kreisfairkehr Stuttgart

Rundbrief für die Mitglieder des VCD-Kreisverbands Stuttgart e.V.

VCD Mobilität für Menschen. Verkehrsclub Deutschland e.V.

DER EINZIGE MIT KLIMASCHUTZFAKTOR

Juli 2020

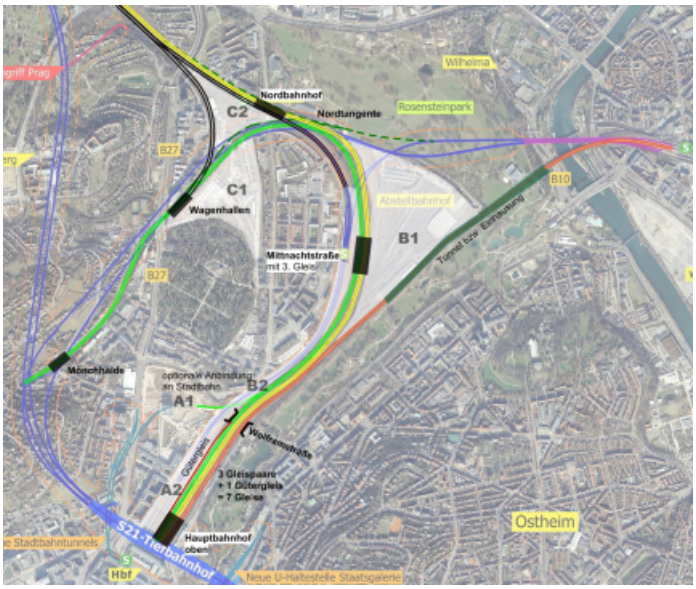
Erhalt der Gäubahn

Aus der Antwort der Stadt Stuttgart auf eine Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen im Stadtrat nach Möglichkeiten zum Erhalt der Gäubahn wird deutlich, dass es von Seiten der Stadt offensichtlich keinerlei Ambitionen gibt, die Gäubahn bis ins Zentrum der Stadt Stuttgart zu erhalten. Im Gegenteil: Es werden Scheinargumente vorgeschoben, die angeblich den Erhalt der Gleise der Gäubahn nicht zulassen. Dabei hat der VCD nachgewiesen, dass durch ein minimal geändertes Bauverfahren eine Abtrennung der Gäubahn vermieden werden kann. Die Kappung der Gäubahn für die Interimszeit zwischen Inbetriebnahme von S 21 und Herstellung des Flughafenanschlusses – möglicherweise für bis zu zehn Jahren - wird in der Antwort klaglos hingenommen. Dabei handelt es sich um eine internationale Bahnschnellverbindung, die Stuttgart nicht nur mit den südlichen Landesteilen, sondern auch mit der Schweiz verbindet. Bürgermeister von Kommunen entlang der Gäubahnstrecke, Schweizer Interessenverbände, der Fahrgastbeirat des Landes und des VVS haben sich gegen eine Kappung der Gäubahn ausgesprochen und an die Öffentlichkeit gewandt.

Die Frage der GRÜNEN nach einem S-Bahn-Notfallkonzept für die Interimszeit wird einfach nicht beantwortet: Mit der Aussage, der Landeshauptstadt liegen keine Kenntnisse über ein Störfallkonzept vor, wird ein absolutes Desinteresse an einer Lösung dokumentiert. Welche Bedeutung dies für die Fahrgäste hat, zeigt die Tatsache, dass derzeit ein- bis zweimal die Woche solche Störungen auftreten und die S-Bahn über die Panoramastrecke umgeleitet werden muss. Aufgabe der Stadt wäre es, hier zwingend eine Lösung von den Betreibern der S-Bahn einzufordern. Dies insbesondere, von einem Oberbürgermeister, der sowohl im Regionalparlament sitzt als auch im Aufsichtsrat des VVS ist.

