dazu eine Abbildung der Stadt Stuttgart zum Realisierungsstand 10/2023. Um zu verschleiern,

wie wenig bislang (nach 14 Jahren) umgesetzt ist, werden auch zusätzlich die Planungen dargestellt. Daher anbei auch eine Abbildung von uns, in der nur die umgesetzten Routen dargestellt sind. Hier sieht man wie wenig umgesetzt ist und dass die vorhandene Radinfrastruktur bislang ein Stückwerk ist.

Nun ist es leider auch nicht so, dass die Haupttradrouten eigenständige Radwege sind. Sehr häufig werden die Rad Fahrenden gemeinsam mit den zu Fuß Gehenden geführt. Auch die Haupttradroute 1 führt durch den Schlossgarten. Dies führt insbesondere am Wochenende zu Gefährdungen und Störungen der Spaziergänger im Park.

Im Fuß- und Radverkehrsbericht 2023 ist angegeben, dass es nur 4,9 km eigenständige Radwege gibt. Dagegen 121 km

gemeinsame Geh- und Radwege. Um den geringen Umsetzungsstand zu kachieren, werden dann einfach auch noch 149 km Gehwege mit „Rad frei“ als Radverkehrsanlage definiert. Gehwege sind den zu Fuß Gehenden vorbehalten und keine Radinfrastruktur ! So schafft die Stadt Stuttgart immer wieder ein Unbehagen zwischen den Rad Fahrenden und den Zu Fuß Gehenden.

Seit 2020 gibt es auch die Machbarkeitsstudie zu den Radschnellverbindungen in Stuttgart, die 13 Vorzugstrassen definiert. Der Gemeinderat hat beschlossen diese Radschnellverbindungen zu planen und umzusetzen. Und damit fangen die Probleme auch schon an. In der Machbarkeitsstudie sind die Radschnellverbindungen größtenteils in der Kategorie „Radschnellverbindung reduziert“ als gemeinsamer Geh- und Radweg geplant. 2022 hat das Verkehrsministerium Baden-Württemberg beschlossen diesen reduzierten Standard nicht mehr zu fördern. In Planung ist schon ein Teil des Radschnellwegs nach Filderstadt entlang der Pischekstraße / Jahnstraße. Dieser wird ohne Förderung im reduzierten Standard als gemeinsamer Geh- und Radweg umgesetzt werden, trotz der starken Gefällesituation. Wieder unter Gefährdung der zu Fuß Gehenden.

Art der Anlage	Kilometer
<b>Führung auf der Fahrbahn</b>	<b>70,0</b>
Schutzstreifen	24,2
Radfahrstreifen	38,5
Fahrradstraße	2,2
Busspur für Radfahrer freigegeben	2,3
Umweltspur (Radfahrstreifen für Bus freigegeben)	1
Piktogrammspur	1,8
<b>Baulich angelegte Radwege</b>	<b>140,8</b>
Radweg benutzungspflichtig	4,9
Getrennter Geh- und Radweg	14,9
Gemeinsamer Geh- und Radweg	121,0
<b>Summe</b>	<b>210,8</b>
<b>Gehweg / Rad frei</b>	<b>149,0</b>
<b>Gesamtlänge für den Radverkehr</b>	<b>359,8</b>

Radverkehrsanlagen in Stuttgart  
Quelle: Fuß- und Radverkehrsbericht 2023 der Landeshauptstadt Stuttgart

Bis zum Jahr 2030 sind nur noch fünf Jahre. Es ist unrealistisch anzunehmen, dass bis dahin ein Großteil der Radinfrastruktur umgesetzt ist.

## Für alle Fälle fahrradversichert!

Wir beraten Sie gerne.  
[www.vcd-service.de](http://www.vcd-service.de)

ökologisch  
VCD Service GmbH  
innovativ

## Zeitenwende

Ich bin jetzt in einem Alter in dem man ein paar Jahrzehnte zurückblicken kann. Manchmal mache ich mir Gedanken wie sich das Leben so verändert hat. Grundsätzlich hatte ich nie Probleme mich an Veränderungen anzupassen, mit der propagierten schnellen Digitalisierung tu ich mir aber schwer. Die geht jetzt schon so schnell und unausgereift, dass ich mir überlegen muss ob wir damit in eine Sackgasse fahren, oder wie ich hoffe, den Karren wieder in eine ordentliche Bahn bekommen. So viel zum Thema „das Leben wird immer komplizierter“.

