

Exklusive
Vorteile für VCD-
Mitglieder: Carsharing-
Rabattaktion (S. 15)
und Gewinnspiel
(S. 32)!



Ökologisch mobil in allen Lebenslagen!

Zwispältige Zwischenbilanz

Wie schnell kann Grün-Rot neue Akzente in der Verkehrspolitik setzen? ▶ Seite 5

Zwischen Anspruch und Wirklichkeit

Tote Bahnhöfe und uralte Züge – beim SPNV besteht Handlungsbedarf ▶ Seite 6

Mobilität ist Lebensqualität

Schwerpunktthema altersfreundliche Mobilitätsangebote ▶ Seite 8

Die Straße gehört auch uns!

Auf dem Weg zu mehr Fahrradfreundlichkeit muss noch viel passieren ▶ Seite 18

Das ganze Land verliert auf der Schiene

Für dringende Ausbaumaßnahmen fehlt wegen S21 überall das Geld ▶ Seite 21

Spielend Netzwerke aufbauen

Weblogs oder Facebook sind ein ideales Mittel für die Verbandsarbeit ▶ Seite 25



Vier gewinnt!

Die 3-Löwen-Takt Radexpress-Züge sind vom 1. Mai bis 19. Oktober wieder im Ländle unterwegs. Ob Oberschwaben, Murgtäler, Eyachtäler oder Enztäler – auf den vier Bahnlinien ist die Fahrradmitnahme kostenlos. Nützlich: In den Radexpress-Flyern gibt es passende Routenplaner und City-Tipps auf einen Blick. **Infos: www.3-loewen-takt.de/radexpresse**

Baden-Württemberg



CarSharing

www.stadtmobil.de

ÜBERALL
IN UNSERER
STADT



stadtmobil
carsharing

Liebe Mitglieder, Freunde und Unterstützer des VCD in Baden-Württemberg!

Es ist geschafft! Vor Ihnen liegt nun die zweite Ausgabe von VCDdirekt, Ihrem jährlichen VCD-Magazin für und aus Baden-Württemberg mit Informationen über die Aktivitäten des VCD im Südwesten. Nach den positiven Rückmeldungen auf unsere Erstausgabe im vergangenen Jahr hat der Landesvorstand ent-



schieden, das Magazin weiterhin in gedruckter Form herauszugeben. Dies bedeutet für den Landesverband einen finanziellen Kraftakt, da alleine die Portokosten für den Versand des

Heftes an die fast 10.000 Empfänger in Baden-Württemberg gut fünf Prozent unseres Landesetats verschlingen. Daher freuen wir uns natürlich sehr über Spenden zur Unterstützung der VCD-Arbeit, aber auch über die Vermittlung von Anzeigenpartnern für die nächste Ausgabe.

Während gelbe Autoclubs in den letzten Monaten vor allem mit Negativschlagzeilen punkten konnten, sind wir im Interesse unserer Mitglieder weiterhin aktiv dabei, umweltfreundliche Mobilität im Sinne von Mensch und Klima in Baden-Württemberg voran zu bringen.

Dabei begleiten wir die Landesregierung weiterhin konstruktiv-kritisch bei Ihrem Ansatz für mehr Ökologie, aber auch mehr Kostenwahrheit und -transparenz im Verkehrsbereich. Die inzwischen vielfältigen Beteiligungsmöglichkeiten an diesem Prozess bringen das ehrenamtliche Engagement auf Landesebene allerdings auch an die Grenze des Leistbaren. Insofern suchen wir für den Landesvorstand dringend Verstärkung durch Personen, die gerne VCD-Positionen auf Landesebene vertreten und Zeit mitbringen, diese ehrenamtlich zu meist tagsüber in Gesprächen mit Verwaltung, Politik, Unternehmen und Verbänden einzubringen.

Da auch der VCD-Landesvorstand seit Jahren von Männern dominiert wird, würden wir uns natürlich auch besonders über weibliches Engagement freuen. Es sind ja oft die Frauen, die besonders auf einen gut funktionierenden, barrierefreien Öffentlichen Verkehr angewiesen sind und aus der täglichen Praxis wissen, was man alles besser machen könnte. Vorschläge und Ideen gibt es genug, aber auch „Best

Practice“-Beispiele, die man leicht kopieren könnte. Auch wenn Behörden und Verwaltung das oft anders sehen, man muss das Rad nicht ständig neu erfinden. Gerade VCD-Mitglieder wissen das und können ihr Fachwissen und ihre Erfahrungen vor Ort in Projekte einbringen.

