

Innenstadtkonzept des VCD

Anfang dieses Jahres haben sich zwei Initiativen gebildet, die sich mit den Verkehrsproblemen in der Innenstadt beschäftigen: Der Verein **"Aufbruch für Stuttgart"** sammelt - ausgehend von den Problemen an der "Kulturmeile" - Ideen zur Neugestaltung der B14-Stadtdurchfahrt und der angrenzenden kulturellen Nutzungen. Nahezu gleichzeitig ist auf Initiative von SÖS-Linke-Plus die Initiative **"Stuttgart laud nai"** entstanden, die "ein Paradies für zu Fuß gehende und Radfahrende mit optimaler Anbindung an den ÖPNV im Herzen der Stadt" als Ziel angibt.

Wir unterstützen beide Initiativen im Bemühen, eine Diskussion um eine Reduzierung des platzverschwenderischen und luftverunreinigenden Individualverkehrs zu führen. Viele der Ziele beider Initiativen entsprechen den Vorstellungen, des VCDs. Zu beiden Initiativen haben wir aber auch abweichende Ansätze. Im einen Fall halten wir ein Bürgerbegehren über eine "Fußgängerzone innerhalb des Innenstadtrings" für nicht sinnvoll und zielführend, im anderen Fall sehen wir eine schon seit Jahren diskutierte Tunnellösung im Zuge der Konrad-Adenauer-Straße kritisch, da ein Tunnel nur etwa die Hälfte des Verkehrs aufnehmen würde. Überdies sollte weder die Kulturmeile noch die Innenstadt innerhalb des Stadtrings für sich betrachtet werden.

Inzwischen hat der Stuttgarter Gemeinderat den Beschluss gefasst, die bestehende Fußgängerzone innerhalb des Cityrings auszuweiten und die dortigen oberirdischen öffentlichen Parkplätze zurückzubauen. Insofern hat sich der Vorschlag mit dem Bürgerbegehren wohl erübrigt.

20 % weniger Autoverkehr - wie im VEK 2030 formuliert - als erster Schritt heißt, den Zufluss in die Stadt an allen Hauptverkehrsstraßen zu reduzieren, entweder durch Fahrbahnrückbau, durch entspre-

chende Signalisierung z.B. mittels der IVLZ oder durch Umwidmung von Kfz-Fahrs Spuren in Busspuren oder Radwege. Eine Idee dazu hat die DASL in ihrem Konzept zur B14-Stadtdurchfahrt vorgelegt und wir halten dieses Konzept nach wie vor für die Ausgangsbasis weiterer Diskussionen. Grundgedanke ist, dass der Innenstadtring keine städtebauliche Barriere mehr darstellt, sondern Teil der Stadt ist mit Aufenthaltsräumen, Querungsmöglichkeiten und weniger und langsamen Kfz-Verkehr. Unsere Ideen in Verbindung mit dem massiven Ausbau des ÖPNV haben wir in der Stellungnahme zum Luftreinhalteplan konkretisiert. Mit der Einführung der P-Buslinie, welche die Innenstadt umfahren soll, kann beispielsweise eine Fahrspur des Innenstadtrings für den Bus reserviert werden.

Es ist ein langfristiges Parkierungskonzept für die Innenstadt erforderlich, bei dem zunächst die oberirdischen Stellplätze verschwinden und dann auch Parkhäuser und Tiefgaragen zurück gebaut werden. Es könnte heute schon die Zufahrt zur Innenstadt nur mit einer Parkberechtigung bzw. einem Parkschein zugelassen werden. D.h. die Parkschanke befindet sich nicht vor dem einzelnen Parkhaus, sondern an der Abfahrt vom Innenstadtring. Die Widmung der Straßen innerhalb des Innenstadtrings sehen wir differenziert: Da gibt es Achsen für den Bus- und Taxiverkehr wie in der Schillerstraße, der Planie oder der Torstraße bis Rotebühlplatz, die nicht behindert werden sollten. Dann fordern wir schnelle Verbesserungen für den Radverkehr: neben der Fahrradstraße Tübinger Straße - Eberhardstraße und Weiterführung zum Schloss sollte es auch im Zuge der Kronprinzenstraße - Lautenschlagerstraße und am Bahnhof vorbei über den Karoline-Kaula-Weg und die Athener Straße bis zur Nordbahnhofstraße eine wichtige Radwegeverbindung geben.

