

kreisfairkehr stuttgart



Themen	Friedrichswahl / Zuffenhausen	3	Demo für Radschnellweg	5	Klimacamp	8	
Beschluss Klimaneutralität	1	BYPAD/WAPAD-Verfahren	4	Gäubahn	6	Fahrgastbeirat: 2020/2021	8
Einladung JMV 2022	2	Ergänzung Regionalverkehrsplan	4	Veranstaltung mit Katja Diehl	7		
Newsletter per E-Mail	2	30 Jahre Stadtmobil	5	Lastenräder in Stuttgart	8		

Stellungnahme des VCD zum Beschluss Klimaneutralität 2035 in Stuttgart

Stuttgart will bis zum Jahre 2035 klimaneutral sein. Das hat der Gemeinderat am 27.7.22 beschlossen. Die neue Zielmarke 2035 statt 2050 ist erforderlich, um den notwendigen Beitrag zur Einhaltung des Klimaziels 1,5 Grad zu leisten.

Im Verkehrssektor, der immerhin zu rund einem Viertel der CO₂-Emissionen beiträgt, soll dies nach den Vorschlägen der Gutachter hauptsächlich durch eine Antriebswende, also den Ersatz des Verbrennermotors durch einen Elektromotor, erreicht werden.

Angenommen wird in der McKinsey-Studie, dass das Kfz-Verkehrsaufkommen in Stuttgart noch um knapp 5 % zunimmt, gleichzeitig aber die Effizienzsteigerung der Motoren die CO₂-Belastung um 16 % reduziert. Maßnahmen zur Verkehrsreduktion (5 %) und zur Verkehrsverlagerung auf den Rad- (9 %) und Fußverkehr sowie den ÖPNV (16 %) mindern die Kfz-Verkehrsleistung um

30 %. Die restlichen 70 % des Kfz-Verkehrs werden elektrisch bzw. mit regenerativen Energien betrieben. Zur Erreichung dieses Ziels werden ab 2026 nur noch e-Autos verkauft, Busse, Vans und Lkws dürfen zeitlich abgestuft nur noch mit regenerativer Energie betrieben werden.

Erste Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziels sind nach dem Antrag im Gemeinderat das Erstellen eines Klimamobilitätsplans und Angebotsverbesserungen im Bus- und Bahnverkehr.

Die Kritik des VCD

1. Nach der Studie *Mobiles Baden-Württemberg* ist eine Reduktion der Pkw-Fahrleistung um die Hälfte bis zwei Drittel gegenüber dem Bestand erforderlich, um klimaneutral zu werden (bei einem Pkw-Bestand bis minus 85 %; d.h. ein großer Teil sind dann Car-Sharing-Fahrzeuge, die gegenüber heute mehrfach genutzt werden.)

Für das Land BW, das 2040 klimaneutral sein will, wird eine Reduktion des Autoverkehrs um 38 % (Fahrleistung) angenommen; dann gibt es auch keine Kfz mit Verbrennermotoren mehr.

Die im McKinsey-Gutachten für Stuttgart angedachte Verkehrsreduktion um 30 % ist viel zu gering angesetzt, zumal es sich hier nur um Fahrten auf dem Stuttgarter Stadtgebiet handelt. Ziel- und Quellverkehrsfahrten außerhalb Stuttgarts werden ganz ausgeblendet.

Wichtig: JMV 2022 – Einladung

Unsere diesjährige Jahresmitgliederversammlung (JMV) findet statt am 14. Oktober 2022 um 18:30 Uhr im Umweltzentrum, Rotebühlstraße 86/1. Hierzu laden wir alle Mitglieder herzlich ein.

Die Neustrukturierung des Vorstands, die im letzten Jahr schon begonnen wurde, muss sich weiter fortsetzen: Der 1. Vorsitzende, derzeit nur noch kommissarisch im Amt, wird nicht mehr kandidieren. Es gibt ein sehr gut arbeitendes Team aus Vorstand und Beisitzer, das die Arbeit im Wesentlichen mitträgt.

Neben den für den Verein üblichen Tagesordnungspunkten, wie sie auch in der Mustertagesordnung in der Fairkehr abgedruckt sind, werden wir auch über eine neue Satzung abstimmen. Diese ist notwendig, um beispielsweise auch digitale Mitgliederversammlungen durchführen zu können und um manche zu enge Bestimmungen aufzugeben. Der Antragstext der neuen Satzung ist in unserer Homepage eingestellt. <https://bw.vcd.org/der-vcd-in-bw/stuttgart>

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

Fortsetzung auf Seite 2

Newsletter per E-Mail

Fortsetzung von Seite 1

2. Auch Elektrofahrzeuge werden nicht klimaneutral produziert. Je nachdem wo und wie diese Fahrzeuge hergestellt werden, liegt die Klimabilanz bei 30 bis 50 % der konventionellen Verbrennerfahrzeuge. Zudem muss bei einer vollständigen Elektrifizierung des Kfz-Verkehrs zusätzlicher regenerativer Strom in der Größenordnung von 50 bis 100 % der heute produzierten Menge bereit gestellt werden, was derzeit nicht gesichert ist.

