

## Einladung zur JMV

Am Freitag, 14. Februar 2014 um 18:30 Uhr wollen wir die Jahresmitgliederversammlung im Umweltzentrum, Rotebühlstraße 86/1 durchführen. Die Aktiven sind auf eine Resonanz der Mitglieder angewiesen und sind deshalb froh, wenn möglichst viele Mitglieder erscheinen. Zum anderen hoffen wir natürlich auch auf Unterstützung unserer Arbeit. Jede(r) kann

und darf sich nach vorhandenem Zeitbudget und Fähigkeiten einbringen.

Die Tagesordnung ist als Mustertagesordnung in der fairkehr abgedruckt. Anträge und Vorschläge können beim Vorstand eingereicht werden.

Also: Den Termin gleich im Kalender eintragen:

**14. Februar 2014 um 18:30 Uhr UWZ**

### 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](mailto:kreisfairkehr@vcd-stuttgart.de)

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

### Inhalt

- Einladung zur JMV
- Architektur-Ausstellung
- Verkehr ist Abfall
- Fahrgastbeirat
- Pendler
- Beeinträchtigungen durch S21
- S-Bahn-Misere
- Vorschläge für die Stadtverwaltung

### 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](mailto:info@vcd-stuttgart.de)  
[www.vcd-stuttgart.de](http://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.)



## Zur Architektur-Ausstellung „Stuttgart - woher - wohin?“

Stuttgart besitzt (noch) kein Ausstellungsangebot über die Geschichte und die Stadtentwicklung. Um diese Lücke zu schließen und zum Nach- und Vordenken anzuregen, hat Prof. Roland Ostertag aus privater Initiative eine eigene Ausstellung organisiert, in der seine bisherige Stadtentwicklung dargestellt wird und Probleme, Fragen und Vorschläge zur weiteren Stadtentwicklung aufgerissen werden. Prof. Ostertag ist für seine kritische und mahnende Stimme in Stuttgart bekannt.

Wir vom VCD möchten die Ausstellung gemeinsam besuchen und haben uns hierzu für den Samstag, 25. Januar um 11 Uhr angemeldet. Wir treffen uns vor dem Ausstellungsgelände, Gähkopf 3 in 70192 Stuttgart. Erreichbar ist dieses mit Buslinie 43, Haltestelle Schottstraße (Lenzhalde). Wer Interesse hat, sollte sich kurz bei mir telefonisch melden: Christoph Link, Tel. 0711 - 6993756. Der Eintritt ist frei, um eine Spende für die Ausstellung wird gebeten.

# Verkehr ist wie Abfall und schädigt die Umwelt



Da sind wir uns schnell einig: wenn wir an unsere vierspurigen Bundesstraßen und Autobahnen z.B. am Flughafen denken. Und die Fliegerei, die ist ja der totale Wahnsinn. Da lob ich mir doch Bus und Bahn, das Fahrrad und den Fußgänger. Die letzteren bezeichnen wir als Umweltverbund und fühlen uns wohl im ökologischen Verkehr, den wir hier im VCD vertreten.

Leider ist die Welt nicht so einfach. Gegenüber dem schlimmsten Sünder sieht der Kleinkriminelle nur unschuldig aus, ist es aber nicht.

Wir wissen, dass ein Bus der SSB gut und gerne 40 l Diesel/100 km braucht. Wie viel Strom eine Stadtbahn und eine S-Bahn so verbrauchen

wissen wir nur ungefähr. Auf den Strecken der Busse wächst kein Gras, der Boden ist mit Asphalt versiegelt, die Haltestellen sind gepflastert, Licht brennt die ganze Nacht und im Winter wird tonnenweise Salz gestreut. Bei der Bahn sieht es nicht viel anders aus. Auf dem Schotterbett wächst auch nichts. Nur auf kurzen Abschnitten leistet sich die SSB ein begrüntes Gleisbett.

Die Radfahrer sind auch keine Kinder von Traurigkeit, nicht nur Mountainbiker fahren durch den Wald. Wenn auch die meisten Radfahrer auf Feld- und Forstwegen fahren, die es alleine schon für die Forstwirtschaft gibt, wäre ein unberührter Waldboden besser für die Natur. Dass der Förster den Weg sowieso angelegt hat, können wir hier nicht gelten lassen. Es gibt zudem etliche Radfahrer, die auch trotz Dämmerung und Dunkelheit zwischen den Ortsteilen auf Feld- und Forstwegen fahren, das stört das Wild und ist deshalb schlecht für die Natur.

