kreisfairkehr Stuttgart

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

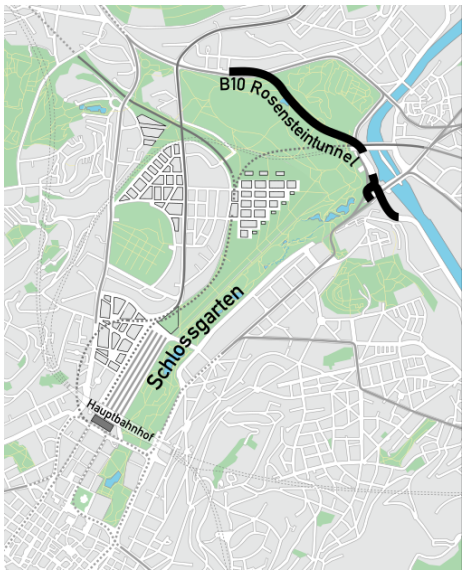
VCD Mobilität für Menschen. Verkehrsclub Deutschland e.V.

DER EINZIGE MIT KLIMASCHUTZFAKTOR

Juli 2019

Rosensteintunnel fast doppelt so teuer wie geplant

Der Rosensteintunnel, vor sieben Jahren beschlossen und mit damals 190 Millionen Euro geplant, kostet inzwischen (Juni 2019) fast das Doppelte, aktuell 360 Millionen Euro. Für das Projekt, das vor allem zusätzlichen Kfz-Verkehr durch Stuttgart schleusen wird und deshalb vom VCD von Anfang an scharf kritisiert wurde, bewilligte der Stadtrat in den letzten Jahren portionsweise mal 30, mal 60 Millionen, insgesamt bis heute zusätzlich 170 Millionen Euro - ohne große Diskussion und ohne diese Kosten jemals in Frage zu stellen.
Der Bau des Rosensteintunnels ist im Zusammenhang mit dem nach Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) vorgesehenen Ausbau der B 10 zwischen Plochingen und Vaihingen/Enz zu sehen. Danach soll die B 10 zwischen Stuttgart und Plochingen mit je einer zusätzlichen Fahrspur pro Richtung ausgebaut werden, die B 10 zwischen Stuttgart und Vaihingen/Enz (Enzweihingen) erhält ebenfalls zwei zusätzliche Fahrstreifen und ist dann quasi autobahnmäßig ausgebaut. Die Kosten für den B 10-Ausbau östlich und westlich von Stuttgart betragen nach Planung rund 240 Millionen Euro. Anstelle des Ausbaus der B 10 sollte unserer Meinung nach überlegt werden, wie das Industriegebiet Schwieberdingen per Bahn erschlossen werden kann, beispielsweise durch Verknüpfung der vorhandenen, stillgelegten Bahnstrecken Ludwigsburg - Möglingen und Vaihingen - Enzweihingen.



Zusammen mit weiteren Baumaßnahmen an der B 27, der A 81, der A 8 und Nordostring sollen nach BVWP rund um Stuttgart ca. 1 Milliarde Euro in den Straßenbau investiert werden: Das ist genau das Gegenteil von Verkehrswende, Klimaschutz, Stärkung des Umweltverbundes und zeigt, dass das propagierte Umweltbewusstsein bei den etablierten Parteien in Berlin und auch in Stuttgart noch längst nicht angekommen ist.
Wir vom VCD setzen uns für den Klimaschutz auch im Verkehrsbereich ein und fordern, dass alle diese genannten Straßenbaumaßnahmen storniert und nicht mehr weiterverfolgt werden!
Wir fordern den Gemeinderat weiter auf, nach Inbetriebnahme des Rosensteintunnels wenigstens die Neckartalstraße zwischen Wilhelma und Neckar ganz aufzugeben und hier einen attraktiven Zugang zum Neckarufer vorzusehen. Dies wäre immerhin ein Gewinn nicht nur für die Wilhelma, sondern für alle Nutzer der Grünanlagen.

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

Rosensteintunnel	1
Klimanotstand	2
Panoramabahn	2
Flughafen und Klimaschutz?	3
SUV in der Fahrradstraße	3
AG Super-Polluter	3
Wanderbaum-Allee	4
Radverkehr	5
Radschnellwege	5
Aus dem FGB	5
Remstal-Gartenschau	6
Aus der JMV 2019	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

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.)

Klimanotstand auch in Stuttgart !