3. Die Stadt Stuttgart hat keinerlei rechtliche Handhabe, den Verkauf bzw. die Zulassung von Fahrzeugen mit Verbrennermotoren ab 2026 zu verbieten. In der EU soll die Produktion von Verbrennerfahrzeugen ab 2035 verboten werden. Was geschieht mit Fahrzeugen, die dann älter als 10 Jahre sind und konventionell mit Benzin oder Diesel fahren? Kann die Stadt deren Betrieb ab 2035 verbieten? Kann die Stadt Stuttgart die Zulassung von Verbrennerfahrzeugen ab 2026 untersagen? Müsste nicht ab sofort ein Verbot für die Produktion von Verbrennerfahrzeugen eingeführt werden, um dieses Ziel annähernd zu erreichen?

4. In die Bilanz der Treibhausgase gehen Fahrten außerhalb des Stadtgebiets nicht ein, d.h. Flug-, Schiffs- und Fernverkehr werden gar nicht berücksichtigt. Auch die Klimabilanz von Produkten, die von außerhalb kommen, wird nicht betrachtet. So liegt der Anteil der CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich bei nur 14 %, landes- und bundesweit aber bei rund einem Viertel.

Was bleibt also von Maßnahmen der Stadt Stuttgart?

Zur Dekarbonisierung des Verkehrs kann die Stadt nur im eigenen Verantwortungsbereich tätig werden, d.h. also bei der Beschaffung von Elektro- oder Brennstoffzellenbussen der SSB oder bei eigenen Fahrzeugen der Stadt. Die Dekarbonisierung im Kfz-Verkehr wird sich dann nicht wesentlich von der bundesdeutschen oder europäischen Entwicklung unterscheiden.

Dann kann die Stadt Stuttgart das Angebot im ÖPNV und die Radinfrastruktur verbessern. Das versucht sie schon seit vielen Jahren mit sehr mäßigem Erfolg, die Verlagerungseffekte sind minimal.

Und statt aktiv die Infrastruktur des Kfz-Verkehrs zu reduzieren – weniger Leistungsfähigkeit an den Ampeln, Fahrbahnrückbau zugunsten des Umweltverbundes – wird nach wie vor viel Geld in die Hand genommen für den Ausbau von Straßen: 400 Mio EUR für den Knotenpunkt Friedrichswahl / Tunnel Zuffenhausen, rund eine Milliarde EUR für den Ausbau der Bundesstraßen B 10, B 27 und Autobahnen A 81, A 8 in den Zufahrten zu Stuttgart nach Bundesverkehrswegeplan.

Fazit: Der Beschluss des Gemeinderats ist völlig untauglich, eine echte Verkehrswende mit Klimaneutralität bis 2035 im Verkehrsbereich zu erreichen. Es ist sogar zu erwarten, dass so nicht einmal eine Antriebswende bis 2035 realisierbar ist.

Christoph Link

Im VCD Stuttgart möchten wir Dich als Mitglied gerne aktuell informieren, denn bis zur neuen **kreisfairkehr** vergehen im Durchschnitt mehrere Monate: Veranstaltungen, Bürgerbeteiligungen, Pilotversuche, neue Angebote:

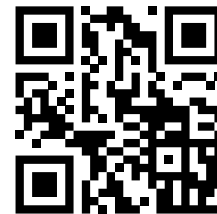
Schnell »mittenrein« mit der Anmeldung zum neuen E-Mail-Newsletter, denn: Wer zu spät kommt ...

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.

<https://vcd-stuttgart.de/news>



Gero Treuner

www.vcd-service.de
0228/9858585
Rufen Sie uns an!

Ob VCD Mobilitäts-Schutzbrief, Rente oder Ökostrom – bei uns sind Sie immer gut aufgehoben.

Unser Beraterinnenteam legt besonderen Wert auf eine faire Beratung und einen erstklassigen Service – zuverlässig und unkompliziert.

Wollen Sie mehr über die Leistungen der VCD Service GmbH erfahren? Dann nehmen Sie Kontakt mit uns auf – wir beraten Sie gerne individuell und kostenlos.

VCD Service GmbH, Weiherstraße 38, 53111 Bonn

ökologisch
VCD Service GmbH
innovativ



Zur Verkehrsplanung an der Friedrichswahl / Zuffenhausen

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat im Januar 2022 die Verwaltung mit den vertieften Planungen für einen ca. 700 m langen zweiröhrigen Tunnel und den Umbau des Knotenpunkts Heilbronner Straße / Ludwigsburger Straße beauftragt. Der Tunnel wird nach aktuellem Stand Kosten in Höhe von ca. 400 Mio EUR verursachen (das ist etwa so viel wie der Rosensteintunnel gekostet hat), die jährlichen Unterhaltskosten liegen bei 640 000 EUR pro Jahr. Die Maßnahme soll bis zum Jahre 2037 umgesetzt werden.

Der VCD hält diese Entscheidung für falsch: Hier wird sehr viel Geld in eine Straßenplanung investiert, für die unsere Enkel und Urenkel noch bezahlen müssen. Sie soll den Kfz-Verkehr über die B 10 / B27 quer durch Stuttgart flüssig und leistungsfähig halten. Dagegen wird die Radverkehrsplanung mit einem Radschnellweg nach Kornwestheim in der Planung nicht berücksichtigt, der Radverkehr wird untergeordnet über einen sehr großen Knotenpunkt geführt. Zudem halten wir den Nutzen eines Tunnels für die Zuffenhausener für sehr gering, da die Zerschneidung bestehen bleibt, der Lärmschutz gegenüber der Bahn entfällt und die Fläche über dem Tunnel nicht sinnvoll genutzt wird.