Neue Abstellanlagen für Fahrräder, Fernverkehrskonzepte Richtung Nürnberg/Berlin, Mobilität in der Region Stuttgart, Stadtbahnkonzepte für Heilbronn, umweltbewusste Mobilität für Senioren sind nur einige Beispiele für das unermüdliche Engagement der VCD-Mitglieder, die in dieser Ausgabe von VCDdirekt beschrieben werden.

Doch vor Ort in den Regionen wird vom VCD oft noch mehr geboten. Damit das Engagement der Aktiven nicht mit Formalien zu sehr belastet wird, schlagen wir daher eine Neuregelung der Mitgliedervertretung auf Landesebene vor.

Übrigens, am 25. Mai sind Europa- und Kommunalwahlen. Beide haben große Auswirkungen auf den Verkehr: Europa etwa ist für Lärm- und CO₂-Grenzwerte zuständig, und vor Ort wird über die lokale Verkehrspolitik, über mehr oder weniger Radwege und mehr oder weniger Busverkehr entschieden. Deshalb: Gehen Sie wählen und nehmen Sie damit Einfluss auf die lokale und europäische Verkehrspolitik!

Nun wünsche ich eine spannende Lektüre und freue mich über Ihre Rückmeldungen zum neuen Heft (und Bewerbungen für die Mitarbeit im Landesvorstand).

Ihr Matthias Lieb
VCD-Landesvorsitzender

P.S.: Wir haben übrigens die Kritik vieler Leser aufgegriffen und die Satzspiegel in dieser Ausgabe etwas vergrößert. Wir hoffen, dass das Heft nun besser zu lesen ist.

► **Unterstützen Sie die ehrenamtliche Arbeit des VCD in Baden-Württemberg mit einer Spende:**
Sparda-Bank Baden-Württemberg
IBAN: DE85 6009 0800 01 10 839 606
BIC: GENODEF 1502
Verwendungszweck: Spende 1/2014



Fotos: privat

Impressum

Herausgeber:

VCD-Landesverband Baden-Württemberg
Tübinger Straße 15
D 70178 Stuttgart
Telefon: 0711-60 70 217
Fax: 0711-60 70 218
Web: www.vcd-bw.de
E-Mail: info@vcd-bw.de

Redaktion:

Matthias Lieb (verantwortlich für den Inhalt), Birgit Maier, Michael Schwager, Karoline Wild, unter Mitarbeit des VCD-Landesvorstands

Autoren:

Klaus Arnoldi (kla), Christoph Joachim (cjo), Matthias Lieb (mlb), Birgit Maier (bim), Annette Reiber (anr), Michael Schwager (mgr)

Layout, Satz und Anzeigenverwaltung:

SCRITTI.Kommunikation
Web: www.scritti.de
E-Mail: info@scritti.de

Druck und Auflage:

10.000 Exemplare
gedruckt auf Recyclingpapier

Alle Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Kopie oder Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

Ihre Meinung zählt!

Die erste Ausgabe von VCDdirekt hat überwiegend positive Reaktionen ausgelöst. Viele Leser wünschen sich auch in Zukunft eine gedruckte Ausgabe mit regionalen Infos.

„Ein lesenswertes Magazin“

Insgesamt finde ich das Magazin durchaus gut gemacht und lesenswert. Mein einziger zentraler Kritikpunkt ist, dass ich aufgrund der extrem kleinen Schrift, in der das Magazin gedruckt ist (und ich bin beruflich nun wirklich häufig mit klein gedruckter Fachliteratur konfrontiert) über Monate hinweg überhaupt keine Chance hatte, das

Heft zu lesen. Erst mit einer neuen Brille war das mir jetzt möglich. Da ich doch noch deutlich unter dem Altersdurchschnitt der VCD-Mitglieder liege, würde es mich nicht wundern, wenn ein nicht

unwesentlicher Teil der Hefte schon aufgrund der kleinen Schrift ungelesen im Altpapier gelandet ist.