Die Sünden der Fußgänger sind in Flächenversiegelung und der Beleuchtung

der Wege zu suchen.

Was können wir mit dieser Betrachtung anfangen? Wir sehen, dass jeder Verkehr des Menschen Einschränkungen für andere Lebewesen bringt. Deshalb setzen wir uns für die Stadt der kurzen Wege ein. Wir zögern bei der Forderung nach kostenlosem Nahverkehr. Wir fordern daher nur die Anhebung des Kindertarifs bis zum 18. Lebensjahr. Vielleicht fordern wir noch die kostenfreie Fahrt in der Heimatzone, damit die Wege nicht lang werden.

Wir möchten die Einschränkungen für andere Lebewesen durch den Verkehr minimieren, denn ganz vermeiden können wir sie nicht. Wir gestehen dem Menschen das Recht zu, Boden zu versiegeln z.B. für einen Radweg. Es ist wichtig, die Verkehrsträger untereinander fair zu beurteilen. Dazu ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung für alle Wege vom Trampelpfad über den Radweg bis zur Autobahn sinnvoll.

Insgesamt kann uns nur die Abkehr vom "immer schneller" und "immer weiter" zur Minimierung der Umweltschädigung führen.

*Jörg Dittmann*

## Fahrgastbeirat November 2013

Am 21. November tagte der Fahrgastbeirat, diesmal in den Räumen der SSB in Vaihingen.

Interessant waren für uns vor allem aktuelle Fragen zum Tarif. In Sachen Firmenticket scheint der VVS tatsächlich wieder ein Stück zurückzurufen, nachdem es für Mitarbeiter kleiner Firmen und Mitgliedern von Verbänden seit 2012 nicht mehr möglich ist über Sammelbestellungen den Rabatt zu erhalten. Ab April 2014 sollen nun auch wieder kleinere Firmen die Möglichkeit haben sich mit anderen zusammen zu tun um die Mindestanzahl von 50 Bestellungen zu erreichen. Dennoch bleibt die Hürde, dass die Firmen bereit sein müssen pro Firmenticket mindestens 10€ pro Monat an die VVS bzw. direkt an den Mitarbeiter zu bezahlen und es muss natürlich eine Firma sich verantwortlich erklären.

Die kritische Nachfrage warum trotz schlechtem Betriebslauf in 2013 die Fahrpreise um 2,8% zum 1. Januar 2014 erhöht werden, wurde mit mehreren Einzelmaßnahmen begründet. Am interessantesten ist wohl die allgemeine Taktverdichtung um Sprünge von 15 auf 20 Min. zu vermeiden, so wird in den Bussen der 10 Min. Takt nun samstags bis abends um 19.30 Uhr ausgeweitet sowie auf 15 Min. bis Betriebsschluss und am Sonntagmorgen. Außerdem werden die Fahrgastinformationen verbessert durch neue Monitore mit Echtzeitinformationen in den Bussen. Weiterhin werden Hybrid- und Brennstoffzellbusse angeschafft, sowie Diesel-Kraftstoff-Busse die der strengen Euro-6-Norm entsprechen. Unsere Forderung nach freier Fahrt für Schüler- bzw. Hortgruppen wurde mangels Gegenfinanzierung abgelehnt, eine

kleine Verbesserung ist, dass Schüler seit dem 1. September dieses Jahres nicht mehr zusätzlich Tickets lösen müssen, falls sie vormittags in Schulveranstaltungen unterwegs sind und ein School-Abo besitzen.

Zur Weiterentwicklung des Netzes erhielten wir die Information, dass die Verlängerung der U7 von Nellingen nach Esslingen derzeit in einer Rentabilitätsstudie geprüft wird. Ebenso wird es wahrscheinlich Vorstudien zur Einbindung einer Panoramabahn auf dem Gleisfeld der Gäubahntrasse geben.

Als nette Geste empfand ich, dass Frau Marx als Behindertenbeauftragte der Stadt Stuttgart sich Zeit nahm um den bisherigen Vertreter des Körperbehindertenvereins zu verabschieden und den neuen Vertreter einzuführen.

*Marlis Heck*

# Der Pendler ist Wirtschaftsfaktor und gleichzeitig Belastung für die Umwelt

Wenn man die Mobilitätsgewohnheiten von vier Vollzeitbeschäftigten bei einer Firma mit gleichem Entgelt vergleicht, gibt es in der Umweltbelastung große Unterschiede. Der erste pendelt 30 km mit dem Auto. Der zweite pendelt 10 km mit dem Rad zwischen den Stadtteilen. Die Dritte überwindet auch eine Entfernung von 10 km jedoch mit dem ÖPNV. Die Vierte legt ihre zwei Kilometer Entfernung zu Fuß zurück.