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

Innenstadtkonzept des VCD	1
Regionalverkehrsplan	2
Fahrradmitnahme in Zügen	2
"Stadtradeln" in Stuttgart	3
Fahrradaktionstage 2017	3
Falschparker	4
Ausflug 9.9.2017	4
Luftreinhalteplan	5
Fahrgastbeirat	6
AK Lebenswerte Stadt	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 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.)

VCD: Regionalverkehrsplan Region Stuttgart verstößt gegen Klimaschutzgesetz BW

Der Entwurf des Regionalverkehrsplans (RVP) für die Region Stuttgart verstößt gegen das Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg (KSG BW). Darauf hebt der VCD in einer gemeinsamen Stellungnahme von Landesverband und Kreisverband Stuttgart ab.

„Der Verkehrssektor, insbesondere der Straßenverkehr, verfehlt seit Jahren die Klimaschutzziele“, erklärt VCD-Landesvorsitzender Matthias Lieb. „Der RVP verschärft dieses Problem noch. Durch die straßenlastige Ausrichtung – alleine 180 neue Straßenbaumaßnahmen sind vorgesehen – erreicht der Plan nicht einmal im Jahr 2025 die schon für 2020 vorgesehenen CO₂-Minderungsziele des Gesetzes.“ So seien dort Maßnahmen, wie der Nord-Ost-Ring oder die Filderauffahrt enthalten, mit denen die CO₂-Emissionen im Straßenverkehr noch weiter ansteigen würden, kritisiert der VCD.

Statt einer CO₂-Reduktion um 25 Prozent bis 2020 wie im KSG BW vorgegeben, schaffe der RVP selbst im ambitionierten Szenario G deshalb nur 16 Prozent bis 2025. Ganz offensichtlich wurde bei seiner Aufstellung das KSG

ignoriert, da es nicht einmal im Kapitel ‚rechtliche Grundlagen‘ aufgeführt sei. Dabei hätten nach § 11 (3) KSG BW „die Behörden, Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts im Rahmen ihrer Zuständigkeit zur Verwirklichung der Klimaschutzziele beizutragen“.

Nicht verwunderlich sei deshalb, dass nach den Szenarien des RVPs der Rad- und Fußgängerverkehr weiter zurückgedrängt werde, statt entsprechend der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes deutlich gesteigert zu werden, erklärt Christoph Link, Kreisvorsitzender vom VCD Stuttgart und kritisiert: „Gerade für den Radverkehr fehlen konkrete Maßnahmen im RVP, um eine Verdoppelung des Radverkehrs entsprechend der Radstrategie des Landes zu erreichen.“

Würden die Klimaschutzziele im Entwurf des RVPs ernst genommen, hätten zwei Wege aufgezeigt werden müssen:

1. Wie kann der **motorisierte Individualverkehr** reduziert und in den nächsten 15 Jahren auf nicht-fossile, regenerative Energieträger umgestellt

werden und was muss die Region hierzu leisten? Welche Infrastruktur wird dazu benötigt?

2. Wie kann der **ÖPNV**, für den die Region zuständig ist, einen bedeutenden Anteil des MIV übernehmen? Bedeutender Anteil heißt die Verlagerung von kurzfristig mindestens 20 %, mittelfristig (bis in 15 Jahren) etwa 50 % des heutigen Kfz-Verkehrs auf den ÖPNV.