Reiner Neises, Karlsruhe per E-Mail

Sehr schön, dass es endlich das VCDdirekt gibt, das hatte ich schon länger vermisst. Auf Papier ist er gut als Werbeträger zu verwenden. Deshalb sollte er weiterhin gedruckt erscheinen. Politische Artikel sind ausgewogen geschrieben. Sehr schön!

Johannes Honné, Karlsruhe per E-Mail

Herzlichen Glückwunsch zu VCD direkt; ich begrüße es sehr, mehr regionale Infos zu bekommen. Die Bereitstellung dieser Infos online (per E-Mail oder zum Download) halte ich für sehr sinnvoll.

Walter Schneider per E-Mail

Ich finde das VCDdirekt eine SEHR gute neue Form der Information „direkt“ für BaWü. Ich würde mich auch freuen, weiterhin ein gedrucktes Exemplar in Händen halten zu können, statt einen weiteren der zahlreichen Newsletter am Bildschirm durchscrollen zu müssen... So weit und an

Sie alle: weiter so! Ich finde Ihre Arbeit sehr, sehr gut!

Martina Michelsen per Email

Das neue VCDdirekt habe ich mit Interesse gelesen und finde diese Form der Information mit relativ kurz gehaltenen Beiträgen zu den vielfältigen Themen und Aktivitäten im Land sehr gut gelungen. Auch wenn das ganze Heft sehr lesenswert ist, möchte ich besonders die etwas längeren Beiträge zu den Themen Verkehrspolitik in BaWü, Kopfbahnhof 21 und Fernbus hervorheben.

Wolfgang Förster, Karlsruhe per E-Mail

Das VCDdirekt fand ich sehr informativ. In gedruckter Form wäre es mir am liebsten. Ansonsten möchte ich mich für Ihre konstruktive Arbeit bedanken.

Günther Wohlfahrt per E-Mail

Ich stöhne unter der Flut von papierner Information, die ein permanent schlechtes Gewissen macht, weil man nicht alles zum Lesen schafft. Und die ein dauerndes Gefühl produziert von „ich bin noch nicht fertig, es muss noch was getan werden“, das bis in die Feiertage und in den Urlaub hinein reicht. Das ist nicht gut! Und das ist nicht gesund. Von daher würde ich es befürworten, einen elektronischen Newsletter zu erhalten. Da kann ich dann besser „filtern“. *Regina Schoch per E-Mail*

Das VCDdirekt ist eine hochinteressante Ergänzung zum bundesweiten Magazin. Das Lesen hat – in kleinen verdaulichen Häppchen, und deshalb mit Gewinn – zwei Wochen gedauert. Das würde ich mit einem reinen Online-Magazin nicht machen. Das ‚muss‘ in einem Stück durchgeackert werden; anders droht Überladung auf dem Desktop. *Thomas Graser per E-Mail*

Ich finde es sinnvoll, beim VCDdirekt mehrgleisig zu fahren. Sicher, für die elektronische Variante müssen keine Bäume gefällt werden, und der Transport findet nicht per LKW statt. Aber nicht jeder ist bereit, immer alles am Bildschirm zu lesen. Manchmal kann es auch angenehm sein, sich mit einem Stück Papier in der Hand aufs Sofa oder auf den Balkon zu setzen. Oder man packt es zusammen mit den Ba-

deklamotten ein und liest am See. Daher fände ich es sinnvoll, wenn zumindest zwei Arten (Papier und elektronisch) angeboten werden würden, damit sich jeder das für ihn passende raussuchen kann.

Ulrich Auer, Ulm per E-Mail

Es gibt noch ein Leben ohne Computer, Internet und dergleichen. Ich wehre mich gegen den indirekten Zwang, daran teilnehmen zu müssen und bitte Sie herzlichst, Ihre Mitteilungen weiterhin in gedruckter Form zuzusenden. Wenn man ein gedrucktes Heft in die Hand bekommt, wird es irgendwann auch mal gelesen, und wenn es abends im Bett ist. Auch kann man die Hefte an Freunde und Bekannte weitergeben und so für den VCD werben. Weiterhin viel Erfolg!