Vor vielen Jahren in der Schule habe ich gelernt, dass wir eine Demokratie mit einer sozialen Marktwirtschaft haben. Auch mit dieser Aussage tu ich mir immer schwerer. Sorry, aber ich lehne mich jetzt mal weit aus dem Fenster wenn ich sage, dass es sich inzwischen anfühlt als ob wir in einem gnadenlosen Kapitalismus, in dem amerikanische Großkonzerne den Weg vorgeben, leben. Die Demokratie scheint auch immer weiter den Bach runterzugehen. Man könnte schon fast von einer Plutokratie oder sogar einer Kleptokratie sprechen.

Aber Schluss jetzt mit den negativen Szenarien. Eigentlich wollte ich nur objektive Fakten zur Mobilität bringen. Genauer gesagt die räumliche Mobilität, also die Beweglichkeit von Personen und Gütern, welche extrem zugenommen hat. Gründe gibt es genug dafür.

Zuerst mal ein Vergleich zum Thema Bahn.

Das grundsätzliche Netz wurde schon deutlich vor meiner Geburt aufgebaut und im Großen und Ganzen besteht es noch heute. Unrentable Nebenstrecken wurden aufgegeben, dafür zwischen den Metropolen Schnellfahrstrecken aufgebaut. Diese waren schon immer teuer. Inzwischen laufen die Kosten aber aus dem Ruder. Nicht ganz unschuldig ist die Digitalisierung, der Vorschriftenaufbau/Bürokratie, die Unfallrisikenminimierung, die Abhängigmachung von der Industrie und Baufirmen und sicherlich noch einige Andere. In der Fläche wurden ansonsten, soweit ich weiß, keine neuen Strecken gebaut. In den 1980er Jahren ging dann das große Sparen los. Man trennte sich von personalintensiven Bereichen wie Expressgut, Gepäckmitnahme in Zügen, Fahrkartenverkauf in kleineren Bahnhöfen, Anschlussgleise für Einzelwagenbeladung, Rückbau von Gleisen und Weichen die man im Sparwahn für unnötig betrachtete. Das

hatte dann zur Folge, dass es im Störfall keine Umleitungsmöglichkeiten mehr gab. Gleichzeitig wurde in neue Technik investiert um Personal einzusparen und eine höhere Taktichte zu ermöglichen. Am Anfang waren das die Relaisstellwerke, gefolgt von den Elektronischen-, und jetzt den sogenannten Digitalen Stellwerken. Mit jeder neuen Technik gingen die Störungsvorkommen zurück, allerdings gingen die Verspätungsminuten pro Störung deutlich nach oben. Inzwischen wurde erkannt, dass eine Redundanz erforderlich ist. In kleinem Umfang werden inzwischen Weichen zugebaut. Ein anderes Problem mit der Taktverdichtung ist auch die Frage wann die Anlagen instandgehalten werden können. Früher sind mit sehr großem Aufwand Umleitungsmöglichkeiten bei großen Instandsetzungen gebaut worden. Kleinere konnten in Zugpausen erledigt werden. Jetzt versucht man eine komplette Strecke zu sperren und in Ermangelung von Redundanzstrecken einen Notfahrplan mit Bussen durchzuführen. Man muss auch mal den logistischen Wahnsinn anschauen wenn mehrere zig Firmen in kürzester Zeit zusammen ein Projekt abarbeiten sollen. Die kleineren Arbeiten müssen immer mehr in die Nacht geschoben werden, wobei da auch nicht mehr so viele Taktlücken sind. Da fahren zwar weniger Personen- dafür aber mehr Güterzüge. Sollten dringende Arbeiten durchgeführt werden müssen eben Züge ausfallen. Ich denke, man kann daran schon erkennen warum die Pünktlichkeit leidet. Und wir haben noch kein Wort über das rollende Material und die Personalprobleme gesprochen.

Wie sieht es denn auf der Straße aus:

In der Zeit des sogenannten „Wirtschaftswunders“ wurde voll auf das Auto gesetzt. Das hat wirtschaftlich gesehen sehr gut funktioniert. Der Wohlstand ist gestiegen und der Besitz eines Autos ist für die meisten Menschen in Deutschland möglich geworden. Arbeitgeber nutzten das auch aus und bauten ihre Fabriken außerhalb der Städte, wo der Boden deutlich billiger ist, auf. Wohnungen für die Mitarbeiter in der Nähe der Fabriken wurden verkauft. Selbst viele Arbeitenden zogen raus aufs Land wo sie sich ein Einfamilienhaus bauten. Heute leben wir in einem Wohlstand den es noch nie gegeben hat. Durch die günstigen Energiepreise war es auch egal ob man aus der Stadt (z.B. 10km/15min) zur Arbeitsstelle oder vom Grundstück im Grünen 20km/15min fährt. Infrastruktur mit