Beide Fragen werden nicht gestellt und es werden keine Wege in Richtung nachhaltiger Mobilität aufgezeigt. Der VCD sieht deshalb die Notwendigkeit, den Entwurf des RVPs vollständig zu überarbeiten und dabei die Klimaschutzziele zu beachten.

Das Umweltbundesamt habe aus Sicht des VCD mit der Studie ‚Stadt für Morgen‘ einen Entwurf für eine zukunftsfähige Mobilität für lebenswerte Städte vorgestellt. Die Studie kann heruntergeladen werden unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/die-stadt-fuer-morgen>

Die Stellungnahme zum RVP kann auf unserer Homepage nachgelesen werden. *Christoph Link*

Fahrradmitnahme in Zügen in Baden-Württemberg

Das Land Baden-Württemberg hat versucht, die Regelungen zur Fahrradmitnahme zu vereinheitlichen. Dies ist zwar nicht in allen Fällen gelungen, aber grundsätzlich gilt: In Verbindung mit verbundübergreifenden Fahrscheinen in Nahverkehrszügen der DB Regio AG (IRE, RE, RB, S-Bahn) und den Partnerbahnen können Fahrräder – auch Pedelecs und E-Bikes – montags bis freitags vor 6 Uhr und ab 9 Uhr bis 3 Uhr des Folgetags sowie an Samstagen, Sonntag und Feiertagen ganztägig kostenlos mitgenommen werden. Montags bis freitags zwischen 6 und 9 Uhr benötigen Sie eine Fahrradkarte (Tageskarte) zur Mitnahme.

Generell gilt: Eine Mitnahmegarantie für Fahrräder gibt es leider nicht. Mobilitätseingeschränkte Personen und Eltern

mit Kinderwagen haben Vorrang vor Fahrrädern. Die Ausnahmen, bei denen die Radmitnahme nicht kostenlos oder gar ausgeschlossen ist, sind unter folgender Internetadresse aufgeführt:

<https://www.bahn.de> > Reise & Service > Bahn und Fahrrad > Nahverkehr > Baden-Württemberg

Von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) und dem Landesverband Baden-Württemberg des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) gibt es eine Übersichtskarte.

Situation im VVS

In der S-Bahn und den Zügen des Nahverkehrs gelten die zeitlichen Regelungen der DB (siehe oben). In der

Stadtbahn ist die Mitnahme von Fahrrädern montags - freitags von 6:00 - 8:30 Uhr und von 16:00 - 18:30 Uhr (ausgenommen Feiertage) ganz ausgeschlossen. Die Fahrradmitnahme in den Bussen der vier Verbundlandkreise (Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg, Rems-Murr-Kreis) – mit Ausnahme der durch die SSB betriebenen Busverkehre, sowie von Linien, die mit Kleinbussen, Linien- oder Ruftaxis bedient werden – wurde vereinheitlicht. In diesen Bussen können Mo-Fr ab 18:30 Uhr (bis Betriebsschluss) sowie Sa/So/Feiertag ganztags kostenfrei bis zu zwei Fahrräder pro Bus mitgenommen werden.

Auf den Expressbuslinien X10, X20 und X60 kann das Fahrrad ohne zeitliche Einschränkung kostenlos mitgenommen werden. *Michael Vetter / Christoph Link*

"Stadtradeln" weitgehend unbemerkt in Stuttgart

Lobenswerterweise hat sich die Stadt Stuttgart an der Aktion "Stadtradeln.de" beteiligt. Dabei werden im spielerischen Wettbewerb der Gemeinden binnen 3 Wochen möglichst viele CO₂-freie Kilometer mit dem Fahrrad gesammelt. Stuttgart hat diese 3 Wochen gleich zu Beginn der möglichen Periode ausgewählt. Die Resonanz hätte besser sein können. Die lokale Presse und selbst Stuttgart.de haben keinen Artikel zu der Aktion gebracht. Nur auf den Blog von Christine Lehmann war Verlass:

<https://dasfahrradblog.blogspot.de/2017/06/stadtradeln-macht-radeln.html>.