Was bei der Entscheidung nicht bekannt war: Wie groß ist die klimaschädliche Wirkung durch den Tunnelbau? Behauptet wurde fälschlicherweise, durch den Wegfall der Rampe würden jährlich 5,7 t CO₂ eingespart. Wir vom VCD haben nachgerechnet: Allein der Bau des Tunnels verursacht durch den benötigten Stahlbeton rund 16.000 t CO₂. Die zusätzlichen Belastungen durch den Straßenbau und den dauerhaften Betrieb sind dabei noch gar nicht berücksichtigt.

Anstatt die Klimaziele endlich ernst zu nehmen, wird in unverändertem Wachstumswahn weitergebaut. Nichts von einer 20-prozentigen Kfz-Minderung, die schon 2010 im Verkehrsentwicklungskonzept vorgesehen war. Nichts von einer 30-prozentigen Reduzierung des Kfz-Verkehrs, wie sie nach Mc Kinsey zur Erreichung der Klimaziele notwendig ist. Und nichts von einer 40-prozentigen Minderung des Kfz-Verkehrs, die das Land Baden-Württemberg für einen notwendigen Klimaschutz für erforderlich hält.

Die Stadt hat einen Bürgerworkshop zur Beteiligung durchgeführt – mit sehr mäßiger Resonanz. Wir vom VCD haben dazu

einen Alternativvorschlag ausgearbeitet. Dieser beinhaltet eine Reduzierung des Straßenquerschnitts der B 10/B27 im Bereich Zuffenhausen von 6 auf 4 Fahrspuren, einen sparsamen Rückbau der Rampe, Berücksichtigung der Radwegebeziehungen und Verzicht der Anbindung der Mea-Brücke an die Bundesstraßen. Mit dem Rückbau der Bundesstraßen wird es möglich, östlich entlang von B 10 / B27 einen attraktiven und kreuzungsfreien Radschnellweg statt durch den Ortskern durch Zuffenhausen anzubieten.

Wir haben unseren Vorschlag mit einigen Stadträten abgestimmt und hoffen, dass diese überzeugende Idee sich in der künftigen Planung durchsetzt.

Christoph Link



VCD-Vorschlag zur Umgestaltung an der Friedrichswahl

Vorteile für VCD-Mitglieder

Individuelle und kostenlose Verkehrsberatung

Vergünstigter VCD-Anwaltsservice

Kostenlose Publikationen frei Haus: fünf Mal im Jahr das VCD-Magazin fairkehr plus jährlich die VCD Auto-Umweltliste.

Über die VCD Service GmbH bieten wir ökologische Schutzbriefe/ 24-Stunden-Pannenhilfe schon ab 29 Euro im Jahr.

BYPAD/WAPAD-Verfahren in Stuttgart

Für die Stadt Stuttgart wurde von März bis Mai 2022 ein BYPAD-Verfahren (Bicycle Policy Audit) und verknüpft ein WAPAD (Walking Policy Audit) durchgeführt. Das im Rahmen von EU-Forschungsprojekten entwickelte und bereits in über 250 Städten und Regionen, darunter 28 in Deutschland, angewandte Fahrradpolitikaudit BYPAD gibt die Möglichkeit, den Status der Radverkehrspolitik in einem zertifizierten Verfahren zu überprüfen und die verschiedenen Elemente der Radverkehrsförderung systematisch zu sichten. Neu ist, dass auch gleichzeitig die Fußverkehrspolitik mit WAPAD in adäquater Qualität überprüft wird. Die Audits sollen alle drei bis fünf Jahre wiederholt werden, um so die Entwicklung in der Radverkehrs- und Fußverkehrspolitik deutlich zu machen.

Der VCD KV Stuttgart war als Interessenvertretung für die Radfahrenden und zu Fuß Gehenden in der Evaluationsgruppe vertreten und konnte so die Ergebnisse der Audits beeinflussen.

Es zeigte sich in den Audits ein Widerspruch zu der von der Stadtverwaltung

gefühlten Qualität der Rad- und Fußinfrastruktur und der tatsächlich Vor-Ort vorhandenen. Dieser Widerspruch ist auch im Resümee des Endberichts festgehalten: »Im Rahmen der Selbstbewertung des Status Quo in Stuttgart durch die Vertreter*innen der Evaluationsgruppe aus Politik, Verwaltung und Verbänden wurden sowohl für den Rad- wie auch den Fußverkehrsbereich Höchstbewertungen für den Bereich Finanzen & Personal gegeben. Damit kann davon ausgegangen werden, dass die nötigen Ressourcen für das Erreichen der ambitionierten Ziele vorhanden sind bzw. bereitgestellt werden können. Generell ist eine gute Bewertung der Aktivitäten und insbesondere der Planentwicklung und anderer ›Soft Skills‹ zur Rad- und Fußverkehrsförderung festzustellen. Diese steht jedoch im starken Kontrast zu einem geringen Level der sicht- und fühlbaren Fahrradfreundlichkeit in der Fläche, insbesondere hinsichtlich von Infrastruktur & Sicherheit. Auch im Bereich des Fußverkehrs ist dieser Kontrast zu verzeichnen«.

Erkannt wurde auch eine Diskrepanz der Planungsziele der Stadt Stuttgart. Es gibt einen Widerspruch zwischen der Forderung einer Fahrradstadt (als Zielbeschluss) und einer Autostadt (Verkehrsentwicklungsplan: *MIV verflüssigen*). Das ambitionierte Ziel von 25 % Radverkehrsanteil scheint durch aktuelle Praxis der Detaillösungen nicht realisierbar.