Der VCD ist der Meinung, dass es verhängnisvoll wäre, die Option auf den Erhalt oberirdischer Gleise und den Kopfbahnhof aufzugeben. Andernfalls sehen wir nicht, wie die Klimaschutzziele im Verkehrsbereich erreicht werden können. Nachdem die Gleistrassen an die Stadt Stuttgart verkauft wurden, liegt es allein in der Hand der Stadt, ob ein Rückbau erfolgt oder nicht. Wir sehen sie in der Pflicht, ihren Beitrag zu einem sinnvollen regionalen und landesweiten Verkehrskonzept zu leisten und hier städtebauliche Ambitionen entsprechend abzuwägen.

Christoph Link



In eigener Sache!

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

kreisfairkehr@vcd-stuttgart.de

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

Inhalt

Erhalt der Gäubahn	1
Express-S-Bahn Schusterbahn	2
Radstreifen um den Hbf	2
Verkehrswende	3
Corona-Ausflug	3
PopUp-Bike-Lanes	4
Kidical Mass	5
Verkehrsfluss vs. Gesundheit	5
Maskenpflicht kompakt	6
weitere Mitteilungen	6

Mitgliederservice

VCD-Kreisverband Stuttgart e.V.
Büro im Umweltzentrum
Rotebühlstr. 86/1
70178 Stuttgart
Tel. (07 11) 46 90 92 79
Fax (07 11) 46 90 92 60
info@vcd-stuttgart.de
www.vcd-stuttgart.de

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

Spendenkonto bei der GLSBank
DE67 4306 0609 6770 1532 1300

Impressum

VCD-Kreisverband Stuttgart e.V.
Büro im Umweltzentrum
Rotebühlstr. 86/1
70178 Stuttgart
Redaktion: Marlis Heck (V.i.S.d.P.)

Schusterbahn S 11: Bietigheim – Plochingen als schnelle Express-S-Bahn

Fast acht Jahre nach dem ersten Versuch die Schusterbahn als echte S-Bahn zu aktivieren, scheint jetzt der Knoten geplatzt zu sein: In einem interfraktionellen Antrag von Die Linke/Pirat, Bündnis 90/Die Grünen, SPD und FDP im Regionalparlament, wird die Verwaltung beauftragt, die notwendigen Schritte für den Betrieb einer S11 zwischen Bietigheim und Plochingen einzuleiten. Im Abschnitt zwischen Kornwestheim und Untertürkheim fährt die ehemalige „Schusterbahn“ derzeit mit wenigen Kursen am Vormittag und am Nachmittag.

Die neue S 11 soll werktags zwischen 5:00 Uhr und 0:30 Uhr im durchgehenden Betrieb gefahren werden, zwischen 5:30 Uhr und 19:30 Uhr im 30-Minuten-Takt. Die Strecke wird auf die Tangente Bietigheim – Plochingen ausgeweitet, wobei zwischen Bietigheim und Ludwigsburg kein Halt und zwischen Untertürkheim und Plochingen nur ein Halt in Esslingen vorgesehen ist. Zwischen Ludwigsburg und Untertürkheim wird jeder Haltepunkt angefahren, also die Haltepunkte Ebitzweg, Münster, Zazenhausen, Kornwestheim Rangierbahnhof und der neue Haltepunkt Kornwestheim W&W. Abhängig vom eventuell erforderlichen Bau eines zweiten Bahnsteigs sowie eines dritten Gleises für den Güterverkehr im Bahnhof Münster kann die Inbetriebnahme gegebenenfalls in Etappen erfolgen.

Das Verkehrswissenschaftliche Institut der Universität Stuttgart hat für die gesamte Strecke ein Potential mit bis zu 19.000 Fahrgästen prognostiziert. Mit dieser tangentialen Verbindung, die der VCD schon seit vielen Jahren gefordert hat, wird der Hauptbahnhof Stuttgart wirkungsvoll entlastet.

„Das war vor gar nicht so langer Zeit ziemlicher Frust, dann vorsichtiger Optimismus und ist jetzt einfach nur Freude“, sagte Wolfgang Höpfner, VCD-Mitglied und für die Linke im Verkehrsausschuss des Regionalparlaments, nach jahrelangem Einsatz für die Schusterbahn. Wir freuen uns mit ihm und hoffen auf baldige Umsetzung des Konzepts.