Der VCD selbst hatte kein Team angemeldet. Wir sind in verschiedenen anderen Teams angetreten. Während des Wettbewerbs hat es schon Spaß gemacht zu sehen, dass auch viele andere viel Rad fahren. So gingen täglich die Kilometerzahlen hoch. Die Stuttgarter Radfahrer haben achtenswerte 181.000 km erradelt. Mit einem kleinen Empfang zum Abschluss hat unser Baubürgermeister Petzold die Teilnehmer geehrt.

Im Vergleich zu Düsseldorf, wo über eine Million km zusammen gestrampelt wurden, verblasst dieses Ergebnis ein wenig. Der Grund ist erkennbar: in Düsseldorf lief die Öffentlichkeitsarbeit

viel besser.

Wir vom VCD werden für nächstes Jahr unsere Stadtverantwortlichen daran erinnern, mehr für die Öffentlichkeitsarbeit zu tun. Außerdem schlagen wir vor, die Aktion mit der Deutschland-Tour zu verbinden. Ein Radelzeitraum in den letzten Schulwochen vor den großen Ferien ab dem 9. Juli ist unser Favorit.

Ob eine Deutschland-Tour mit einem hohen Zuschuss von 600 000 € in den Sommerferien einen so großen positiven Effekt auf den Stuttgart Radverkehr hat, bezweifeln wir. Hoffentlich werden wir eines Besseren belehrt und können auch CDU, Freie Wähler und die FDP beim nächsten Stadtradeln-Empfang begrüßen.

Jörg Dittmann

Platz	Status	Team	Gesamtwertung	km	kg CO ₂
1.	🚲	MAHLE BSG & Kollegen	<div style="width: 100%;"></div>	35.424	5.030,3
2.	🚲	Critical Mass Stuttgart	<div style="width: 80%;"></div>	17.513	2.486,9
3.	🚲	ADFC-Stuttgart	<div style="width: 70%;"></div>	15.395	2.186,1
4.	🚲	Poul Lange & Co.	<div style="width: 60%;"></div>	13.856	1.967,6
5.	🚲	Bosch Stuttgart	<div style="width: 50%;"></div>	13.109	1.861,5
6.	🚲	Gachaid & Feicht - Intelligant & Solid	<div style="width: 40%;"></div>	12.121	1.721,1
7.	🚲	Radteam 66	<div style="width: 30%;"></div>	10.652	1.512,6
8.	🚲	Speiche 61	<div style="width: 20%;"></div>	8.374	1.189,1
9.	🚲	Offenes Team - Stuttgart	<div style="width: 10%;"></div>	5.741	815,2
10.	🚲	Feuerwehr Stuttgart	<div style="width: 5%;"></div>	5.607	796,2

Ranking Stadtradeln Stuttgart

Städte Insgesamt

<https://www.stadtradeln.de/ergebnisse-kommunen/>

Stuttgarter Teams

https://www.stadtradeln.de/index.php?&id=969&sr_city=3863

Fahrradaktionstage 2017 mit Sternfahrt



Wie jedes Jahr hat sich der VCD auch dieses Jahr an den Fahrradaktionstagen beteiligt, diesmal nicht nur mit einem Stand, sondern auch mit der Organisation der Sternfahrt. Aufgrund des schönen Wetters waren bei der Sternfahrt viele Radler aus den umlie-

genden Kreisen nach Stuttgart gekommen. An unserem Stand wurden insbesondere die Spuckis "Parke nicht auf unseren Wegen" und ein Informationsblatt zur neuen Regelung der Fahrradmitnahme in Baden-Württemberg stark nachgefragt.



Falschparker auf Kreuzungen und Gehwegen

Auf Grund unserer Erfahrungen könnte man den Eindruck bekommen, dass Falschparken in unserer Stadt behördlich geduldet wird, z.B. im Stuttgarter Süden in den 30er Zonen, auf Schulwegen und der Hauptradroute 1. In einigen Straßen haben wir wiederholt Bilder gemacht.