Am 18. Mai haben wir zusammen mit insgesamt 17 Umweltverbänden auch in Stuttgart den Klimanotstand gefordert. Nachdem Konstanz als erste Stadt in Deutschland den Klimanotstand ausgerufen hat, folgten Kiel, Heidelberg, Ludwigslust, Münster und Bochum. In Konstanz handelte der OB indem er eine Stelle schafft um bei Immobilien Einsparpotentiale von schädlichen Emisionen zu finden und ganz persönlich verzichtet er bis auf weiteres auf seinen Dienstwagen.
Auch der Stuttgarter Verwaltung stände es gut zu Gesicht nach den nun veränderten Mehrheitsverhältnissen endlich wirklich ernst zu machen mit dem Klimaschutz in Stuttgart. Trotz aller Absichtserklärungen steigt der emissionsbelastete Verkehr im Stuttgarter Kessel immer noch jährlich. Zu allem Überfluss werden aber diese Fahrzeuge auch noch immer größer und gefährden die wachsende Zahl an Fahrrad Fahrenden.

Wir fordern, dass die Stadt und ihre Verwaltung, endlich ihre Absichtsbekundungen ernst nimmt und handelt!

Rufen Sie den Klimanotstand aus!

www.klimanotstand-stuttgart.de

Für den Erhalt der Panoramabahn und ihrer Gleise zum Kopfbahnhof

Vor einem Jahr hat der VCD Kreisverband Stuttgart die Gemeinderatsfraktionen aufgefordert, die vorhandene Schieneninfrastruktur nicht aufzugeben, selbst wenn der S-21-Tiefbahnhof gebaut wird. Sowohl der Bund als auch das Land möchten bis 2025 / 2030 die Fahrgastzahlen auf der Schiene verdoppeln, die Stadt Stuttgart den Autoverkehr um 20 Prozent mindern, was ebenfalls etwa eine Verdoppelung der Fahrgäste im ÖPNV bedeutet. Eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen bzw. der Züge kann S 21 nicht leisten, im Gegenteil, bestehende Kapazitätsengpässe im S-Bahn-Verkehr und in der nördlichen Zufahrt zwischen Zuffenhausen und Hauptbahnhof werden noch verschärft. Und Stuttgart 21 hat zu wenige Gleise, um den Deutschlandtakt zu ermöglichen. Deshalb fordert der VCD einen Ausbau der Schienenverbindung Zuffenhausen - Hauptbahnhof, den Erhalt der Gäubahntrasse zwischen Vaihingen und Hauptbahnhof sowie je zwei Gleise oberirdisch zwischen Feuerbach und Hauptbahnhof (oben) und Bad -Cannstatt und Hauptbahnhof (oben) sowie ein Logistikgleis.*
In einem Brief an OB Kuhn und BM Pätzold haben wir nachgefragt, wie die Stadt Stuttgart die Klimaschutzziele im Verkehrsbereich einhalten möchte, wenn die Gäubahn über viele Jahre ganz vom Hauptbahnhof abgehängt wird - die Züge sollen dann in Vaihingen oder am Eckhardtshaldenweg enden - und es mit S 21 nur noch acht Bahnsteige geben wird. In der Studie "Verkehrsinfrastruktur 2030" des BW-Verkehrsministeriums wird genau nachgewiesen, dass die Schieneninfrastruktur in elf Jahren "stark überlastet" sein wird, wenn die genannten Ziele umgesetzt werden sollen.
BM Pätzold hat in seiner Antwort auf den Beschluss des Ausschusses für Umwelt und Technik vom 23.01.2018 hingewiesen, in welchem von der Umsetzung der S-21-Planung auf den Fildern und im Stadtgebiet ausgegangen wird. Der Erhalt oder der Teilerhalt der Gäubahntrasse und des Kopfbahnhofs wird darin ausgeschlossen. BM Pätzold verweist vor allem auf die vorgesehene Wohnbebauung im Rosensteinviertel und das Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs. Die Frage nach der Umsetzung der Klimaschutzziele im Verkehrsbereich in Stuttgart wurde nicht beantwortet.
Aufgrund der Veränderung der politischen Verhältnisse durch die Gemeinderatswahlen und der größeren Bedeutung des Klimaschutzes sehen wir doch noch Chancen, die Unterbrechung der Gäubahn und die vollständige Beseitigung der vorhandenen Zulaufgleise zum Kopfbahnhof zu verhindern. Wir haben schon im vergangenen Jahr einen Einspruch zum Scoping-Verfahren für den Rückbau des Gleisvorfeldes nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 formuliert und werden auch dem Planfeststellungsverfahren widersprechen. Wir hoffen natürlich auch auf starke Unterstützung der Bewegung gegen S 21, sollte es tatsächlich zu einem Rückbau der Gleise kommen.
Zu S 21: Von Seiten der Deutschen Bahn wurde bekannt, dass sie den Risikopuffer von einer halben Milliarde "wegen Preissteigerungen" nutzen muss. Damit steigt der Kostenrahmen auf die bewilligten 8,2 Milliarden Euro, von denen aber nicht klar ist, wer sie bezahlen soll (doch: der Steuerzahler). Große Probleme gibt es auch beim Tunnelbau Richtung Obertürkheim: Aufgrund starkem Wassereinbruch wird hier seit über einem halben Jahr nicht mehr weitergebaut. Und der Stuttgart-21-Abschnitt am Flughafen ist immer noch nicht genehmigt. Somit erscheint der ursprünglich geplante Baubeginn in diesem Jahr in Frage gestellt. Der dafür verantwortliche Projektleiter hat sich vorsichtshalber auch schon verabschiedet. Es kann also noch sehr lange dauern, bis der Anschluss der Gäubahn über den Flughafen nach Stuttgart fertiggestellt wird.