Weitere Infos unter:

https://www.dielinke-rv-stuttgart.-de/themen/verkehr/schusterbahn/

Christoph Link

Provisorische Radstreifen auf dem Arnulf-Klett-Platz der Heilbronner Straße

Noch im April haben wir der Stadtverwaltung ungefragt unsere Vorschläge für provisorische Radfahrstreifen in der Corona-Krise zu kommen lassen. Leider war die erste Reaktion mit dem Verweis auf die StVO und Verfahrensabläufe negativ. Wir haben nachgefragt, inwiefern unser Vorschlag der StVO widerspricht. Bislang warten wir auf eine Antwort.

Die Radfahrstreifen sollen einen provisorischen Charakter haben, um Zeit bei der Realisierung, die aus der Erstellung detaillierter Baupläne, der Ausschreibung, der Beauftragung und der Durchführung der Baumaßnehmen besteht, zu verkürzen. Die Radfahrstreifen können durch gelbe Markierungen und andere an Baustellen üblichen mobilen Einrichtungen wie Schilder und schwere Absicherungen aus Beton erstellt werden.

In der Sache haben wir zwei Straßenzüge, die aktuell nur erschwert zu beradeln sind, betrachtet. Der Straßenzug Kriegsbergstraße – Arnulf-Klett-Platz dient als Weg vom Westen zur Innenstadt mit dem Hauptbahnhof weiter zum Schlossgarten. Am Ferndinand-Leitner-Steg besteht eine Verbindung zur Hauptradroute 1. Es wäre gut am Hauptbahnhof vorbei radeln zu können.

Der andere Straßenzug ist die Verlängerung der Theodor-Heuss-Straße über die Friedrichstraße hin zur Heilbronner Straße. Momentan enden die Radfahrstreifen an der Theodor-Heuss-Straße recht spontan. Bei der Weiterfahrt auf der Friedrichstraße wird die Straße breit, ab hier ist Radfahren verboten, fünf Fahrstreifen führen nach Norden. Ist da kein Platz für Radfahrer? Über die nicht vorhandenen Radwege auf dem ersten Stück der Heilbronner Straße kann man nicht viel sagen, nur dass sie nicht da sind.

Mit diesem Vorschlag haben wir angefangen dicke Bretter zu bohren. Daher haben wir zusätzlich eine temporäre Variante vorgeschlagen, bei der das Ampelprogramm nicht angepasst werden muss. Seinerzeit wurde Radfahren auf der Kreuzung verboten, um die Kapazität für Autos zu erhöhen. Das wird erreicht, indem die Räumzeiten der Radfahrer nicht berücksichtigt werden. Das Radverbot verlängert die Grünphasen bis zu 3-Sekunden. Diese Praxis widerspricht den Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), wo gefordert wird in der Stadt alle Verkehre zu berücksichtigen.

Jörg Dittmann

wir wünschen allen einen erholsamen Sommer

Verkehrswende, -hälse und Saltos

„Weniger Autos wären besser“ hat unser Ministerpräsident bei seinem ersten Besuch bei Porsche vor neun Jahren gesagt. Heute setzt er sich für Kaufprämien für Autos mit Verbrennungsmotoren ein. Auch die grünen (Ober-)Bürgermeister haben das Wort „Verkehrswende“ irgendwie falsch verstanden. War das einmal gedacht als „weg vom Auto – hin zum Umweltverbund“ und im VEK 2030 mit immerhin 20 % weniger Autoverkehr formuliert – nach der Studie „Mobiles Baden-Württemberg“ wissen wir heute, dass der Kfz-Verkehr sich etwa halbieren muss, wenn wir die Klimaziele erreichen möchten – wird im Stuttgarter Rathaus heute eifrig betont, dass es nicht um die Frage geht, ob man für oder gegen das Auto ist und beklagt nur noch Stau und Stress, scheut aber konkrete Maßnahmen zur Minderung des Autoverkehrs. Und einstige Kämpfer gegen S 21 setzen sich jetzt für die Unterbrechung der Gäubahn und den Abriss der gesamten oberirdischen Schieneninfrastruktur ein, die wir dringend für eine Verdoppelung des Schienenverkehrs benötigen. Wir fragen uns, was wendet sich da, wenn solche Politiker an den Hebeln der Schaltzentralen sitzen?