Straßen und Brücken wurden gebaut. Inzwischen hauptsächlich Tunnel, da es keinen Platz mehr für neue Straßen gibt – vor allem in den Städten. Auf dem Land wäre es theoretisch noch möglich. Es gibt auch durchaus noch Bestrebungen zwischen Städten/Metropolen neue Straßen zu bauen. Auch hier wieder Vor- und Nachteile. Die Vorteile liegen darin noch mehr materiellen Wohlstand zu erreichen. Die Tendenz unserer Gesellschaft scheint mir aber im Moment langsam in eine andere Richtung zu gehen. Bei vielen ist inzwischen angekommen, dass wir damit beitragen unsere Umwelt zu zerstören und damit sie auch weniger lebenswert zu machen. In den Städten sieht es etwas anders aus. Viele wollen wieder vom Land in die Stadt. Sämtliches Grün raus und alles zubetonieren kommt aber auch hier für niemand in Frage. Wir würden uns zu unwohl fühlen und wissen inzwischen auch, dass Pflanzen Sauerstoff abgeben, ein kühleres Klima machen und auch einen kleinen Beitrag gegen Überschwemmungen bieten. Das mit dem Unwohlfühlen ist zwar mit den vielen Autos auch so, wird aber von den meisten immer noch als notwendig betrachtet. Sowieso kann man in den Städten eigentlich nicht mehr von Straßen sprechen, es müsste wohl eher Parkplatz heißen. Mit der Instandhaltung der Straßen ist es ähnlich wie bei der Bahn. Thema Redundanz, Kosten, Baufirmen, Vorschriften, Bürokratie. (die maroden Betonbrücken wären auch so ein Thema).

Laut STVO müssen Fahrräder vom Grundsatz her die Straße benutzen. Das stört aber den Autoverkehr. Deshalb wurden früher Gehwege umfunktioniert in Rad/Gehweg nach dem Motto „Rad weg“ (gesprochen wägg) von der Straße. Interessant ist im Moment die Entwicklung beim Radverkehr. Seit Einführung der e-bikes sind viel mehr Fahrräder unterwegs. Und es wird darauf reagiert indem man den PKW's Platz wegnimmt und die Fahrgeschwindigkeit reduziert. Auch dies ein Prozess der nicht von heute auf morgen vollständig umgesetzt wird, aber doch in manchen Fällen Vorteile für die Radfahrer und Fußgänger bringt.

Soweit mal ein paar Einblicke in meine Gedankenwelt und sorry für die etwas chaotisch und in Stichworten geschriebene Ausführung. Aber das Thema ist so komplex, nähere Erklärungen wäre nötig, aber ich wollte kein Buch schreiben.

Walter Mosch

## Stuttgarter Straßen teurer als ÖPNV-Zuschuss?

Wir hören das Wehklagen der Kassenwärter von Bund, Ländern und Kommunen zur Finanzierung des Deutschlandtickets. Wer soll das alles bezahlen? „Die Leute wollen auf unsere Kosten Bus und Bahn fahren.“ Da fragen wir uns: Sollen sich die ÖPNV-Nutzer als Sozialschmarotzer schämen?

Wir hegen Zweifel an der öffentlichen Kostenwahrnehmung zwischen ÖPNV und Autoverkehr. Reale Zahlen zu den Ausgaben unserer Gemeinde findet man kaum. Die SSB erhält einen millionenschweren Verlustausgleich der im SSB-Geschäftsbericht nachzulesen ist. Bei den Ausgaben für die Straße wird es mau.

Wir sehen den Baustellenkalender von Stuttgart an. 13 Einträge zu Straßenbauarbeiten mit Beginn vom 27.3 bis 14.10. sind hier ohne Kosten aufgeführt. Es finden z.B. Arbeiten an 3 Kreuzungsbereichen statt, Kreuzungsbereich Maybachstraße, Kreuzungsbereich Schwabstraße und Kreuzungsbereich Kapfenburgstraße, Umfang und Kosten sind erstmal nicht zu finden. Darüber wird kaum geredet, diese Gelder werden bereitgestellt und bereitwillig bezahlt.

Es gibt den Punkt: Plieningen, Mittlere Filderstraße, Kreuzungsbereich Plieningener Straße, hierzu steht auf der Seite des Regierungspräsidiums unter dem Namen „L 1192 Ersatzneubau der Überführung über die L 1016 in S-Plieningen“ Kosten von 1,7 Mio €. Wie viel alle Straßenerhaltungsmaßnahmen im Jahr in Stuttgart kosten ist ungewiss.

Die SSB erhielt für 2023 von der Stadt Stuttgart einen Verlustausgleich von 37 Mio €. Ist das jetzt viel oder wenig?