* Unser Konzept zur Schieneninfrastruktur mit detaillierten Karten ist nachzulesen auf unserer Homepage.

Christoph Link

wir wünschen allen einen erholsamen Sommer

Flughafen und Klimaschutz?

"Lauda buchen statt suchen: 100 000 Tickets ab 9,99 €" - so wirbt Laudamotion in großformatigen Anzeigen für Flüge ab Stuttgart beispielsweise nach Wien oder Berlin, nach Palma de Mallorca sind es 20 Euro. Angesichts dieser Dumpingpreise für den klimaschädlichen Flugverkehr haben wir den Vorsitzenden des Aufsichtsrats der Flughafen Stuttgart GmbH, Minister Winfried Hermann, angeschrieben und nach einer Klimaschutzstrategie des Flughafens Stuttgart befragt. In seiner ausführlichen Antwort schreibt W. Hermann zusammengefasst,

- dass der Flughafen selbst (Gebäude und Verkehre auf dem Flugfeld) bis 2050 klimaneutral abgewickelt werden sollen,
- dass es Angebote zur Kompensation flugbedingter Treibhausgase gibt und
- dass durch die Förderung klimafreundlicher Kraftstoffe ein Beitrag zur Klimaverantwortung geleistet wird.

Daneben verweist der Minister, dass sich die Luftverkehrsbranche in einer Selbstverpflichtung vorgenommen hat, die CO2-Emissionen weltweit bis 2050 gegenüber dem Stand von 2005 zu halbieren. Und nach dem von der internationalen Luftfahrtorganisation ICAO 2016 beschlossenem System CORSIA soll ab dem Jahr 2020 der wachstumsbedingte CO2-Zuwachs im Flugverkehr neutralisiert werden.

Diese Vorgaben sind allerdings weder nachprüfbar, einklagbar und am Flughafen Stuttgart auch nicht konkret umsetzbar. Der Minister sagt deshalb auch: "Nach meiner Überzeugung reichen diese Schritte noch nicht aus. Wenn der Luftverkehr Zukunft haben soll, muss er langfristig CO2-neutral fliegen." Vorgaben hierzu werden aber nicht gemacht. Dies wäre auch schwierig, weil die Herstellung sogenannter Biokraftstoffe gigantische Ressourcen benötigen würde und der Einsatz von Wasserstoff beispielsweise das Problem der Kondensstreifen verschärft.

Gleichzeitig sagt der Minister, dass die Fluggesellschaften nach geltendem Recht "einen Anspruch auf Nutzung des Flughafens haben". Und die Aussage der Co-Geschäftsführerin des Stuttgarter Flughafens - "wir müssen eine Wachstumsflughafen sein" - deutet W. Hermann als hehres Ziel, nämlich ein "an Nachhaltigkeit orientiertes Wachstum" anzustreben. Aber wenn die Gesamtemissionen im Flugverkehr bei zusätzlichen Flügen nicht sinken, heißt das zusätzliche Klimabelastung und nicht Klimaschutz.