Dieses schlechte Ergebnis für die Radverkehr-Infrastruktur erkennt man auch aus den Daten von *Mobilität in Deutschland 2017*. Hier liegt Stuttgart mit 8 % Radverkehrsanteil am Modal Split und mit 31 % Zufriedenheit mit der Verkehrssituation für das Fahrrad bei beiden Werten an letzter Stelle im Vergleich ausgewählter Städte in Deutschland.

http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Analyse_zum_Rad_und_Fussverkehr.pdf

Ulrich Heck

Ergänzung des Regionalverkehrsplans ohne Klimaziele

Der Verband Region Stuttgart (VRS) überarbeitet den in 2018 beschlossenen, in den Grundlagen aufgrund langer Erstellungsverfahren allerdings schon viel älteren Regionalverkehrsplan. Zu einer Informationsrunde wurde der VCD eingeladen und so haben wir zusammen mit dem Landesverband, anderen Kreisverbänden und weiteren Umweltverbänden Stellung genommen. Inhaltlich wird im Entwurf zwar die Klimagesetzgebung beschrieben, dennoch ist Klimaschutz und CO₂-Vermeidung unter den Zielen nicht erwähnt und es bleibt bei der Befürwortung der Bundes- und Autobahnausbauprojekte als vordringlich, statt wie z. B. von der Stadt Stuttgart beschlossen aber noch nicht hinreichend konkretisiert, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Nach wie vor werden allein über Elektromobilität erreichte Reduzierungen des CO₂-Ausstoßes aufgeführt, die durch die Spritverkaufszahlen in der bisherigen Entwicklung ernsthaft zu hinterfragen wären. Der VRS ist für Straßen zwar nicht direkt zuständig, aber immerhin für die Vorhaltung der Verkehrsflächen und er wird als kommunaler Aufgabenträger in Verfahren einbezogen. Die Verwaltung kennt allgemein leider nur Verfahren für

den Straßenausbau, und so ist es wohl schwer, die Gegenrichtung einzuschlagen und andere Verkehrsmittel wie Fuß, Fahrrad und ÖPNV massiv zu fördern. Beim ÖPNV sieht der VRS seine Aktivitäten hinsichtlich der Klimaziele als ausreichend an und verkennt, dass eine Attraktivitätssteigerung beim ÖPNV allein nicht ausreicht, um Verkehre dorthin zu verlagern: Ebenso vom Straßenverkehr müssen Anreize zum Umstieg kommen, sei es über Kosten wie Parkraumkonzepte mit Gebühren statt kostenloser Nutzung öffentlicher Parkflächen und Verkehrsberuhigung von Quartieren.

Es ist also ein größerer Wurf notwendig, der nur mit einem neuen Ansatz eines Regionalverkehrsplans gelingen kann. Trotz mehrjähriger Zeit zur Erstellung müssen die Ressourcen der Verwaltung allein darauf ausgerichtet sein, denn ein formal aktualisierter aber weiter klimatologisch wirkungsloser Plan lässt die knappe Zeit bis zur gesetzlich vorgeschriebenen Erreichung der Klimaziele länger ungenutzt verstreichen. Darauf werden wir im auf der Sitzung des VRS-Verkehrsausschusses am 29. Juni gestarteten Anhörungsverfahren weiter dringen.

https://bw.vcd.org/fileadmin/user_upload/BW/Themen/Verkehrspolitik/Stellungnahme_der_Umweltverbaende_neu.pdf

Gero Treuner

Rundbrief als PDF

Hier finden Sie die PDF-Version dieses Rundbriefes – in Farbe und mit allen Link zum Anklicken ohne Abtippen.



Stadtmobil feiert 30-jähriges Jubiläum

Junge Aktive im Kreisverband prägten die Anfangsjahre des VCD, der 1986 gegründet wurde. In Stuttgart traf man sich in verschiedenen Arbeitskreisen, einer davon war »Car-sharing«. Man verfolgte einmal die Idee gemeinschaftlich genutzter Fahrzeuge, aber auch für nachbarschaftliches Autoteilen wurden Verträge erarbeitet.

Für das Umsetzen der Carsharing-Idee gründeten Aktiven des VCD Kreisverbands Stuttgart am 17. Dezember 1991 den damals noch gemeinnützigen Verein Stadtmobil e.V. Spätere Gesetzesänderungen entzogen bundesweit allen gemeinnützigen Vereinen, die sich mit Carsharing beschäftigten, die Gemeinnützigkeit. Man warb kräftig um Mitglieder, die bereit waren eine Kautions von 1000 DM zu hinterlegen, damit ein erstes Auto finanziert werden könnte. Im Büro des VCDs in der Rotebühlstraße 84/1, ein Steinwurf weiter vom heutigen Büro, also im Hinterhof neben an, wurden Adressen gesammelt, Strukturen entwickelt, Parkmöglichkeiten gesucht, Autos in Betracht gezogen und wieder verworfen. Endlich konnten zwei Kleinwagen bestellt werden, die am 8.8.1992 bei einem Fest auf dem Vaihinger Markt präsentiert wurden.



Die ersten Stadtmobil-Fahrzeuge

Die ersten Jahre wurde der Betrieb rein ehrenamtlich unterhalten. Es gab Wagenwarte, bis die Anzahl der Autos über 100 gestiegen war. Für die Buchungen beauftragte man schon bald eine telefonische 24-Stunden-Buchungszentrale. Jedes Mitglied erhielt einen Tresor-Schlüssel, der an allen Tresoren am jeweiligen Parkhaus passte und die dann den Autoschlüssel enthielten.