Die Straße für 30 km Entfernung nimmt bei 6 m Fahrbahnbreite gut 18 ha Fläche plus Rand ein. Ein Fahrradweg für zehn Kilometer mit einer Breite von drei Meter braucht drei Hektar versiegelte Fläche mit minimalen Nebenflächen. Man kann sa-

gen, der Autofahrer teilt sich die Straße mit mehr Menschen. Stimmt, wenn alle 30 km fahren anstatt 10 km sind 3 mal mehr Autos auf der Straße. Gerade auf Flächenverbrauch ist ein Augenmerk zu richten, denn 2011 waren 224 m<sup>2</sup> Verkehrs- und 45 m<sup>2</sup> Wohnfläche pro Bürger in Deutschland registriert worden. Dabei ist die Wohnfläche meist über mehrere Stockwerke gestapelt, während die Verkehrsflächen überwiegend ebenerdig sind.

Heute wird die Straße selbstverständlich mit Salz von Schnee und Eis befreit. Auf den viel kleineren Flächen für Fußgänger und Radfahrer wird das Salz verdammt. Die öffentlichen Ausgaben sind für die Fußgängerin

und den Radfahrer am geringsten.

In der heutigen Argumentation heißt es der Autofahrer trägt am meisten zum Wirtschaftswachstum bei, aber warum eigentlich? Unsere vier Vollzeitbeschäftigte erhalten alle den gleichen Lohn. Der 30-km-Pendler bekommt dank Pendlerpauschale mehr ausbezahlt. Ich bin sicher, alle vier geben ihr Geld aus und sparen etwas. Das dürfen wir auch von guten Staatsbürgern erwarten. Aus welchem Grund fördert der Autokonsument jetzt die Wirtschaft besser als die anderen? Eine befriedigende Antwort auf diese Frage steht seit Jahrzehnten aus.

Eins steht fest, lange Wege erzeugen viel Verkehr und hohe Belastungen.

*Jörg Dittmann*



Kurze Wege, an jedem Baum kommt eine Person vorbei



Lange Wege, an jedem Baum kommen alle drei Person vorbei

## Beeinträchtigungen durch S21

Ab Anfang des Jahres 2014 wird es konkret: Der direkte Umstieg von der Fernbahn zur S-Bahn an der Nordseite des Hauptbahnhofs soll geschlossen werden. Dann wird diese Verbindung für mehrere Jahre nur noch über die Klett-Passage möglich sein. Für die Fahrgäste bedeutet dies nicht nur einen großen Umweg - zusätzlich zum jetzt schon bestehenden weiten Weg auf die verschobenen Bahnsteige, aufgrund des großen Personenaufkommens wird auch mit Behinderungen zu rechnen sein. Ganz ärgerlich ist auch, dass am alten Bahnsteigkopf alle Abfahrtsanzeigen abgebaut wurden. Sie befinden sich jetzt an den neuen Bahnsteigköpfen und in der Bahnhofshalle.

Mit dem Umbau der Haltestelle Staatsgalerie, des Tunnels von dort zum Hauptbahnhof und des Tunnels unter der Heilbronner Straße wird auch die Stadtbahn durch Stuttgart 21 beeinträchtigt. Meldungen, wonach der Stadtbahnbetrieb in der Innenstadt teilweise eingestellt und durch Busse ersetzt werden soll, haben die SSB zwar dementiert, gleichzeitig aber auch gesagt, dass es Auswirkungen auf den Linienverkehr ab 2016 geben wird. Davon betroffen sind die Linien U 1, U 2, U 4, U 9 und U 14. Genaueres haben sie nicht verraten.