Das klingt bei dem Chef von Ryanair, die Laudamotion aufgekauft haben, ähnlich: "Das Geschäft hier wächst auf eine freundliche Art, wir haben den kleinsten ökologischen Fußabdruck." Genau das ist es, was nicht nur die Jugend von friday for future, sondern auch uns auf die Palme bringt: Es wird viel über Klimaschutz geredet, tatsächlich aber läuft es im Flugverkehr wie im gesamten Verkehrsbereich genau in die falsche Richtung. Offensichtlich ist niemand in der Lage oder gewillt, den Flugverkehr zumindest nicht auszuweiten. Dabei steht im Luftverkehrsgesetz § 6 (3), dass die Genehmigung eines Flughafens zu versagen ist, wenn durch dessen Betrieb die öffentlichen Interessen in unangemessener Weise beeinträchtigt werden. Und tatsächlich wurde in Wien vor zwei Jahren der Bau einer weiteren Startbahn vom Gericht aus Klimaschutzgründen verboten. Wieso sollte es dann in einem ersten Schritt nicht möglich sein, den Flugverkehr in Stuttgart zumindest nicht auszuweiten und die Kompensation der Treibhausgase auf die Flugpreise umzulegen?

Christoph Link

SUV in der Fahrradstraße

Das ist ein mehrere Tonnen schweres Fahrzeug zur Beförderung von (in der Regel) einer Person auf einem Parkplatz an der Fahrradstraße Eberhardstraße. Aufgrund der Überbreite wird der Gehweg mitbenutzt. In dieser Straße werden solche Fahrzeuge bald Geschichte sein, da Autos aus der Eberhardstraße ganz verbannt werden sollen, doch aus der Stadt haben wir sie noch nicht vertrieben.

Anmerkung hierzu: Die Fraktion SÖS/Linke/Plus hat im UTA den Antrag gestellt, die Einfahrt in die Stuttgarter Innenstadt für SUVs zu sperren. Außer von den beiden Mitgliedern der Antragsfraktion gab es aber keine weitere Zustimmung im Rat.

AG Super-Polluter

Dieser kreisfairkehr liegt eine Postkarte unserer gemeinsam mit dem BUND Kreisverband Stuttgart geschaffenen Arbeitsgruppe Super-Polluter bei.
Die Arbeitsgruppe informiert gezielt zu den sogenannten Super-Pollutern (z.B. Motorrädern, Rasenmähern usw.) und den von ihnen ausgehenden extremen Emissionen. Nähere Infos dazu gibt´s unter www.super-polluter.de.

besuchen Sie uns auf www.vcd-stuttgart.de

Wir erobern uns die Straße zurück - Wanderbaumallee in Stuttgart

Die Wanderbaumallee ist ein Projekt engagierter Stadtbewohner, die ihr Wohnumfeld lebenswerter gestalten möchten. Dazu haben sie in Eigenarbeit 16 Module mit zehn verschiedenen Baumarten erstellt. Diese sind mit Rädern ausgestattet, sodass sie leicht ihren Standort wechseln können. Zudem sind

die Module mit Sitzgelegenheiten versehen und laden so Passanten zum Verweilen ein. Es finden auch reglmäßige Veranstaltungen statt, bei denen sich die Anwohner begegnen und kennenlernen können.

Die vorgesehenen Standorte sind:
11.05.-06.06. Augustenstraße
06.06.-29.06. Forststraße
29.06.-20.07. Moserstraße
20.07.-17.08. Sophienstraße
24.08.-06.09. Alexanderstraße
06.09.-29.09. Stöckachstraße
Der VCD unterstützt das Projekt Wanderbaumallee als Teil des bundesweiten VCD-Aktionsplanes "Wir erobern uns die Straße zurück".
Zum Start des Projektes beteiligte sich das Kulturcafé Merlin am Straßenfest in der Augustenstraße, bei dem die Module erstmals auf Zeit Teil des öffentlichen Raumes wurden.
Kommen Sie gern spontan oder zu einer geplanten Veranstaltung an der

Wanderbaumallee vorbei und werden Sie Teil diesen lebenswerten, urbanen Lebens!
Details zu weiteren Aktionen finden Sie unter:
www.wanderbaumallee-stuttgart.de

