kreisfairkehr Stuttgart

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

VCD Verkehrsclub Deutschland

DER EINZIGE MIT KLIMASCHUTZFAKTOR

Juli 2014

Aus der Jahreshauptversammlung 14.02.2014

Zu Beginn der diesjährigen Jahreshauptversammlung, die vergleichsweise gut besucht war, hat die Behindertenbeauftragte der Stadt Stuttgart, Frau Ursula Marx, über ihre Arbeit berichtet. Sie vertritt die etwa 45 000 Behinderte in Stuttgart. Ihr Hauptanliegen ist die Inklusion. Ein nicht unwichtiger Teil ihrer Arbeit ist der Einsatz für barrierefreien ÖPNV, wobei sie sagte, dass sie die meisten Probleme mit der DB (S-Bahn) hat: Lange, bürokratische Wege und unklare Zuständigkeiten erschweren die Umsetzung von Verbesserungen wie z.B. Blindenleitstreifen in den S-Bahn-Haltestellen oder die Instandsetzung von Aufzügen. In ihrer Arbeit hofft Frau Marx auf Unterstützung durch den VCD. Wir möchten deshalb ihre E-Mail-Adresse hier weitergeben: ursula.marx@stuttgart.de

Bei den Neuwahlen gab es keinerlei Veränderungen im Vorstand und bei den Beisitzern. Ausgelöst durch die Kritik am Ausstieg des Landesverbandes aus dem Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 wurde von Mitgliedern des Kreisverbandes ein Antrag eingebracht, weiterhin das Aktionsbündnis zu unterstützen. Der Antrag wurde mit geringen Veränderungen ohne Gegenstimme wie folgt beschlossen:

Stuttgart 21 /Aktionsbündnis

Der VCD Stuttgart bekräftig seine grundsätzliche Kritik an Stuttgart 21 und beteiligt sich weiterhin im Rahmen seiner Möglichkeiten mit allen demokratischen und friedlichen Mitteln am Widerstand gegen das Projekt.

Bürgerbewegungen wie die gegen Stuttgart 21 brauchen ein handlungsfähiges Bündnis möglichst vieler beteiligter Akteure, um Themen zu koordinieren und um eine politische Stimme zu haben, die im politischen System Gehör findet.

In dieser Rolle sehen wir in der Bürgerbewegung gegen Stuttgart 21 das Aktionsbündnis.

Essbares Andernach - Exkursion

Andernach ist mit über 2000 Jahre eine der ältesten deutschen Städte römischen Ursprungs. Die rheinische Kleinstadt nahe Koblenz ist bekannt durch den weltweit größten Kaltwassergeysir.

Erst ein Radiobeitrag zu „Essbare Stadt“ machte mich auf Andernach aufmerksam. Ökologisch l(i)ebenswerte Städte zeichnen sich u.a. dadurch aus, dass sie ihre Grünanlagen für die Lebensmittelproduktion nutzen. Es gibt zunehmend und weltweit immer mehr Beispiele, wie in Todmorden (GB), Paris (selbst gesehen) unweit von Gare de l'Est, die „Auto-ruinierte“ Stadt Detroit (USA).

Im Internet lassen sich sehr interessante Beiträge dazu finden z.B. unter www.sein.de/gesellschaft/nachhaltigkeit/ bzw. www.incredible-edible-todmorden.co.uk .

Wir wollen am 4./5. Oktober 2014 einen gemeinsamen Ausflug dorthin machen: am 4. Andernach besichtigen und am 5. Koblenz (mit Seilbahnfahrt über den Rhein). Vorgesehen ist, mit Wochenendtickets hin und zurück zu fahren. Im Hotel „Sessellift“ können wir für ca. 30 € pP (2- und 3-Bett-Zimmer) übernachten. Interessenten melden sich bitte bis 12. September beim VCD-Vorstand an (info@vcd-stuttgart.de oder Tel. 0711 – 6993756).