Wir möchten hier kurz bilanzieren, was seit der Diskussion um das Verkehrsentwicklungskonzept vor 10 Jahren im Verkehrsbereich in Stuttgart geschehen ist:

Autoverkehr: Ziel war ursprünglich, 40 % weniger CO_2 bis 2020 gegenüber 1990, daraus wurde im VEK 20 % weniger Autoverkehr, später wurde dies auf 20 % weniger Autoverkehr mit Verbrennungsmotoren reduziert. Bei der letzten Zählung an Stuttgarts Stadtgrenzen 2018 wurden mit 837 000 Kfz/Tag die jemals höchsten Kfz-Belastungen gemessen und knapp 4,5 % mehr Fahrzeuge als vor 10 Jahren. Auch die Zahl der Pkw-Besitzer in Stuttgart stieg auf fast 500 pro 1000 Einwohner im Jahr 2019, 10 % mehr als 2009.

ÖPNV: Ziel sowohl vom Bund als auch vom Land und bei Ansatz der Minderung des Autoverkehrs um 20 % auch bei der Stadt ist mindestens eine Verdoppelung des ÖPNV bis 2030. Auch wenn man der Stadt bzw. dem VVS zugute rechnen muss, dass im letzten Jahr eine durchgreifende Tarifreform gemacht wurde, wird dieses Ziel kaum erreichbar sein. Im VVS hat sich die Zahl der Fahrgäste in den letzten 10 Jahren um fast 20 % erhöht. Zu einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis in 10 Jahren fehlt also noch ein sehr großer Sprung. Und katastrophal ist, dass fast 10 Mrd. Euro für S 21 vergraben werden ohne Nutzen für den ÖPNV.

Radverkehr: Durch Druck des Radentscheids wurde zumindest bei der Förderung des Radverkehrs im Jahre 2018 ein großer Durchbruch errungen. Dennoch: Vor zehn Jahren war es das Ziel, den Radverkehr auf 20 % im Jahr 2020 zu steigern. Auch wenn es derzeit keine genauen Zählungen gibt: Von diesem Ziel sind wir noch ganz weit entfernt, nach Mobilität in Deutschland lag der Anteil 2017 bei 8 %, heute geschätzt maximal bei 10 %, was nicht einmal dem Mindestziel im VEK entspricht.

Fußgängerverkehr: Der Fußgängerverkehr lässt sich schwer messen. Ein Vergleich der Erhebungen 2010 (VVS) und 2017 (Mobilität in Deutschland) zeigt zwar eine Steigerung beim Anteil der Fußwege von ca. 25 % auf 29 %, die Differenz kann aber auch durch unterschiedliche Erhebungsmethoden erklärt werden.

Bei dem wichtigsten städtischen Projekt zur Förderung des Fußverkehrs, die „lebenswerte Innenstadt“ mit weniger Autos und mehr Fußgängerflächen, hat sich seit dem Zielbeschluss 2017 fast nichts getan. Obwohl „Stuttgart laufd nai“ ganz konkrete Vorschläge gemacht hat und Konzepte für die Dorotheenstraße und die Eberhardtstraße vorliegen, hieß es, zunächst muss erst einmal eine Verkehrsuntersuchung gemacht werden, was eine Umsetzung wieder verzögert hat. Dabei ist jetzt herausgekommen, dass in der Innenstadt 197 oberirdische Stellplätze entfallen sollen von insgesamt rund 10 000 Stellplätzen. Mal sehen, wie lange es braucht, diese knapp 2 % der Stellplätze abzuschaffen.