Ulrich Heck

Radverkehr, der Ton macht die Musik

Die Szene der politisch aktiven Radfahrer ist nicht zuletzt durch den Radentscheid größer geworden. Der VCD-Stuttgart nimmt am etablierten Radforum, an offenen Treffen wie dem Zweirat teil und beteiligt sich wie der ADFC an Aktionen, wie z.B. dem Radentscheid. Vielen Aktiven ist die Fahrradpolitik mit schmalen Schutzstreifen, die an Kreuzungen einfach aufhören, zu schwach. Weshalb einige enttäuschte Bürger Radwege und ähnliches komplett ablehen.
Wir sehen unsere Aufgabe in der Radpolitik u.a. darin auf Vorschriften und deren Interpretation wie der ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) und die RAST 06 (Regelwerk zur Anlage von Stadtstraßen) auf zu klären. So konnten wir erklären, dass es Qualitätskriterien für Ampeln gibt und diese von A sehr gut bis F sehr schlecht reichen. Laut RAST 06 sollen die Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer an Ampeln die gleiche Qualitätsstufe erhalten. Es wird noch ein langer Weg sein, bis das in Stuttgart an wichtigen Radrouten Realität ist.
Wir haben angeregt zur Planung und Evaluierung von Radrouten die Daten von Strava zu nutzen. Dort speichern sportliche Radfahrer in einem sozialen Netzwerk ihre Radfahrten. Sehr viele der Radfahrten sind Wege von und zur Arbeit, sie zeigen das Verhalten der Radfahrer in den Hauptverkehrszeiten. Uns interressieren die Stoßzeiten besonders, denn zu diesen Zeiten sind die meisten Radfahrer unterwegs. Gleichzeitig ist das Umstiegspotential aus dem Autostau und den vollen Bussen und Bahnen an größten. Wir hoffen auf die Tatkraft der neuen Stuttgarter Radbeauftragen Frau Eva Adam. Für sie gibt es viele Aufgaben. Schön wäre es wenn sie die anderen Teile der Verwaltung für die Belange des Langsamverkehrs von Fußgängern und Radfahrenden dauerhaft sensibilieseren kann. So dass deren Belange bei allen Baustellen berücksichtigt werden. Es ist schlimm wenn Fußgängern und Radfahrenden große Umwege und schlechte Ampeln zugemutet werden, damit der motirisierter Verkehr bevorrechtigt fließen kann.
Wir mahnen bei der Veraltung und dem neuen Gemeinderat an, dass grundsätzliche Verkehrsregeln wie geradeaus vor Abbiegen und fließender Verkehr vor ruhundem Verkehr eingehalten werden mögen. Die Augabe das Hauptradroutennetz vom Planungsstand 2005 mit ca. 10 Routen zu realisieren ist weiterhin offen. Immerhin ist die Route 1 schon länger durchgängig befahrbar. Das Stadtplaungsamt fragt nun, ob man die Routen überarbeiten und weiter entwickeln kann. Gegen eine Weiterentwicklung haben wir nichts einzuwenden. Wenn Routen entfallen schon. Auf jeden Fall sollen wichtige Schwachstellen für Radfahrerden in den Bezirken abgefragt und beseitigt werden. Im aktuellen Jahr 2019 sind satte 5% mehr Radfahrer an den Zählstellen erfasst worden als im Vorjahr, das mit einem Rekord geendet hat.

Jörg Dittmann

Radschnellwege, im Schneckentempo zum flotten Weg

Die Stadt Stuttgart lässt derzeit ein Gutachten erstellen, wo die Radschnellverbindungen (RSV) verlaufen könnten. Den interressierten Bürgern werden die Ergebnisse nach dem sie der Gemeinderat eingesehen hat präsentiert. Eine Mitsprache und Beratung der Berater wurde uns nicht gestattet.

Interresant ist das geheimnissvolle Vorgehen der Stadt, wo doch Nachbargemeinden Nägel mit Köpfen machen. Der Landkreis Böbblingen hat die alte Römerstraße von der Panzerkaserne nach Vaihingen asphaltiert und beleuchtet. Selbst wenn dies nur die zweitbeste Trassierung ist, der neue Radschnellweg endet nun an der Stadtgrenze oben in Rohr.

Stuttgart sollte eine Fortführung in Richtung Innenstadt anlegen und Zubringer, auf der einen Seite zum Campus Vaihingen auf der anderen Seite zum Industriegebiet Wallgraben, nach Möhringen und nach Degerloch in guter Qualtät liefern. Denn nur so lässt sich das Potential nutzen.