Axel Heumann

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

- Aus der JMV
- Exkursion Andernach
- Kommentar
- Fahrgastbeirat
- Neue Er-Fahrungen
- Tiefbahnhof Zürich
- AK Rad
- VVS-Firmentickets
- Bismarckplatz und Schwabtunnel
- Radverkehr ist umweltschädlich

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

Bürozeit: Mi 17:30 – 19:00 Uhr

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

Spendenkonto 7015321300
BLZ 43060967 · GLS-Bank

Impressum

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

Einen erholsamen Sommer wünscht Ihnen der VCD Kreisverband Stuttgart

Kommentar zu Stuttgart 21

Weder im VCD-Landesverband noch im Kreisverband hat sich die grundsätzlich ablehnende Haltung gegen das Projekt Stuttgart 21 geändert: Mit riesigen finanziellen Mitteln der Bürger wird hier ein Kapazitätsengpass im Schienennetz geschaffen, der für eine zukunftsfähige Bahn nicht taugt. Neben vielen anderen Problemen ist es vor allem die Tatsache, dass der Tiefbahnhof - eng und dunkel – nie erweiterbar sein wird.

In der Ablehnung von Stuttgart 21 und am weiteren Widerstand gegen dieses Projekt waren sich alle an der JHV anwesenden Mitglieder einig. Der Kreisverband arbeitet so auch in der aktuellen Kampagne „Für unsere Stadtbahn“ mit, zusammen mit den Ingenieure22, dem Aktionsbündnis gegen S 21, den GewerkschafterInnen gegen S 21, der Infooffensive Baden-Württemberg und den Parkschützern.

Gleichwohl müssen wir erkennen, dass wir Kritiker von S 21 es nicht geschafft haben, mit unserer Argumentation Mehrheiten zu gewinnen: Weder bei der Volksabstimmung gab es diese noch gibt es heute in den gewählten Parlamenten auf allen Ebenen Stadt, Region, Land, Bund eine Mehrheit gegen das Projekt. Und wir müssen auch feststellen, dass sich der Widerstand gegen S 21 zwar hartnäckig hält, er aber insgesamt an Zahl der aktiven Gegner und an politischem Widerstand an Gewicht verliert. Dies ändert nichts an der grundsätzlichen Bedeutung, die der Widerstand für die Stadt Stuttgart, das Land und auch die Bundesrepublik hatte und nach wie vor hat.

Vielfach hört man die Meinung, dass das Projekt letztlich an sich selbst bzw. an dem kleinen Tropfen, der das Fass zum Überlaufen bringt, scheitert. Ich würde mir das wünschen, habe aber wenig Hoffnung. Wir möchten nochmals mit den beiden Bürgerbegehren versuchen, S 21 mit demokratischen Mitteln zu verhindern. Und ich möchte alle Mitglieder auffordern, ihre Unterschrift unter die beiden Listen „Leistungsrückbau“ und „Storno 21“ zu setzen.

Wir müssen uns aber auch überlegen, wie wir weiter unsere Kräfte für eine nachhaltige Mobilität sinnvoll einsetzen. Und da gibt es sicher unterschiedliche Wege.

Christoph Link

Fahrgastbeirat Juli 2014

Am 3. Juli 2014 fand eine weitere Sitzung des Fahrgastbeirats statt, die diesmal im speziellen Fokus der S-Bahn stand.

Herr Freitag hielt ein kurzes Impuls-Referat, das er ausführlich auf dem S-Bahn-Gipfel im November 2013 vorstellte. Seiner Statistik zufolge, die er bis April 2014 vorlegen konnte, ist die 6-Minuten-Pünktlichkeit der S-Bahn bei über 96% und die 3-Minuten-Pünktlichkeit bei über 86%. Laut www.s-bahn-chaos.de liegen die Zielwerte bei 98% bzw. 94%, das heißt die 3-Minuten-Pünktlichkeit liegt doch signifikant unter dem von der Bahn selbst gesetzten Zielwert. Herr Freitag räumte zwar leichte Einbrüche in der Pünktlichkeit ein, schob diese aber vorwiegend auf Wetter- und andere unbeeinflussbare Faktoren.