Fazit: Von einer Verkehrswende kann nicht gesprochen werden, solange der Kfz-Verkehr und die CO_2-Emmissionen daraus noch zunehmen. Zwar mag die Corona-Krise kurzfristig einen Rückgang im Kfz-Verkehr bewirkt haben, eine dauerhafte Wende ist nicht erkennbar. Auch die Förderung des Umweltverbundes zeigt nur sehr langsam Wirkung, am ehesten beim Radverkehr. Gute Ansätze zur Förderung der ÖV-Nutzung mittels VVS-Tarifreform sind leider durch die Folgen der Corona-Pandemie gestoppt worden. Sicher ist, dass es ohne einschneidende Restriktionen für den Autoverkehr, zu der die Stadt Stuttgart den Mut (noch) nicht aufbringt, keine Verkehrswende geben wird.

Christoph Link

Corona-Ausflug in Stuttgart

Anstelle einer ursprünglich geplanten größeren Bahnfahrt machen wir dieses Jahr einen Ausflug zu Fuß zu weniger bekannten Stuttgarter Sehenswürdigkeiten: Wir treffen uns an der Haltestelle der Standseilbahn in Heslach, Böblinger Straße / Südheimer Platz und fahren mit dieser zum Waldfriedhof. Von dort geht es abwärts durch die Schwäblesklinge und jenseits des Nesenbachs zum Waldheim Heslach. Nach einer Vesperpause besuchen wir die Stuttgarter Wasserfälle, bevor es dann wieder abwärts in Richtung Karlshöhe geht.

Weglänge etwa 6 km. Treffpunkt **am 12. September 20 um 13 Uhr** am Fußpunkt der Standseilbahn. Bei Interesse bitte um eine kurze Mitteilung bis 11. September an Tel. 0172 / 1352618 oder Mail christoph@vcd-stuttgart.de

besuchen Sie uns auf www.vcd-stuttgart.de

PopUp-Bike-Lanes – als Demo und temporär

Als im Zuge der Corona-Pandemie der motorisierte Individualverkehr (MIV) stark zurückging und dafür die Fahrradnutzung sehr stark anstieg, kam man in vielen großen Städten weltweit und auch in Berlin auf die Idee jeweils eine Fahrspur von mehrspurigen Straßen innerorts für den Radverkehr umzuwidmen. Damit dies schnell geht greift man auf einfache Maßnahmen der Verkehrssicherung (Bake, Gelbmarkierung) ohne einen aufwändigen Umbau zurück. Die Idee der PopUp-Bike-Lane war geboren.

Auch in Stuttgart wollen die Rad Fahrenden mehr Raum und Radinfrastruktur. Daher gab es vom Radentscheid / Zweirat Stuttgart am 26. April eine Demo mit einer PopUp-Bike-Lane auf der Mercedesstraße in Bad-Cannstatt. Dies wurde bei schönem Wetter von den sehr vielen Rad Fahrenden gut angenommen und begrüßt. An diesem Tag zeigte sich auch das Ungleichgewicht der einzelnen Verkehrsteilnehmer. An der Kreuzung König-Karls-Brücke / Mercedesstraße stehen dem MIV in alle Fahrrichtungen mehrere Fahrstreifen zu Verfügung und die Grünzeit an den Ampeln ist sehr großzügig bemessen. Der Raum für die Rad Fahrenden wurde vom Gehweg abgetrennt oder sie sollen gleich auf dem Gehweg fahren. Eine Verbindung zwischen Innenstadt und Bad-Cannstatt führt über Fußgängerfurten und zwischen Drängelgittern hindurch. So bildete sich an der Fußgängerampel immer ein großer Rad-Fahrenden-Stau, ohne dass ausreichend Raum vorhanden ist.