Zum Radschnellweg durch das Neckartal wurden mehrere Varianten mit samt der Vorzugsvariante veröffentlicht. Wonach der Weg bei Mettingen auf dem Neckardamm zur Stadtgrenze Stuttgart verläuft.

Insgesamt wird es sehr schwer in Stuttgart Radschnellwege anzulegen. Wir hoffen, dass es geht. Im Zweifelsfall werden wir lieber einfachere Lösungen propagieren, anstatt auf Maximalforderungen zu beharren. Es geht um schnelle Lösungen, damit der Radverkehr ansteigt. Mit steigenden Radfahrenden Zahlen lassen sich später die noch besseren Lösungen durchsetzen.

Jörg Dittmann

Aus dem Fahrgastbeirat der VVS

Im Februar traf sich der Fahrgastbeirat des VVS zum Thema SSB und im Juli zum Thema VVS. Herr Dr. Raupp von der SSB stellte die geplanten Weiterführungen im **U-Bahn-Netz** dar, sowie eine Taktverdichtung auf der U8 und der sukzessive Ausbau aller Bahnsteige auf 80m, so dass Doppelzüge halten können. Die Neubeschaffung der Zahnradfahrzeuge wird die Lärmbelastung so verringern, dass die Wagen bis zum Betriebsschluss fahren werden.

Beim **barrierefreien Ausbau** der Bushaltestellen wird mit Hochdruck an Haltestellen mit besonderem Bedarf gearbeitet, da bis 2022 nicht alle Haltestellen des Netzes zu schaffen sind. Auf WLAN wird auch weiterhin in der SSB verzichtet werden müssen, dafür will sie aber die Tunnels mit Mobilfunk ausrüsten, damit wäre wenigstens darüber ein mobiler Datenfluss möglich. Beim Thema emissionsarme Busse setzt die SSB in der Fläche auf die Diesel-Hybrid-Technologie vor allem wegen der Reichweite, es werden aber ab Herbst auch einzelne rein elektrische Busse und Brennstoffzellen-Busse erprobt.

Bei der VVS waren die Themen Tarif, neue Modilitätsdienste wie Uber und Elektro-Roller, digitale Projekte, Fahrradmitnahme im Bus und Sicherheit in den Verkehrsmitteln. Zwei Monate nach Inkrafttreten des **neuen Tarifs** gibt sich Herr Dietz als Tarifbeauftragter sehr zufrieden hofft aber gleichzeitig auf die langfristige Stabilisierung dieser Zahlen. Natürlich gibt es bei aller Euphorie noch Verbesserungspotential wie etwa Tariffallen oder weitere Ausgleiche wie etwa für Schüler. Auch das 365€ Jahresticket ist weiter im Gespräch, derzeit ist aber keine Finanzierung in Sicht. Außerdem werden noch Lösungen für Teilzeitkräfte bzw. Homeoffice-Nutzer gesucht. Die Best-Preis App ist gut angenommen und wird nach zwei Jahren Laufzeit bewertet werden.

Eine weitere Herausforderung wird für die Verkehrsbetriebe das Einführen neuer **Mobilitätsdienste** wie Uber oder Elektro-City-Roller sein. In Paris hat Uber die herkömmlichen Taxis fast komplett verdrängt, aber auch die Nutzung der City-Roller wurde in der ursprünglichen Freiheit beschränkt. In Stuttgart wird derzeit noch diskutiert wie diese Dienste hier aussehen könnten. Der öffentliche Raum ist umkämpft, in Stuttgart mehr als überall sonst. Außerdem äußern Behindertenverbände Bedenken, sie vermuten mehr Hindernisse auf öffentlichen Wegen, aber sie sehen auch Chancen für manche bewegungseingeschränkte Menschen. Dennoch klar ist, dass sie eine Konkurrenz für den Gelegenheitsverkehr der VVS darstellen, nicht mehr finanziell aber vor allem weil sie keine Anschlüsse verpassen können.

Bei den **digitalen Projekten** steht die VVS-App im Mittelpunkt, obwohl derzeit vier Apps (VVS-App, SSB-Flex, SSB-Move, Best-Preis) am Start sind. Das Hinterlegen einer Zeitkarte wird aber auch in Zukunft nicht möglich sein, was vor allem beim Lösen von Anschlusstickets hilfreich wäre besonders aber für Ticket+ Kunden.