Die übermäßige Auslastung der S1 war ein weiteres Thema. Sie soll vorerst mit vermehrtem Einsatz von Langzügen (3 Zugsegmente) statt Vollzügen (2 Zugsegmente) bekämpft werden. Den Vorschlag des VCDs (Stuttgarter Zeitung vom 25.06.2014) in Vaihingen einen Mittelbahnsteig anzustreben um Regionalzug-Reisenden aus Richtung Süden einen Umstieg in Vaihingen zu ermöglichen statt in Böblingen, wo alle Reisenden auf die S1 angewiesen sind, wurde bisher noch kategorisch abgelehnt.

Ein schwieriges Thema ist das Ziel des Personenbeförderungsgesetzes, nachdem bis 2022 die komplette Barrierefreiheit im gesamten ÖPNV vorgeschrieben ist. Natürlich ist es ein Leichtes auf die nicht zur Verfügung gestellten Geldmittel vom Bund zu verweisen, doch wir wissen alle, dass es momentan für bewegungseingeschränkte Menschen kaum möglich ist sich alleine im ÖPNV zu bewegen, daher werden wir weiter auf dieses Ziel drängen, da alle Fahrgäste davon profitieren werden.

Marlis Heck

Neue Er-Fahrungen

Da predigt man seit Jahren die Umweltfreundlichkeit, Nachhaltigkeit und gesundheitsfördernde Wirkung des Radfahrens und dann stürzt man selbst mit diesem Gefährt so übel auf die Straße: Beckenbruch, eine Woche Krankenhaus, sechs Wochen Krücken. Ich kann niemand verantwortlich machen. Es war ein banales Loch im Vorderreifen mit der Folge, das sich der Mantel löste – und das bei hoher Geschwindigkeit.

Sicher es hätte ja noch viel schlimmer ausgehen können und die Bundeskanzlerin hat das auch überstanden, ohne dass es groß aufgefallen ist. Oder man kann sich darüber ärgern, dass man an diesem Unglückstag überhaupt aufgestanden ist. Mir ging es mal so und mal so, in der Bilanz ist das dann ein Nullsummenspiel.

Was mir aber tatsächlich einen Erkenntnisgewinn brachte, war das Erfahren der Stadt mit Krücken: da fiel mir doch auf, wie viele Bushaltestellen weder Regendach / Sonnenschutz noch Sitzmöglichkeiten haben und wie viele Barrieren es im öffentlichen Raum gibt, was man sonst einfach nicht wahrnimmt. Auffällig war auch, wie freundlich Fahrgäste sind, wie sie einem einen Sitzplatz anbieten, oder Busfahrer, die warten, bis man den Bus erreicht hat, die hintere, breite Türe von sich aus öffnen und auf das Vorzeigen von Fahrscheinen verzichten. Selbst Autofahrer halten an, wenn man am Straßenrand steht, und lassen einen in aller Ruhe die Fahrbahn queren.

Jetzt hoffe ich aber, die Krücken möglichst schnell wieder los zu werden. Und dann überlege ich mir, wieder ein Fahrrad zu kaufen. Vielleicht eines mit drei Rädern, das nicht so schnell umfällt, oder eines mit Elektromotor. Ohne Fahrrad fühle ich mich einfach nicht frei.

Christoph Link

Der Tiefbahnhof geht in Betrieb

In Zürich ist am 14. Juni 2014 der erste Teil der Durchmesserlinie eröffnet worden. Bei dem Projekt ist die Zufahrt der Züge von Norden her über den Bahnhof Oerlikon zum neuen unterirdischen Tiefbahnhof in den neuen 4,8 km langen Weinbergtunnel verlegt worden. Es wurde gleichzeitig ein neues Shopping Center und ein Quartier mit der Europaallee gebaut.