Die zweite Demonstration für PopUp-Bike-Lanes war am 23. Mai von Greenpeace geplant und auf der B 14 zwischen Landtag und Marktstraße vorgesehen gewesen. Diese wurde vom Ordnungsamt der Stadt Stuttgart jedoch nicht genehmigt, mit der Begründung einer nicht herzustellenden Verkehrssicherheit. Daher wurde kurzfristig eine Alternative auf der Theodor-Heuss-Straße gewählt. Hier wurde von der Stadt Stuttgart für die Demonstration ein Fahrstreifen zwischen Ausfahrt Tiefgarage BW-Bank und Bolzstraße für die PopUp-Bike-Lane gesperrt. Jedoch wurde am Beginn des „Radfahrstreifens“ eine fahrbare Absperrwand aufgebaut, so dass auch Rad Fahrende diesen nur durch gefährliche Fahrmanöver benutzen konnten. Es fehlt jedoch auch das Verkehrsschild „Radweg“. Hier zeigte die Stadt Stuttgart wieder einmal, dass sie mit Verkehrseinrichtungen für Radverkehr generell überfordert ist.

Ein Lichtblick ist, dass es seit Anfang Juni nun temporäre PopUp-Bike-Lanes auf der Theodor-Heuss-Straße und in der Holzgartenstraße gibt. Diese beruhen auf einem Beschluss des Gemeinderats und sollen bis zum 04.10.2020 verbleiben. Diese mögen noch den eine oder anderen Mangel besitzen, z.B. dass es keinen Schutz der Radfahrenden zum MIV gibt. Daher wird der Radweg auch weiterhin von vielen Autos mitbenutzt. Aber nun ist Stuttgart nach Berlin die zweite deutsche Stadt mit PopUp-Bike-Lanes.

uh

PopUp-Bike-Lane in der Mercedesstraße

PopUp-Bike-Lane in der Theodor-Heuss-Straße

Gedränge an der Fußgängerampel

Absperrtafel vor der PopUp-Bike-Lane

wir wünschen allen einen erholsamen Sommer

Kidical Mass – Fahrraddemo für Familien

Aus der beliebten monatlichen Fahrraddemo Critical Mass hat sich eine Gruppe gebildet, die speziell für Familien und Kinder ideal ist, die Kidical Mass. In Stuttgart startet sie etwa monatlich Sonntag mittags um 15 Uhr vor der Johanneskirche am Feuersee. Organisiert wird sie federführend vom Zweirat Stuttgart. Der VCD Stuttgart unterstützt diese Aktion sehr gerne z.B mit Päsenz in Form des gemeinsamen Lastenrads des Umweltzentrums um als Besenwagen etwaige Nachzügler einzusammeln und heil ans Ziel zu bringen. Das bundesweite Aktionswochenende 21./22. März, das auch unser Bundesverband zum Mitmachen bewarb, wurde leider kurzfristig abgesagt. Als neuer Termin ist ein Wochende im September geplant.

Am 21. Juni fand nun die erste Kidical Mass dieses Jahr statt und vier weitere Termine sind bis Oktober geplant.
Trotz der Unsicherheit von Corona und Randale in der Stadt die Nacht zuvor nahmen fast 250 Personen teil. Eine bunte Demo von Eltern mit Lastenrädern und ihren Kleinkindern, selbst fahrenden Kindern und begleitenden Ordnern fuhr auf einer sechs km lange Strecke vom Feuersee über die Theodor-Heuss-Straße auf den ganz frisch

freigegebenen Popup-Bikelanes (temporär eingerichtete Fahrradstreifen), bis zum Karlsplatz.

Ziel der Critical Mass als auch der Kidical Mass Demos ist es auf die Vielfalt an Verkehrsteilnehmenden aufmerksam zu machen. In der Verkehrsplanung soll vor allem der Radverkehr und auch der Fußverkehr mehr berücksichtigt werden. Bei Baustellen, sollen sowohl Radfahrumleitungen als auch Fußgängerumleitungen mit bedacht und gekennzeichnet werden. Jetzt in Zeiten von Corona sind temporäre Fahrradspuren ein schnell zu realisierendes Mittel um den Bewohnern, die lieber auf das Rad setzen mehr Sicherheit zu bieten.