Die anfänglich »gute Idee« wurde dank intensivem ehrenamtlichem Engagement immer professioneller und konnte ab 1998 einen Geschäftsführer bezahlen. Zwei Jahre später wurde für den wirtschaftlich tragenden Bereich der Stadt Stuttgart die stadtmobil carsharing AG gegründet. Der ehrenamtliche Verein kümmert sich weiterhin um die Ausdehnung des Geschäftsgebiets in der Region. Heute ist die stadtmobil carsharing AG bundesweit vernetzt und kann Kunden in vielen Städten ein Angebot zur Quernutzung unterbreiten. Wirtschaftlich ging es fast immer aufwärts, auch in zwei Jahren Pandemie konnten fast alle Standorte und Fahrzeuge gehalten werden.

Demo für Radschnellweg auf der Wildparkstraße

Der VCD KV Stuttgart veranstaltete am 23.07.2022 unter Federführung des ADFC eine Demonstration zur Einrichtung eines Radschnellwegs auf der Wildparkstraße als schnelle Radverbindung zwischen Leonberg und Stuttgart. 150 Demoteilnehmer*innen teilten diese Forderung und fuhren mit dem Fahrrad auf der von der Polizei abgesperrten Wildparkstraße.

Vor über 30 Jahren wurde die Wildparkstraße autobahnähnlich ausgebaut. Damit

wurden Radfahrer von dieser Verkehrsbeziehung ausgeschlossen, da es keinen begleitenden Radweg gibt. Es gilt diesen Mangel endlich zu beheben. Möglich wäre die Umnutzung von zwei Fahrstreifen für Autos für einen Radschnellweg. Durch die notwendige Verringerung des Autoverkehrs für den Klimaschutz sind zwei verbleibende Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr in Zukunft ausreichend.

Ulrich Heck



Raddemo auf der Wildparkstraße

Die Gründung von Firmen mit Floating Systemen, d.h. Fahrzeuge, die nicht an Stationen gebunden sind, aber auch das Bahn-eigene Carsharing konnten dem zuverlässigen Angebot von Stadtmobil nichts anhaben.

Meine Familie besitzt seit dem professionellen Betrieb der Stadtmobil AG kein eigenes Auto mehr - zugegeben wohnen wir zentral im Stuttgarter Westen. Heute nach über 20 Jahren Nutzung überwiegen für uns die Vorteile des gemeinschaftlichen Angebots und weil keine großen Geldsummen in einem privaten Fahrzeug gebunden sind, reicht es ganz bequem für gut gepflegte Fahrräder und Zeitkarten im Öffentlichen Verkehr, ganz abgesehen von der gesparten Zeit für Werkstattbesuche, Wagenpflege und ähnlichem.