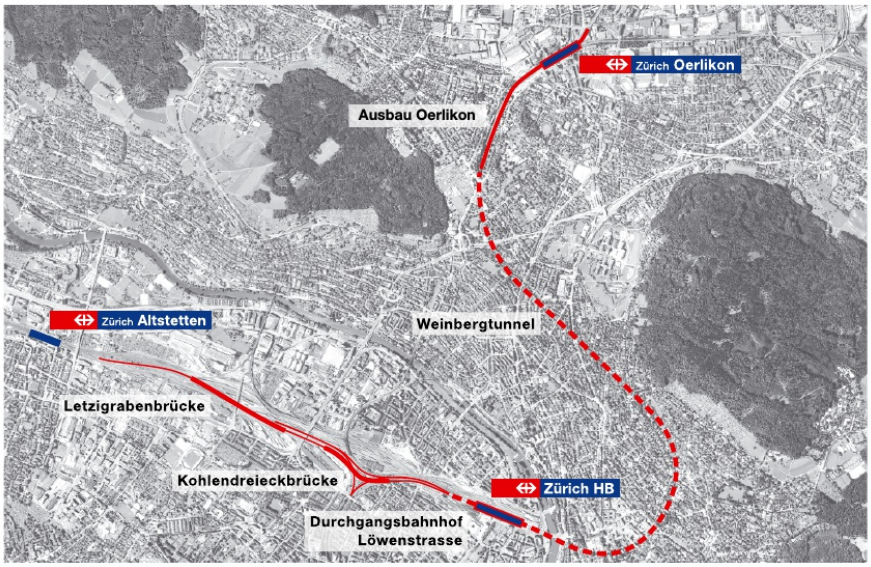
Wir freuen uns mit den Schweizern über den neuen unterirdischen Durchgangsbahnhof, der im Mischverkehr von S-Bahn und anderen Zügen genutzt wird.

Die Gegensätze zu Stuttgart 21 sind dennoch frappierend. Die neuen vier Gleise ergänzen den Züricher HB auf nun 26 Gleise. Der alte Bahnhof bleibt vollständig in Takt. Die Kapazität wird erhöht. Der Lärmschutz wird auf einen vorbildlichen Stand gebracht. Der Abstand zwischen den Notausgänge im Tunnel beträgt etwa 500 m. Die Geschwindigkeit im Tunnel ist auf 80 km/h bis 120 km/h begrenzt. Die neue Strecke wird sukzessive in Betrieb genommen. Bestehende Bahnhöfe in der Peripherie werden ausgebaut. Der Bahnhof soll zukünftig kein Hindernis für den Radverkehr mehr sein, wenn 2017 ein in den 80-ger Jahren auf Vorrat gebauter Autotunnel unter dem Bahnhof für den Radverkehr für rund 11 Mio. ChF umgewidmet und eröffnet wird.

Das Projekt kostet ca. 2 Mrd ChF (1,7 Mrd. €), es wird über 11 Jahre gebaut (2005 bis 2016).

Weitere Infos z.B. bei Wikipedia Artikel: Durchmesserlinie Altstetten–Zürich HB-Oerlikon und www.sbb.ch.

Jörg Dittmann



Durchmesserlinie Zürich, Quelle: SBB

Arbeitskreis Rad

Jetzt gibt es im Kreisverband einen Arbeitskreis Rad, der sich unregelmäßig, aber zu festgelegten Terminen im Umweltzentrum trifft. Im AK werden Erfahrungen ausgetauscht und Verbesserungsvorschläge gesammelt. Die nächsten Termine sind am 16.9. und am 28.10. 2014 jeweils um 18:30 Uhr im UWZ, Rotebühlstraße 86/1. Wer Interesse hat mitzumachen, ist herzlich willkommen.

Termine VCD-Kreisverband

- Öffnungszeiten Büro
  Mittwochs 17:30 – 19:00 Uhr
- StattVerkehrsRunde
  Öffentlicher Aktiventreff
  jeden zweiten Mittwoch im Monat
  19:00 Uhr, VCD-Büro, E-Mail:
  vorstandplus@vcd-stuttgart.de
  Achtung: wegen den Ferien ist der nächste Termin der 17.9.2014
- 16. 9. und 28.10. 2014 AK Rad
- 20.9.2014: Parking-day-Aktion in der Eberhardstraße mit Naturfreunde-Radgruppe
- 4./5. 10.2014: VCD-Ausflug nach Andernach / Koblenz
- 9.10.2014: Milaneo-Eröffnung: gem. Aktion mit KUS

VVS-Firmentickets

Es gibt jetzt wieder die Möglichkeit, Firmentickets für kleinere Firmen auszugeben. Markus Koch hat an einen entsprechenden Lehrgang bei den SSB teilgenommen und kann als Hauptbesteller weitere Selbständige und Kleinunternehmer quasi mitnehmen.