Zum jetzigen Zeitpunkt können wir nur Fragen stellen. Wir haben uns vorgenommen Stück für Stück Licht ins Dunkel der direkten Ausgaben für den Verkehr zu bringen. Dabei wollen wir uns auf die direkten Kosten bzw. auf die Kosten, die einem öffentlichen Haushalt zugeordnet werden können, beschränken. Über indirekte Kosten durch Luftverschmutzung, Lärm, Unfälle, Flächenversiegelung, Gesundheitskosten durch Bewegungsmangel und andere Effekte kann lange diskutiert werden. Die politischen Lager sind bei indirekten Kosten klar getrennt. Anhängern des Autoverkehrs werden die indirekten Kosten in der Regel nicht anerkennen und dementsprechend nicht bei ihren Entscheidungen berücksichtigten. Direkte Ausgaben für den Straßenerhalt kann man klein reden, komplett verleugnen kann man sie nicht.

Die Bundesregierung schreibt zum ÖPNV. „Finanziert wird der ÖPNV in Deutschland sowohl aus öffentlichen Mitteln als auch durch die Nutzerinnen und Nutzer, also über Fahrgeldeinnahmen. Allerdings reichen die Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf nicht aus, um den öffentlichen Nahverkehr kostendeckend zu betreiben. Deshalb beteiligt sich die Bundesregierung an der Finanzierung.“

Kostendeckung wird für den ÖPNV gefordert. Fragen wir doch mal: Wie kostendeckend wird z.B. die Cannstatter Straße in Stuttgart betrieben? Gibt es Mautstellen? Fahren die PKW nicht einfach ohne Abrechnung da lang? Zumindest sollte es bekannt sein welche Ausgaben für die Straßen in Stuttgart anfallen.

Wer bezahlt was? Bund. Land und andere Zwischenebenen wie das Regierungspräsidium spielen sich die Bälle zu und treten gönnerhaft oder knauserig bei Finanzierungen auf. Zuständigkeiten sind unklar, das Regierungspräsidium, plant und zahlt Arbeiten am Schattenring und der Rotenwaldstraße, sei aber nicht für die Straße zuständig. Schon gar nicht für einen Radweg an der Straße, die noch vor 50 Jahren eine Straße für alle war. Das verstehen wir nicht, wir werden es aber nicht hinterfragen.

Wo kommt nun das zu verteilende Geld her? Auf der einen Seite fließen die Grund- und Gewerbesteuer nach Stuttgart. Die großen Summen der Lohn- und Mehrwertsteuer der Stuttgarter Bürger geht an den Bund, welcher Teile der Einnahmen an Länder und Gemeinden abgibt. Welche Kasse für die Straßen in unsere Stadt belastet wird,

ist uns bei unserer Betrachtung egal, entscheidend ist, dass es sich um eine Straße auf Stuttgart Gemarkung handelt.

Es sind z.B. Baukosten vom Rosensteintunnel und Leuze Straßenknoten den Jahren zugeordnet, für 2023 standen Kosten von 21,4 Mio an. In 2025 werden für abschließende Arbeiten mit 5,6 Mio € angesetzt. Die Differenzierung nach Landes- und Stadtgeld ignorieren wir hier.

Bisher sind ganz kleine Ausschnitte der Straßenkosten sichtbar geworden. Es kommt der Verdacht auf, das sehr viel Geld in Bau und Erhalt von Straßen fließt. Ist es sogar mehr als in der ÖPNV fließt?

Jörg Dittmann

### Mitgliederservice

VCD Kreisverband Stuttgart e.V.  
Büro im Umweltzentrum  
Rotebühlstraße 86 / 1  
70178 Stuttgart

Telefon 0711 34 20 86 20

info@vcd-stuttgart.de  
www.vcd-stuttgart.de

### Stattverkehrsrunde

An jedem dritten Mittwoch im Monat um 19 Uhr im Umweltzentrum, derzeit auch digital möglich (bitte nachfragen).

### Anfahrt

Sie erreichen uns mit mit S-Bahn (S1 und S6) und Bus (42 und 44), Ausstieg: Haltestelle Schwabstraße.

### Spenden

Spendenkonto bei der GLS Bank  
DE67 4306 0609 6770 1532 1300

### Impressum

VCD Kreisverband Stuttgart e.V.  
Büro im Umweltzentrum  
Rotebühlstraße 86 / 1  
70178 Stuttgart

### Redaktion

Ulrich Heck (V.i.S.d.P.)

## Vorteile für VCD-Mitglieder

Individuelle und kostenlose  
Mobilitätsberatung

Vergünstigter VCD-Anwaltsservice

Kostenlose Publikationen frei Haus:  
vier Mal im Jahr das VCD-Magazin  
fairkehr

Über die VCD Service GmbH bieten  
wir ökologische Schutzbriefe/  
24-Stunden-Pannenhilfe schon ab  
35 Euro im Jahr.