Wir wollen, dass Kinder und Jugendliche wieder mehr Wege in ihrem Wohnumfeld selbständig und sicher unternehmen können. Schulwege sollen nicht durch riesige parkende Autos versperrt werden, Radwege sollen sicher und frei sein.

In diesem Sinne, kommen Sie gerne das nächste Mal mit!

Marlis Heck

Verkehrsfluss wichtiger als die Gesundheit

Das Land Baden-Württemberg schreibt, dass sich die Luftqualität in Stuttgart deutlich verbessert hat. Sie belegen es mit den Messdaten unter anderen mit der bisher kritischsten Messstelle am Neckartor. So wurde dort der gesetzlich vorgeschriebene Wert von maximal durchschnittlich 40 µg/m³ Luft im April eingehalten. Die Analyse des Rückgangs sieht drei Gründe, günstiges Wetter, Fahrverbote für Diesel schlechter Euro 6 und den Verkehrsrückgang durch die Maßnahmen zum Gesundheitsschutz wegen des Coronavirus.
Das neue Sorgenkind ist nun die Messstelle an der Pragstraße. An dieser Messstation fallen die Rückgänge nicht so groß aus. Auf der B10 ist der Anteil an LKW deutlich höher als am Neckartor und die Straße steigt an. Von einem Verbot für Euro 5-Diesel wurde abgesehen. Ein Verbot für ältere Diesel hätte viele Bürger in der Region betroffen, die einen Umweg um Stuttgart hätten fahren müssen. Trotzdem können sich Land und Stadt sicher sein, dass ab 2021 die Grenzwerte dort eingehalten werden. Im nächsten Sommer wird der Rosensteintunnel eröffnet, die Messstelle an der Pragstraße wird dann umfahren.
Im Stadtgebiet ist die Stickoxidbelastung rückläufig, bei ansteigendem Verkehr und ungünstigen Wetter werden die Grenzwerte wahrscheinlich nicht eingehalten werden. Eine dauerhafte Begrenzung des MIV in der Stadt halten wir weiterhin, zusammen mit den technischen Maßnahmen wie Abgasreinigung und Elektrofahrzeugen, für das Mittel der Wahl. Wir möchten gute Luft für alle und nicht nur so eben die Grenzwerte eingehalten sehen. Die deutsche Umwelthilfe drängt darauf das Urteil zum flächenhaften Fahrverbot für Euro 5-Diesel endlich umzusetzen. Ein Verfahren dazu ist vor dem Mannheimer Verwaltungsgericht anhängig. Regierung und Verwaltung gehen für den Verkehrsfluss mit abgasstarken Autos durch Verschleppung in die Grauzone des Rechtsbruchs. Das oberste Gut, die Gesundheit der Bürger, wird hintenangestellt.
https://tinyurl.com/luft-stgt-corona

Jörg Dittmann

besuchen Sie uns auf www.vcd-stuttgart.de

Maskenpflicht kompakt

Wie in Ladengeschäften ist das Tragen von Alltagsmasken auch im öffentlichen Verkehr vorgeschrieben, genauso wie in vielen umliegenden Ländern etwa Österreich, Frankreich, Italien, Niederlande und seit kurzem auch die Schweiz. Vor Auslandsreisen sollte man sich bei den jeweiligen Verkehrsanbietern informieren: Mindestens Details wie Abstände und Altersgrenzen unterscheiden sich. Vor Auslandsreisen sollte man sich informieren: Mindestens Details wie Abstände und Altersgrenzen unterscheiden sich.

Ideal sind solche Maßnahmen nicht, dennoch bleibt der ÖPNV eine wichtige Säule zur Begrenzung des CO_2-Anstiegs und muss daher auch jetzt funktionieren, ohne Gefahr für Risikogruppen oder eine 2. Infektionswelle. Das ist die Begründung dafür, dass bei geringen Infektionszahlen trotzdem Schutzmaßnahmen Pflicht bleiben, vorrangig der Abstand von 1,5 Metern – ca. 2 Schrittlängen, die im Fahrzeug nicht überall möglich sind.