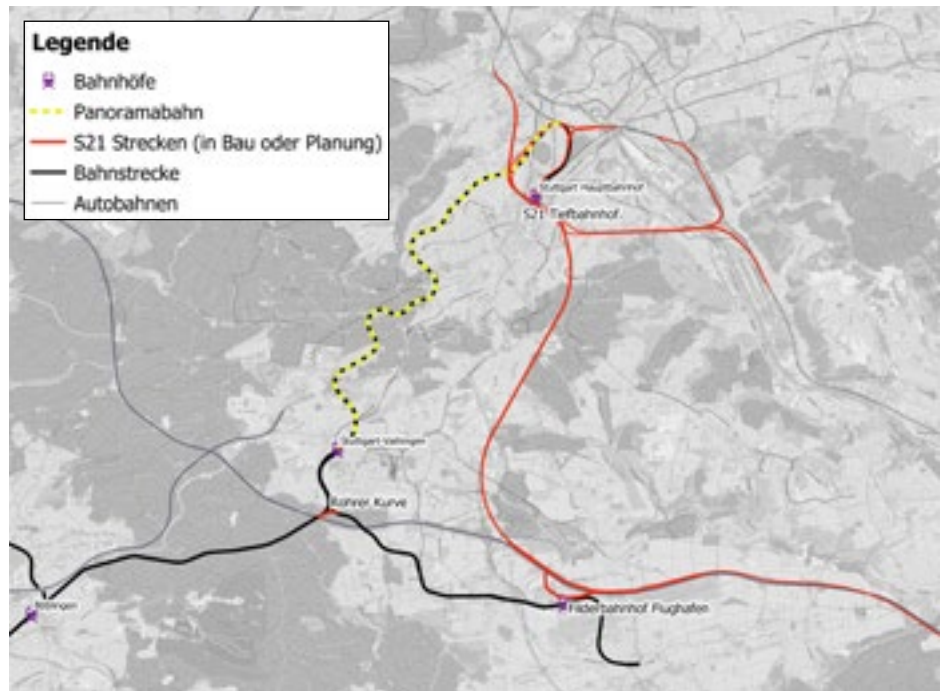
Marlis Heck

Gäubahn – politischer Druck steigt

Für die Gäubahn von Singen hat sich spätestens mit dem Koalitionsvertrag der Landesregierung die politische Ausrichtung so geändert, dass die Verbindung zum Flughafen – bisher über die Rohrer Kurve und die Filder-S-Bahn-Strecke – über einen Tunnel abzweigend im Wald bei Böblingen hergestellt werden soll. Für diesen 11 km langen und im ersten Kostenansatz ca. 1 Mrd. teuren Pfaffensteigtunnel (zuerst nach dem Urheber als »Bilgertunnel« bekannt) läuft die Vorplanung, und auch weitere Planungsphasen sind vom Bundestag nun freigegeben. Auf Landesebene wurde im Gegenzug der von den Grünen gewünschten Ergänzungsstation von der CDU zugestimmt, welche die nur 8 Gleise im Trogbahnhof erweitern würde, jedoch kommunal weiterhin weitgehend abgelehnt wird. Der lange Tunnel kommt einigen Projektpartnern sehr entgegen, entgeht doch die Deutsche Bahn mit der Finanzierung hauptsächlich durch den Bund einigen Schwierigkeiten und Kostenrisiken beim aufwändigen Bau der unterirdischen Regionalverkehrsstation am Flughafen, während sich der Verband Region Stuttgart (VRS) über geringere Einschränkungen beim S-Bahn-Betrieb freut. So hat der S21-Lenkungskreis nun beschlossen, dass die DB aus für den Flughafenabschnitt PFA 1.3b vorgesehenen Geldern, aber dennoch auf eigenes Risiko, einen Abzweigstutzen im Flughafentunnel bauen darf.

Begründet wird der Pfaffensteigtunnel hauptsächlich damit, dass der Deutschlandtakt (D-Takt) nur damit funktionieren kann. Konkrete Details gibt es dazu bisher zwar nicht, anscheinend aber ist der wichtige Anschluss an ICEs nach Mannheim allein entscheidend. Für den Zeitgewinn von nur 3 Min. sieht der VCD hingegen Potential auf der restlichen Strecke z. B. indem man Schleifen im Verlauf des oberen Neckar mit kurzen Tunnel abkürzt und beschleunigt, was auch dem Güterverkehr nützt. Alternativ könnte man auf eine andere Fernverkehrslinie als Anschluss abstellen, was die Verbindung etwas verlängern mag, aber kaum rentable Investitionen vermeidet.

Zu bedenken ist, dass der Tunnel je nach Realisierungszeitpunkt der längste in Deutschland sein könnte, und dass zwischen die S-Bahn-Takte im Zulauf jeweils nur ein Fern- oder Regionalverkehrszug passt. Das bedeutet, dass die Auslastung strikt auf max. 4 Züge pro Stunde und Richtung begrenzt ist, solange kein drittes Gleis zwischen Böblingen und Herrenberg



Quellen: DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, Open Street Map + Mitwirkende. Ersteller: Bastian Greiner.

kommt: In D-Takt-Ausbauten ist das nicht vorgesehen. Ohne den Pfaffensteigtunnel wäre das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) für den gesamten Ausbau der Gäubahn entsprechend eines früheren Gutachtens etwa doppelt so hoch. Ausgerechnet dieser unwirtschaftlichste Teil des Ausbaus, der auch im Gesamtkontext aller D-Takt-Maßnahmen im Vergleich einen bescheidenen Nutzen aufweist, soll nach dem bereits begonnenen 2-gleisigen Abschnitt Horb–Neckarhausen als nächstes realisiert werden, während der komplette Rest angesichts der drastischen Unterfinanzierung aller Bahnausbaumaßnahmen im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zeitlich völlig offen ist mit einer Perspektive im Bereich von 20 bis 50 Jahren.

Fragwürdig ist die Planung ohnehin mit den Halten in Böblingen und Singen (hier stattdessen Singen-Landesgartenschau), die zum Erreichen der Wirtschaftlichkeitsschwelle gestrichen werden mussten, im D-Takt dagegen weiter enthalten sind und wofür nach Meinung der DB eine Lösung gefunden werden könne: Das ist intransparent und zeigt, dass zum Pfaffensteigtunnel nicht mit offenen Karten gespielt wird. Selbst Bundestagsabgeordnete mussten (noch unter der vorherigen Bundesregierung) für grundlegende Auskünfte auf Bundestagsanfragen zurückgreifen.

Die Mitnutzung der 2-gleisigen Station am Flughafen schafft wieder einmal

Engpässe, wo die Kompensation mit Doppelbelegungen einem bekannten Muster folgt, das nicht für lange ICE-Varianten mit steigenden Einsatzzahlen taugt und betrieblich weitere Zwangspunkte setzt. Für einen zukünftigen Erweiterungsfall werden keinerlei Überlegungen angestellt, dann blieben nur weitere aufwändigste Tunnelverbindungen.

Für die VCD-Forderung nach weiteren Kopfbahnhofgleisen zeichnet sich immerhin für die sog. Panoramastrecke als Stuttgarter Anteil von Vaihingen bis zum Hauptbahnhof eine Perspektive ab für die Zeit, bis die Flughafenanbindung fertiggestellt ist, was sich noch viele Jahre hinziehen wird. Das vom VCD Kreisverband Stuttgart mitfinanzierte und Ende April präsentierte Gutachten von Prof. Urs Kramer (Uni Passau) zur rechtlichen Bewertung der Gäubahnunterbrechung vor Inbetriebnahme von S21 fand große Resonanz bei den Gäubahn-Anrainer-Kommunen, die nun vehement den auch interimswise Fortbestand der direkten Verbindung ohne Umsteigen in S-Vaihingen fordern. Hintergrund: Für den Anschluss der neuen S-Bahn-Station Mitternachtstraße soll zum Bau der Raum des Gäubahnviadukts in Anspruch genommen werden. Das Gutachten besagt, dass eine nun mehrjährige Unterbrechung nicht durch Planfeststellungsbeschlüsse zu S21 gedeckt ist und eines Stilllegungsverfahrens

bedarf, worin anderen Bahninfrastrukturbetreibern Gelegenheit zur Übernahme der Strecke zu geben ist. Ein privates Unternehmen könnte also Bahnsteiggleise im Hauptbahnhof mit Gäubahnanbindung weiter betreiben, müsste dann allerdings den Unterhalt für den sicheren Betrieb leisten und eine Lösung für die Zugsicherung finden, denn ein Teilerhalt des alten Stellwerks wirft Probleme auf.