Trotz vermehrter Kontrollen auf Grund des Parkraummanagements sind immer die gleichen Straßenbereiche morgens konsequent zugeparkt. Die StVO verbietet das Abstellen von Fahrzeugen in Kreuzungsbereichen, da es gefährlich ist.: Gerade für die Kinder auf dem Schulweg ist es gefährlich und auch für die Radfahrer, da Sichtbeziehungen z.B. an Rechts-vor-Links Kreuzungen, stark beeinträchtigt werden. Fahrzeuge überfahren dadurch beim Abbiegen die Mitte und gefährden die Entgegenkommenden.

Zugegebener Maßen konnten wir auch ein paar Knöllchen finden. Aber dies sind vereinzelte Erscheinungen, mit Strafen von 10 € oder 15 €, obwohl in Kreuzungen mit Behinderung höhere Tarife verlangt werden könnten und müssten. Man entdeckt die Strafzettel eher nachmittags. Die Kontrollzeiten lagen zwischen 11:00 Uhr und 14:00 Uhr. Diese Kontrollzeiten nützen den Schülern und Menschen, die morgens zur Arbeit fahren oder laufen, wenig. Wir wünschen uns von der Stadt, dass morgens um 7 Uhr zunächst 20% der Falschparker auf ausgewiesenen Schulwegen bebußt werden, so heißt es, wenn ein Bußgeld verhängt wird. Langfristig muss die Bebußungsquote morgens um 7 Uhr auf 80 % steigen. Natürlich ist das mühsam, zumal die Strafe bei Bußen von 10 € und 15 € nicht wehtun und keine Konsequenzen



für Wiederholungstäter drohen.

Doch es muss endlich mal ein Anfang gemacht werden! Es geht um den Platz zum Leben und um Gefährdungen, nur weil einige ihr Privateigentum gedankenlos auf öffentlichen Raum stellen. Wenn Parkplätze, legale wie illegale, praktisch verschenkt werden, werden die Autos niemals in teuren privaten Garagen verschwinden. So heißt die Stuttgarter Ordnungspolitik mit ihren sporadischen Kontrollen und milden Bußen Falschparker praktisch willkommen.

Jörg Dittmann

Ausflug in den Naturpark Schwarzwald

Am 9. September wollen wir uns um 9 Uhr im Hof des Umweltzentrums treffen und zusammen in einem Kleinbus von Stadtmobil nach Ruhstein im Schwarzwald fahren.

Dort wollen wir uns erst im Informationshaus des Naturparks umsehen und nach einer kurzen Liftfahrt dann an einer geführten Wanderung etwa 2 Stunden durch den Wald zu der bewirtschafteten Darmstätter Hütte gehen.

Gegen 16 Uhr treten wir die Rückreise an und sind hoffentlich gegen 18 Uhr wieder im Umweltzentrum.

Bitte melden Sie uns mit wievielen Personen Sie teilnehmen möchten, wir freuen uns auf Sie!



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

Stellungnahme zum Luftreinhalteplan der Stadt

Der VCD Stuttgart und das Klima- und Umweltbündnis Stuttgart (KUS) haben eine gemeinsame Stellungnahme zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans erarbeitet.

Beide Organisationen kritisieren, dass nach mehr als zehnjähriger Grenzwertüberschreitung immer noch kein konsequenter und rechtssicherer Plan vorliegt, der tatsächlich für die Einhaltung der Grenzwerte sorgt. Die Einhaltung der Grenzwerte soll nicht ab kommendem Jahr, sondern erst nach Ablauf von weiteren 3-4 Jahren erreicht werden. Damit wird das Vertrauen in ein rechtsstaatliches Verfahren von vornherein erschüttert. Kein Bürger versteht, dass von staatlicher Seite Rechtsübertretungen sogar noch für kommende Jahre angekündigt werden, während diese bei individuellen Verstößen selbstverständlich sofort geahndet werden.