U.a. sind Stadtmobil und Plattsalat als Firmen dabei. Wer sich als (klein-) Firma beteiligen möchte, melde sich bitte beim VCD-Vorstand oder direkt bei Markus Koch: ksukram@aol.com

Bismarckplatz und Schwabtunnel

Der VCD-Kreisverband Stuttgart hat zur Neugestaltung des Bismarckplatzes (Sanierungsgebiet) und zum Radfahren in der Schwabstraße und im Schwabtunnel Stellungnahmen ausgearbeitet, die an die Bürgerbeteiligung West und an die Fraktionen im Gemeinderat gingen. Die Stellungnahmen sind in unserer Homepage nachzulesen: www.vcd-stuttgart.de

Vorschlag Schwabtunnel: Mit Tempo 30, wird es ruhiger und sicherer, die Betonschutzwände können weg und Radfahrer können ungefährdet auf der Straße fahren.

Vorschlag Tempo 30, Zebrastreifen und Mittelinsel am Bismarckplatz
Der Vorschlag geht davon aus, dass auf der gesamten Schwabstraße zwischen Rotebühlstraße und Hölderlinplatz Tempo 30 gilt und dann das Radfahren auf der Fahrbahn zusammen mit dem übrigen Kfz-Verkehr möglich ist. Für die Lösung mit zwei Fahrbahnen je 3,25 m und Mittelinsel mit 2,5 m wird weniger Fahrbahnfläche beansprucht als im Bestand. Die Busbuchten entfallen, da der Bus auf derFahrbahn hält. Die Bushaltestellen werden an die Vogelsangstraße verlegt. Damit befinden sie sich eher in der Mitte zwischen den beiden benachbarten Bushaltestellen.

Auch Radverkehr ist umweltschädlich

In der letzten kreisfairkehr wurde festgestellt, dass Verkehr immer schlecht für die Umwelt ist. Entscheidend ist, wie weit die Wege sind. Dreimal so lange Wege verursachen dreimal soviel Verkehr.
Die Umweltbelastung der Verkehrsarten wird verschieden wahrgenommen. Wenn Menschen im Wohngebiet in einer 30er-Zone radeln, geht man davon aus, dass sie keine Flächenversiegelung verursachen: die Straße ist sowieso da. Was dem Radfahrer als Umweltschädigung aber angerechnet wird, sind eigene Flächen wie Radwege, Radstreifen und Abstellanlagen. Dann hören wir Äußerungen wie: „Das lohnt sich doch gar nicht für die paar Radfahrer“, „Da fährt doch kaum einer.“, „Radwege durch Feld und Wald müssen tabu sein.“
Es ist immer abzuwägen, ob eine zusätzliche Flächenversiegelung akzeptabel ist. Rechtfertigt der Radverkehr eine Umweltbelastung wie den Bau von Radwegen und Radstreifen? Ist es sinnvoll, beispielsweise die Hauptradroute 3 vom Bopser nach Degerloch durch den Wald in 10 m Breite, beleuchtet und im Winter mit Salz bestreut, durch den Wald zu führen?
Wir fordern eine offene und öffentlich zugängliche Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), wie sie z.B. für Straßen- und Eisenbahnprojekte durchgeführt wird. Bei einer UVP gilt es abzuwägen, welcher Nutzen für die Menschen erreicht wird, welche Verkehrsveränderungen erwartet werden und wie groß die Eingriffe in die Natur sind. Damit kann im Einzelfall eine Variante gefunden werden, die tatsächliche zwei Stadtteile auf eigenem ruhigem Weg verbindet und sensible Gebiete kleinräumig umfährt. In der politischen Praxis erleben wir, wie Naturschutzgebiete für den Straßenbau und den Bau von Gewerbegebieten entweiht werden, während gleichzeitig ein unerfüllbarer Anspruch an Radwege für Verkehr und Freizeit gestellt wird. Dabei denken wir u.a. an die Umweltauflagen für die geplante MTB-Downhill-Strecke in Degerloch, die auf diese Weise scheitern wird. Es ist Zeit das Fahrrad fair mit dem Auto und dem ÖPNV zu vergleichen.

Jörg Dittmann

VCD Verkehrsclub Deutschland

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