### Termine VCD-Kreisverband

- Öffnungszeiten Büro  
Mittwochs 17:30 – 19:00 Uhr
- StadtVerkehrsrunde  
Öffentlicher Aktiventreff  
jeden zweiten Mittwoch im Monat  
19:00 Uhr, VCD-Büro, E-Mail:  
[vorstandplus@vcd-stuttgart.de](mailto:vorstandplus@vcd-stuttgart.de)
- 25. Januar 2014 11 Uhr Ausstellung  
Architektur, Gähkopf 3, 70192  
Stuttgart
- 14. Februar 2014 18:30 Uhr JMV

# S-Bahn-Misere

*Trotz miserabler Leistungen Fahrpreiserhöhungen um 2,8 Prozent / VCD legt 15-Punkte-Programm vor*

Der VCD-Landesvorsitzende Matthias Lieb hat heftige Kritik am Zustand der S-Bahn geübt, nachdem es im vergangenen Jahr fast täglich Störungen, Ausfälle und große Verspätungen gab. Hinzu kam die Katastrophe mit den neuen S-Bahnen vom Typ ET 430 mit nicht funktionierender ausfahrbarer Trittstufe. Um Wege aufzuzeigen, wie die S-Bahn wieder Teil und Rückgrat eines zuverlässigen Nahverkehrs werden kann, hat der VCD ein 15-Punkte-Gesundungsprogramm zusammengestellt. Dieses beinhaltet eine bessere Informationspolitik, technische Verbesserungen an den Fahrzeugen, mehr Geld für Erhalt und Sanierung der Bahninfrastruktur, Neuordnung der Zuständigkeit für den Nahverkehr, Einführung von Entschädigungsregelungen und ein stabiles Fahrplankonzept unterstützt durch neue Leit- und Sicherungstechnik.

Aus unserer Sicht ganz wichtig sind die Forderungen nach einer Entlastung des S-Bahn-Systems durch weitere Tangentiallinien, wie in unserem Konzept „tangenS“ beschrieben und aktuell im Vorschlag zur Panoramabahn konkretisiert. Eine weitere Entlastung der S-Bahnen bewirkt die

Einrichtung eines Regionalexpress-Halts in Stuttgart-Vaihingen (und in Zuffenhausen). Auch die Erhöhung der Kapazität durch den konsequenten Einsatz von Langzügen in der Hauptverkehrszeit haben wir schon seit langem gefordert: Vor allem die Linien S 1 - S 3 sind in den Hauptverkehrszeiten ständig überfüllt. Nach Aussage von Herrn Wurmthaler (VVS) gibt es nicht genügend Fahrzeuge.

Als letzter Punkt wird im Gesundheitsprogramm vorgeschlagen, die Barrierefreiheit im gesamten S-Bahn-System langfristig durch Umrüsten auf Züge mit einer Fußbodenhöhe 76 cm und entsprechende einheitliche Bahnsteighöhen herzustellen. Mit den heutigen S-Bahnen mit 96 cm Fußbodenhöhe wird es nie eine konsequente Barrierefreiheit geben. 32 von 77 S-Bahn-Stationen haben 76-cm-Bahnsteige, viele werden wegen der Mitbenutzung durch RE- bzw. Fernzüge bzw. wegen des Lichtraumprofils für „überbreite Güterzüge“ nicht umgebaut werden können.

Das Ziel, 20 Prozent weniger Autoverkehr in Stuttgart oder auch das Ziel, 40 Prozent weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2020 kann nur erreicht werden, wenn der ÖPNV und dessen Rückgrat, die S-Bahn, funktionieren. Mit dem Bau von Stuttgart 21 wurde



und wird die S-Bahn beeinträchtigt und behindert. Darüber hinaus wird sehr viel Geld abgezogen, welches für den Ausbau der S-Bahn dringend benötigt wird. So wundert es nicht, dass im Regionalverkehrsplan davon ausgegangen wird, dass im S-Bahn-Verkehr die Fahrgastzahlen bis 2025 deutlich zurückgehen werden.

Trotz miserabler Leistungen werden pünktlich zum neuen Jahr die Preise im VVS um durchschnittlich 2,8 % erhöht und z.B. das Eintrittsalter für das Senienticket um 2 Jahre verschoben. Ein Umsteuern zugunsten des Umweltverbundes sieht anders aus. Man hat eher den Eindruck, dass man gar nicht mehr Fahrgäste im ÖPNV möchte.

**Das 15-Punkte-Gesundungs-Programm kann nachgelesen werden unter: [www.vcd-bw.de/presse/2013](http://www.vcd-bw.de/presse/2013)**

*Christoph Link*

## Vorschläge für die Stadtverwaltung



1. Von der Stadt Stuttgart wurde bisher immer behauptet, man kann keine Stellplätze für Stadtmobil im öffentlichen Straßenraum ausweisen. In Berlin wird das einfach gemacht.
2. Im Westen stehen die parkenden Autos oft so dicht, dass ein Fußgänger kaum die Straße queren kann. Auch dafür gibt es Beispiele, wie so etwas verhindert werden kann. Wir hoffen auf eine positive Reaktion von Seiten der Stadtverwaltung.