Man hat den Eindruck, dass wirtschaftliche Interessen, insbesondere die der Autoindustrie, wichtiger sind als die Gesundheit der Bürger - vergleichbar der Diskussion um Dieselfahrzeuge, bei denen der Schutz des Motors als Argument für Grenzwertmissachtung angeführt wird. So wird einleitend im Luftreinhalteplan darauf hingewiesen, wie schwierig die Einschränkung des Autoverkehrs ist und dass die in den Luftreinhalteplänen angeordneten Maßnahmen "unter Beachtung der Verhältnismäßigkeit" einer Rechtsgrundlage bedürfen und "verkehrlich zu bewältigen" sein müssen. Tatsächlich geht es aber darum, Grenzwerte einzuhalten und ein Recht, das Recht auf körperliche Unversehrtheit, wieder herzustellen.

Im Luftreinhalteplan sind vier abgestufte Maßnahmen zur Verkehrsbeschränkung vorgesehen, welche alle entweder nicht durchsetzbar sind oder dauerhaft das Ziel verfehlen, die Grenzwerte bei Stickoxiden und Feinstaub in der Stadt Stuttgart einzuhalten:

- Für die Maßnahmen M1 und M2a fehlen die gesetzlichen Grundlagen.
- Für die Maßnahmen M2b und M2c fehlt das erforderliche Zusatzzeichen zu Zeichen 251.

• Beide Maßnahmen M2b und M2c bewirken bei Umsetzung keine dauerhafte Einhaltung der Grenzwerte, da die verkehrsreduzierende Wirkung im Laufe der Jahre abnimmt und die Feinstaub- und Stickoxidbelastungen wieder ansteigen.

• Die Vorgabe von 20 % weniger Kfz-Verkehr an Tagen mit Feinstaubalarm, welche durch den Vergleich mit dem Gericht geschlossen wurde, wird so nicht dauerhaft eingehalten; das Gericht kann diesem Luftreinhalteplan nicht zustimmen. Zudem ist nicht geklärt, ob nicht alle Maßnahmen dem Gleichbehandlungsgrundsatz widersprechen, nach dem zur Feinstaubbelastung alle Fahrzeuge in ähnlicher Weise beitragen, und nach dem die Ausnahmeregelung von Euro-6-Fahrzeugen aufgrund nur unwesentlich geringerer Stickoxidbelastung nicht gerechtfertigt ist.

Deshalb fordern wir die Beschränkung der Kfz-Zufahrt in das Stadtgebiet von Stuttgart durch Pfortnerampeln und bestehende Signalanlagen, welche durch die integrierte Verkehrsleitzentrale (IVLZ) gesteuert werden.

Über die IVLZ kann heute schon die Kapazität auf vielen Straßen gesteuert werden. Eine Ergänzung durch Pfortnerampeln würde ermöglichen, alle Zufahrten in das Stadtgebiet zu drosseln. Die Reduzierung des Zuflusses kann schrittweise geschehen und in Verbindung mit der Einrichtung von Busspuren (Maßnahme M6) umgesetzt werden. Der Kfz-Zufluss kann so in Abhängigkeit von der Luftqualität geregelt werden. Innerstädtische Signalanlagen werden zugunsten von mehr Grünzeiten für den Bus, die Radfahrer und die Fußgänger umprogrammiert.

Weiter fordern wir die Reduzierung der Kapazitäten in den Hauptverkehrsachsen z.B. durch Fahrbahnrückbau, Umwidmung von Fahrstreifen zu Busspuren oder Radwege. Für den Fahrbahnrückbau und die städtebauliche Integration der B14-Stadtdurchfahrt gibt es schon Vorschläge von der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL), bei der vor allem auch die Belange der Fußgänger berücksichtigt werden.