Die DB hatte in einem internen Gutachten aus 2018, über das erst in diesem Jahr in der Presse berichtet wurde, Alternativen zur Gäubahnunterbrechung untersucht: Dies ist über den Bau einer Stützwand und je nach Ausführung für ca. 1,3 bis knapp 3 Mio. und einer Unterbrechung von nur noch bis zu 3-4 Monaten machbar, die Abbindung also zu vertretbaren Kosten (Gesamtvolumen S21 größer 10 Mrd.) vermeidbar. Bekannt wurde dann ein bisher geheimes Gutachten der Stadt Stuttgart zur Betriebspflicht auf der Panoramastrecke, das diese Einschätzung stützt. Eine Stilllegung würde auch durch Verkehrsbedarf mit Zügen oder Trassenanmeldungen erschwert. Dem Vernehmen nach gibt es mindestens ein sich dafür interessierendes Unternehmen, wogegen die Regionalverkehre vom Land abhängig sind und damit politischen Entscheidungen unterliegen.

Auch die Gäubahn-Anrainer waren mit Gutachten nicht untätig und haben nur schlechte Aussichten zu Klagen von ihrer Seite bescheinigt bekommen. Gute Bahnverbindungen sind verwaltungsrechtlich leider

nicht der Rede wert. Daher setzen sie weiterhin, nun aber mit Nachdruck, auf ihre Forderung im politischen Bereich einer nicht mehrjährig gebrochenen Verbindung ins Stuttgarter Zentrum. Auf einem Treffen des Interessenverbands Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn (GNBB) wurde in Stuttgart vereinbart, einen Faktencheck durchzuführen, um die Debatte Panoramabahn vs. Städtebau zu versachlichen. Die Stadt Stuttgart stemmt sich gegen Bahngleise, wobei geplante Wohnungen Abstand zur Gäubahntrasse haben, für deren Fläche keine Gebäude vorgesehen sind. Im zentralen Viertel geht es sowieso mehr um ein Kongresszentrum oder andere öffentliche Gebäude.

Einsicht in den politischen Druck von kommunaler Seite und die Schlacht der Gutachten, darunter ein weiteres zum Instandhaltungsbedarf beauftragt vom Land, haben nun bewirkt, dass sich Stadt, Region und Land auf den Erhalt der Panoramabahn im Abschnitt zwischen S-Vaihingen und dem Nordbahnhof verständigt haben. Der letzte Teil bis zum Hauptbahnhof bleibt außen vor. Klar war im Vorfeld, dass bis zur Unterbrechung ein Interimsbahnhof am Nordbahnhof nicht fertig würde. Vorgesehen ist eine neue Bahngesellschaft, die als solcher Träger Ansprüche auf Zuschüsse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) hat. Das alles muss jedoch noch geklärt, vertraglich geregelt und realisiert werden, darunter auch eine neue Leit- und Sicherungstechnik. Denn die alten Stellwerke sind nicht kompatibel mit der neuen

im Rahmen von S21 (ETCS). Was genau und wann den jetzigen reibungslos funktionierenden Betrieb ersetzen kann, ist noch völlig offen.

Der VCD in Kreis und Land bringt sich in das weitere Verfahren ein und war bzw. wird in die Gäubahnkonferenz am 19. Juli in Böblingen und den Faktencheck der GNBB eingebunden, wo wir unsere Anliegen und Argumente im Moment vorrangig gegen die Gäubahnunterbrechung vorbringen. Beim Eisenbahnbundesamt haben wir die Überprüfung und Aufhebung der Planfeststellung hinsichtlich der Abbindung beantragt. Auf Landesebene organisiert der VCD die Vernetzung zahlreicher Verbände und Interessierten aus Politik. Insgesamt bleibt der Bahnknoten Stuttgart ein großes Flickwerk, denn es gibt mit Nordzulauf, Nordkreuz, T-Spange, P-Option, Erhalt des Kopfbahnhofs oder notfalls Ergänzungsstation gewaltigen weiteren Erörterungsbedarf, der unberücksichtigt bleibt, solange die unterschiedlichen Beteiligten aus Politik sowie der DB nur ihre eigenen Interessen verfolgen, statt über die Grenzen der eigenen Zuständigkeit hinaus die Bevölkerung und ein funktionierendes Bahnsystem als Gesamtes in den Blick zu nehmen – mit Fernverbindungen, Anschlüssen und leistungsfähiger Infrastruktur für die anvisierte Steigerung der Fahrgastzahlen auf das zwei- bis dreifache und als Grundlage für pünktlichen Betrieb: Nicht zuständig.

Gero Treuner

Veranstaltung mit Katja Diehl

Am 13. Juli kam Katja Diehl zu einer Lesung ins Merlin. Katja Diehl ist im Bundesvorstand des VCD und Autorin des Buches *Autokorrektur*. Im Vorfeld zu dieser Veranstaltung machte der VCD einen Stand mit 12 m² Kultur. Mit engagierten Besucher*innen diskutierten wir über Aktionen und Perspektiven zum Thema Mobilität.