In Räumen wirken sich Übertragungen durch Tröpfchen und Aerosole aus, wogegen Alltagsmasken an der Quelle bzw. Luftaustausch in der Umwelt wirken. Nach typischen Werten wird die Luft in Bahnen – solange die Belüftung aktiv ist – alle 5-10 Min. erneuert, was bei verringerter Belegung als ausreichend bewertet wird. Tatsächlich gibt es weltweit bislang keine Hinweise darauf, dass SARS-CoV-2 typischerweise im ÖPNV weitergegeben wird. Trotz Erschwernissen bei Kommunikation und eigentlich ausgeschlossener Getränkezunahme: Mit den Vorsichtsmaßnahmen kann man sich recht sicher fühlen.

Bahn/Bus/Straßenbahn/Taxi

Alle Menschen ab sechs Jahren (Ausnahmen per Attest möglich) müssen im Nah- und Fernverkehr Mund und Nase per Alltagsmaske oder Schal bedecken, auch auf Bahn- und Bussteigen und in Verkaufsstellen (nach der Verordnung nicht in Zugängen).

Sonstige Verkehrsmittel

Auch für Schiffe, Schiffsanlegestellen, Flughafengebäude und Flugzeuge gilt Maskenpflicht. Am Steuer eines Fahrzeugs ist es erlaubt, solange das restliche Gesicht erkennbar ist: Also nur ohne Sonnenbrille.

Tipps

- Abstand halten, Gedränge meiden und Platz in Ein-/Ausstiegsbereichen gewähren
- Knöpfe über Ärmel betätigen, oder mit den Fingerknöcheln (mit denen man sonst nichts anfasst)
- Maske und Gesicht unterwegs möglichst nicht berühren, oft Hände nach den Hygieneregeln waschen
- Stehende Luft und hitzige Situationen (mit erhöhtem Tröpfchenausstoß) meiden

Links

https://www.vvs.de/coronavirus/
https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/aktuelle-infos-zu-corona/faq-corona-verordnung/
https://inside.bahn.de/wie-funktioniert-die-klimaanlage-zug/

Bis auf wenige Ausnahmen wird wieder nach Regelfahrplänen gefahren.

Gute Fahrt und bleiben Sie gesund!

Gero Treuner

Weitere Mitteilungen

Fahrgastbeirat des VVS: Die Frühjahrssitzung des FGBs wurde aufgrund der COVID-19-Pandemie kurzfristig abgesagt, die nächste Sitzung findet vorraussichtlich digital am 9. Juli statt.

Die Bundesdeligiertenkonferenz des VCD findet dieses Jahr ebenfalls digital statt. Der Kreisverband Stuttgart wählte seine Deligierten bei der Jahresmitgliederversammung im Februar (Christoph Link, Volker Martin). Die Landesdeligiertenkonferenz wurde verschoben auf den 26. September.

Auch der Zukunftsworkshop musste bis auf Weiteres abgesagt werden und wird für den Herbst neu geplant.

Die Wanderbaumallee ist dieses Jahr in der zweiten Auflage gestartet und hatte ihre erste Wanderung am 13. Juni und die zweite am 4. Juli..

Termine VCD-Kreisverband

- **StattVerkehrsRunde**
  Öffentlicher Aktiventreff jeden dritten Mittwoch im Monat 19:00 Uhr, VCD-Büro, E-Mail: *vorstandplus@vcd-stuttgart.de*
- **Kidical Mass**
  sonntags 15:00 h, Feuersee
  26. Juli, 16. August, 20. September, 18. Oktober
- **Ausflug**
  12. September 20 um 13 Uhr, Südheimer Platz (Seilbahn)

Als VCD-Mitglied haben Sie Anspruch auf die Benennung von deutschsprachigen Ärzten und qualifizierten Krankenhäusern sowie die Vermittlung medizinischer Betreuung, wenn Sie im Ausland erkranken.

Die VCD-24h-Notrufnummer: +49 228/ 96 54 230