Wir der MIV beschränkt, muss der ÖP-

NV und der Radverkehr massiv gestärkt werden. Nach Berechnungen im Regionalverkehrsplan erfordert eine Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens um 20 % eine Kapazitätsausweitung im öffentlichen Nahverkehr in der Größenordnung von 50 %. Deshalb haben wir u.a. gefordert:

- Dichtere Taktung und Doppeltraktion bei der Stadtbahn Stuttgart
- Innenstadtbuslinien im 5-Minuten-Takt
- Busvorrang durch weitere Busspuren zu Lasten des MIV
- Nachrüstung älterer Linienbusse mit Abgas-Nachbehandlungssystemen zur Reduktion der Schadstoffemissionen
- Ausbau Bahnstrecke Feuerbach - Zufenhäuser für S-Bahn und Regionalverkehr um zwei zusätzliche Gleise
- Ausbau der Gäubahn zwischen Stuttgart-Vaihingen und Hauptbahnhof mit zu 10 zusätzlichen Haltepunkten im Stadtgebiet ("Panoramabahn")
- Wenn S 21 gebaut wird: Erhalt von 6 Gleisen auf bestehender Trasse zum Kopfbahnhof
- Bau der T-Spange / Konzept TangenS des VCD

Dass eine Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV möglich ist, zeigen Städte wie Zürich oder München: Dort fahren 2,7-mal (Zürich) bzw. 1,7-mal (München) mehr Fahrgäste im ÖPNV wie in Stuttgart (bezogen auf die Einwohnerzahl). Ein günstiges Jahresabo für alle würde ein deutliches Zeichen zum Umsteigen setzen. In Wien kostet das Jahresabo 365 Euro – einen Euro pro Tag.

Eine Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV wird aber nur erreicht, wenn gleichzeitig die Kapazität auf den Straßen reduziert wird. Die unter Ziffer 6.3.1 genannten "mittel- und langfristig wirkende Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität" - Straßenbaumaßnahmen im Raum Stuttgart in Höhe von fast 1,5 Milliarden Euro - widersprechen einer Verkehrswende zum Umweltverbund. Sie wirken auf den Ausbau des ÖPNV kontraproduktiv und sind kein Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität. Sie sind deshalb aus dem Luftreinhalteplan bis auf die Instandhaltungsmaßnahmen zu streichen.

- **StadtVerkehrsrunde**
Öffentlicher Aktiventreff jeden zweiten Mittwoch im Monat
19:00 h, VCD-Büro, E-Mail: vorstandplus@vcd-stuttgart.de
- **Ausflug Naturpark Schwarzwald**
9. September 9 bis 18 Uhr
- **Podiumsdiskussion** zur Bundestagswahl 12. 09. 2017 ab 18 Uhr, Bürgerzentrum West
- **Aufbruch Stuttgart:** 17.9. ab 10 Uhr Wilhelmsplatz: Aktion zur Stadtautobahn B 14.
- **Critical Mass**
erster Freitag im Monat, 18:30 h, Feuersee

Auch die Verkehrsverlagerung vom Kfz auf das Fahrrad kann deutlich zur Minderung der Luftbelastung beitragen. Eine massive Förderung des Radverkehrs ist deshalb zu befürworten. In Stuttgart hat die Verbreitung des elektrisch unterstützten Fahrrads aufgrund der topographischen Bedingungen große Bedeutung. Die Einschränkung "Die Maßnahme darf allerdings nicht zu relevanten Störungen oder Behinderungen des Kfz-Verkehrs führen" ist

zu löschen. In der Nürnberger Straße hat die Umwidmung von einer Fahrspur in einen Radweg eine deutliche Minderung der Luftbelastung bewirkt. Allerdings bleibt die Aufgabe, den Ausweichverkehr in Wohngebiete zu vermeiden.

Link zur ausführlichen Stellungnahme: vcd-stuttgart.de > Stellungnahme ...