Ein Dauerthema sind Störungen an Aufzügen oder Rolltreppen, diese können Sie jetzt in der VVS-App einsehen und anhand dessen entscheiden ob Sie an Ihrem bevorzugten Bahnhof reibungslos einsteigen können. Auf die Reparaturzeit hat dies aber keinen Einfluss.

Unsere nächste Sitzung im Herbst wird dem Thema Verband der Region Stuttgart gewidmet sein, was im Hinblick auf die neue Zusammensetzung des Regionalrats mit neuem Präsidenten sehr spannend werden kann.

Marlis Heck

besuchen Sie uns auf www.vcd-stuttgart.de

Ausflug zur Remstal-Gartenschau

Am 2. Juni 2019 machte der VCD seinen Jahresausflug zur Remstal-Gartenschau. Mit Fahrrädern und einem E-Scooter erfuhren wir mehrere "Landmarken" der Gartenschau von Urbach remsabwärts. Erste Station war der Urbach-Turm (she. Bild), dessen Bauweise uns vom zufällig anwesenden und noch amtierenden Verbandsvorsitzenden der Regionalversammlung T. Bopp fachkundig erläutert wurde. In Schorndorf verschafften wir uns einen Überblick übers Remstal vom Tetraeder. In Stetten-Beinstein gab es eine Ausstellung zur E-Mobilität mit Testfahrt in einem Elektrobus und Elektroauto.

Bei dem Superwetter waren Erfrischungen in Schorndorf und Waiblingen zwingend geboten.

Der größte Teil der Gruppe fuhr noch weiter bis zur Mündung der Rems in den Neckar: Die ganze Strecke entlang der Rems wurde sehr schön zum Radfahren ausgebaut, daneben gibt es außer den Landmarken auch naturnah umgestaltete Uferbereiche und Zugänge ans Wasser, Sandstrände und neue Brücken über die Rems.

Viele Umbauten zur Gartenschau sind auf Dauernutzung eingerichtet. So kann eine Radtour auch noch nach dem Betrieb der Gartenschau (20. Oktober 2019) empfohlen werden.

Jahresmitgliederversammlung '19

Zum Termin unserer Mitgliederversammlung hatten wir den Stuttgarter FUSS e.V. eingeladen. Dessen Vorsitzender Peter Erben stellte den Verein, der seit zwei Jahren in Stuttgart aktiv ist, vor. VCD und FUSS e.V. haben grundsätzlich denselben Ansatz, wobei es dem FUSS e.V. speziell um die Förderung des Zu-Fuß-Gehens und Verbesserung der Bedingungen dafür geht, der VCD allgemeiner die nachhaltige Mobilität fördert. In Stuttgart arbeiten beide Verbände vielfach zusammen, so im Klimabündnis (KUS) oder auch bei "Stuttgart laufd nai". Diese gute Zusammenarbeit wird auch weiterhin gepflegt.

Anwesend bei der JMV waren diesmal nicht nur Mitglieder des Landesverbandes, sondern mit Thomas Mager auch ein Mitglied des Bundesvorstands. Letzterer hat auch die Neuwahl des Vorstands, der Beisitzer und der Delegierten geleitet. In der Zusammensetzung des Vorstandes hat sich nichts geändert. Allerdings ist Axel Heumann krankheitsbedingt nicht mehr Beisitzer. Er wird uns bei unseren Aktivitäten sehr fehlen. Für seine mindestens 15-jährige aktive Tätigkeit beim VCD Stuttgart möchten wir uns an dieser Stelle aber ganz herzlich bedanken!

Schwerpunkte der diesjährigen Arbeit sollen sein die Umsetzung der Klimaschutzziele, insbesondere die Ausweitung der Schieneninfrastruktur (Erhalt der Gäubahnstrecke, Erhalt von oberirdischen Schienengleisen), die Umsetzung der Ziele des Radentscheids, Fahrbahnrückbau Kulturmeile und Ausweitung der Fußgängerbereiche in der Innenstadt ("Stuttgart laufd nai").

Der Vorstand

Termine VCD-Kreisverband

- **StattVerkehrsRunde**
  Öffentlicher Aktiventreff jeden zweiten Mittwoch im Monat 19:00 h, VCD-Büro, E-Mail: *vorstandplus@vcd-stuttgart.de*
- **Critical Mass**
  erster Freitag im Monat,18:30h, Feuersee

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