Lastenräder in Stuttgart

Seit Anfang April machen insgesamt zwei Lastenräder umweltfreundliches Einkaufen auch in unserer hügeligen Stadt noch leichter: an den Alnatura Märkten in Zuffenhausen und am Killesberg ist je ein neues E-Cargo-Bike dauerhaft zum kostenlosen Verleih stationiert.

Nach einer Online-Registrierung auf der Plattform lara.vcd-stuttgart.de kann man sich die Lastenräder tageweise ausleihen.

Durch die Kooperation von uns (VCD Stuttgart) mit den lokalen Alnatura Super Natur Märkten und dem Hersteller von E-Bikes und Cargo-Bikes Riese & Müller aus Mühlthal bei Darmstadt, wird das nachhal-

tige und kostenfreie Transportangebot der Lastenräder in Stuttgart angeboten. Auf der Plattform lara.vcd.org können Sie sehen wie in anderen Städten VCD-Aktive Lastenräder betreuen.

Standorte und Namen der Lastenräder

Alnatura Super Natur Markt Zuffenhausen, Frankenstraße 3, Lastenrad ›0711erle‹.

Alnatura Super Natur Markt Killesberg, Am Höhenpark 4 (Killesberghöhe), Lastenrad ›Höhenpark-Bike‹.

<https://lara.vcd.org/stuttgart/>

Fahrgastbeirat: 20/21 – ein Krisen-Doppeljahr

Bis 2020 verbesserte sich für Fahrgäste kontinuierlich das Nutzungsergebnis der öffentlichen Verkehrsmittel. S- und U-Bahnlinien wurden ständig ausgebaut, neue Züge angeschafft, Haltestellen erstellt oder renoviert. Ein Beispiel ist die Verlängerung der U6 bis zum* Flughafen/Messe. Die Eröffnung war im Dezember 2021 und hat fast touristischen Charakter in der Linienführung. Leider wurde zur Eröffnung der Fahrgastbeirat kurzfristig wieder ausgedient wegen Kontaktbestimmungen, die im Herbst 21 wieder verschärft wurden.

2020 war uns schon klar, dass 2022 nicht alle Stationen barrierefrei sein werden. Heute, 2022, sind die Probleme aber stark angewachsen und von vielfältiger Natur.

Fahrgäste wünschen sich endlich wieder ein Fahren ohne Maske, was aber immer noch nicht in Sicht scheint. Das 9-Euro-Ticket war für drei Monate eine super Sache, konnte man doch nicht nur im eigenen VVS-Netz sondern auch in jedem anderen deutschen Verbund damit ohne zusätzliche Fahrkarte beliebige Fahrten antreten. Bis jetzt ist kein adäquates Ticket in Sicht, dabei endet das Angebot am 31. August. Auch der VCD hat ein Konzept dazu erstellt: <https://www.vcd.org/artikel/offener-brief-wissing-9-euro-ticket>

Aufgearbeitet wurde bei der einzigen Präsenzsitzung im Frühjahr 2021 die Stammstreckensperrung der S-Bahn, die sehr gut geplant wurde, leider aber durch den Materialverschleiß der S-Bahn-Räder einen starken Dämpfer bekam. Für 2022 hat man einige Dinge eingeplant, so z.B. die manuelle Schmierung der Gleise auf

der Panoramabahn – was aber nicht so geklappt hat oder nicht ausreicht, wie die aktuellen Probleme im S-Bahn Betrieb zeigen. Sicher ist schon heute, dass auch 2023 eine Stammstreckensperrung notwendig sein wird, da die Renovierungsarbeiten dieses Jahr nicht abgeschlossen werden können. Nun ist aber geplant die Panoramabahn nicht mehr zum Hauptbahnhof einfahren zu lassen, wegen Bauarbeiten an S21. Wir sind sehr gespannt wie die Fahrgäste dann geführt werden. Der VCD Stuttgart und der Landesverband Baden-Württemberg setzen sich nach wie vor für die Erhaltung der Panoramabahn bis zum Hauptbahnhof ein, um den öffentlichen Verkehr so attraktiv wie möglich zu gestalten.

Die nächste Sitzung im Herbst 2022 wird sich dem Thema Digitalisierung widmen.

Zum 30-jährigen Jubiläum des Fahrgastbeirats der VVS ist am 3. September dieses Jahres ein Ausflug nach Welzheim auf der Wieslaufalbahn geplant.

<https://bw.vcd.org/startseite/detail/zur-debatte-um-das-s-bahnstoerfallkonzept-aufgrund-der-landtagsanfrage-der-gruenen>

Marlis Heck

Klimacamp

Zur europäischen Mobilitätswoche haben wir dieses Jahr keine eigenständige Aktion geplant, sondern machen mit beim Klimacamp zur Mobilitätswende der Kesselbambule im Stuttgarter Stadtgarten (bei der Universität / Schellingstraße). Vom 16.– 22. September sind dort verschiedene Aktionen geplant: Infostände, Podiumsdiskussionen, Workshops, an denen wir uns beteiligen werden, vor allem gegen weiteren milliardenschweren Straßenbau und für eine klimagerechte Mobilität.

Besucht und unterstützt uns, wenn ihr Interesse habt und / oder am Infostand helfen könnt. Das genaue Programm lag bei Redaktionsschluss noch nicht vor, ist aber unter www.klimacamp-stuttgart.de abrufbar.

Mitgliederservice

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

Telefon 0711 46 90 92 79

Fax 0711 46 90 92 60

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 0967 7015 3213 00

Impressum

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

Redaktion

Christoph Link (V.i.S.d.P.)