Christoph Link

Aus dem Fahrgastbeirat der VVS

Im Mai tagte der Fahrgastbeirat in den Räumen der VVS zu den Themen Regionalverkehr und S-Bahn. Es wurden Themen angesprochen wie Pünktlichkeit, Anschlusssicherung, Wiedereinführung des Schiebetritts bei der S-Bahn und die Änderung der Ticketstruktur in der Feinstaub-Saison von Oktober bis Mai. Der erhebliche Abfall der Pünktlichkeit auf Nahverkehrsstrecken war Herrn Seligs Ausführungen nach hauptsächlich auf den erhöhten Wartungsbedarf der Züge zurückzuführen und zusätzlich auf Personalmangel. Größtes Problem bei Unpünktlichkeit ist eine unterbrochene Reisekette, das heißt ein Anschluss wird verpasst. Manchmal kann das Endziel gar nicht erreicht werden oder nur mit

großer Verspätung. Ein kritischer Punkt im Netz ist Böblingen. In Böblingen ist die Anschlusssicherheit von und zur Schönbuchbahn mit oft nur 3 min sehr knapp bemessen und daher meistens unerreichbar. Eine absehbare Verbesserung gibt es nicht.

Große Diskussion gab es zur Neustrukturierung des Ticketangebots in der Feinstaub-Saison von Oktober bis Mai. Ein Ticket zum halben Preis wird es nicht mehr geben. Dafür ein deutlich günstigeres Tagesticket, das sich ab der 3. Fahrt schon lohnt. Das heißt einen Anreiz für Pendler, die eben genau zwei Fahrten am Tag benötigen, wird es nicht mehr geben! Die Erkenntnis aus der letzten Feinstaub-Saison ist, dass es kaum weniger

motorisierten Verkehr gab, dennoch einen deutlichen Einnahmeausfall bei der VVS. Das bedeutet, wenn die Stadt ihre Bürger vor zu schlechter Luft schützen will, muss sie andere Methoden anwenden, wie etwa Pflörtner-Ampeln, die nur noch eine gewisse Anzahl an Fahrzeugen ins Stadtgebiet einlassen und Fahrverbote für Verbrennungsmotoren die definierte Standards nicht einhalten.

Noch ein Hinweis: Das TicketPlus ist ein hervorragendes Angebot der VVS, aber leider noch weithin unbekannt.

Die Vorteile finden Sie unter <http://www.vvs.de/tickets/zeitticketsverbundpasse/vorteile-jahresticketplus/>

Marlis Heck

AK Lebenswerte Stadt

Der AK trifft sich jeden ersten Montag im Monat um 18h im UWZ. Es hat sich eine sehr engagierte Gruppe gefunden, die über viele Facetten einer lebenswerten Stadt Gedanken macht und dabei konkrete Aktionen plant und umsetzt. Das erste Projekt "Klimafasten" ist erfolgreich durchgeführt und hat allen Beteiligten sichtlich Spaß und Erkenntnisse gebracht.

Es gab Aktionen wie den Klimabrunch, Vorträge und die Selbstversuche von Mitgliedern.

Themen waren

- tägliche Bewegung beim Arbeitsweg - mit dem Fahrrad ist der Stau von gestern!
- regional erzeugte Produkte einkaufen oder einen eigenen Stadtgarten gestalten
- bei Strom oder Gas auf nachhaltige Lieferanten umstellen
- Gemüse statt Fleisch essen
- Plastiktüten durch eine Stofftasche ersetzen

Weiteres Ziel ist ein ambitioniertes Vor-

tragsprogramm über die Wintermonate anzubieten, das sehr breit zu Themen wie Mobilität, Wohnen, Energie, Konsum und Plastik informieren will.

Die nächste groß angelegte Aktion ist eine **Podiumsdiskussion** zur Bundestagswahl mit allen vier Parteien, die momentan im Bundestag vertreten sind am **12. September ab 18 Uhr** im **Bürgerzentrum West**.

http://www.bund-stuttgart.de/themen_projekte/lebenswerte_stadt/

Marlis Heck