Werner Eberhardt, Musberg per Brief

Zum Artikel „Kopfbahnhof 21 ohne Chance?“

Noch mal die Kopfbahnlösung abzubilden und zu kommentieren war Platzverschwendung. Die Grünen waren einst auch gegen die Nato-Mitgliedschaft Deutschlands und arbeiten längst mit, nachdem diese Mitgliedschaft beschlossen war. Nun gilt es, die Baumaßnahmen für den unterirdischen Bahnhof kritisch zu begleiten und darauf zu achten, dass etwa im Umweltschutz Versprechungen eingehalten werden („5000 Bäume pflanzen“).

Gustav Bächler, Besigheim per Email

Zum Artikel „Der Fernbus ist da – und jetzt?“

Im Juni buchte ich eine Bahnfahrt von Neustadt/Schwarzw. nach Tirol über München. Mit dem Sparpreisticket musste ich zunächst von Neustadt „zurück“ nach Freiburg/Brsg. fahren, um dort den Bahn-IC-Bus (direkt) Freiburg-München zu nehmen (dabei fuhr ich am Einsteigeort Neustadt vorbei). Jetzt verwendet die Bahn noch immer (in Konkurrenz zu „mein Fernbus“) IC-Busse für die Direktverbindung nach München; ICE-Züge verkehren nur via Mannheim mit Umsteigen.

Norbert Stoldt, Titisee-Neustadt per E-Mail

► Was meinen Sie? Schreiben Sie uns: info@vcd-bw.de



Zwiespältige Zwischenbilanz

Die Hälfte der Legislaturperiode der grün-roten Landesregierung mit einem grünen Ministerpräsidenten und einem grünen Verkehrsminister ist bereits um. Viel wurde versprochen, Baden-Württemberg sollte gar zum Vorbild für „nachhaltige Mobilität“ werden. Ob dies innerhalb nur einer Wahlperiode gelingen kann?

Ende vergangenen Jahres feierte die grün-rote Landesregierung eine Zwischenbilanz nach der Hälfte der Legislaturperiode. Für den Verkehrsbereich gibt es aus VCD-Sicht ein zwiespältiges Fazit zu ziehen: Im Straßenverkehr wurde mit der Priorisierung von Baumaßnahmen und dem Schwerpunkt „Erhalt vor Ausbau“ eine Umkehrung des bisherigen „Wünsch Dir was und wir nehmen es auf in die unendliche Liste der nicht finanzierten Straßenbauprojekte“ vorgenommen. Diese neue Ehrlichkeit, die dazu führte, dass eine Vielzahl von Projekten einfach weggefallen ist, wird vom VCD begrüßt. Dennoch ist aus VCD-Sicht immer noch zu viel Straßenneubau enthalten – der Fokus müsste vielmehr auf Verkehrsverlagerungs- und Vermeidungskonzepten liegen.

Immer noch zu viel Straßen-Neubau

Für den Radverkehr gibt es eine Vielzahl von Kampagnen zum Thema „Radkultur“, um den schon von CDU-Ministerin Gönner erhobenen Anspruch, den Radverkehr im Ländle verdoppeln und damit das Fahrradland Nummer Eins, Nordrhein-Westfalen, überholen zu wollen, näher zu kommen. Aktuell zeigt etwa die Studie der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK), wie mehr Schutzstreifen auch auf schmälere Straßen eingerichtet werden können. Die Radverkehrsförderung wird inzwischen von den Kommunen auch stark nachgefragt, wenngleich die FDP im Landtag immer noch damit hadert und regelmäßig die Umwandlung dieser Mittel für den Straßenbau fordert.

Doch zur Verkehrsverlagerung auf den Öffentlichen Verkehr (ÖV) muss aus VCD-Sicht insbesondere der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) weiter ausgebaut wer-



Foto: Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

den. Das Land ist hier der Aufgabenträger und erhält dafür vom Bund derzeit rund 700 Millionen Euro pro Jahr. In den vergangenen Jahren sind die Fahrgastzahlen weiter angestiegen, sodass auch ohne weitere Ambitionen zur Verkehrsverlagerung eine Ausweitung des Angebots notwendig ist. Passiert ist jedoch bislang nichts, und es wird auch absehbar bis zum Ende der Legislaturperiode nichts mehr passieren: Der große Verkehrsvertrag mit der Deutschen Bahn (DB), verhandelt von Stefan Mappus im Jahr 2003, läuft noch bis Oktober 2016 und verschlingt zusammen mit den Zahlungen für Stuttgart 21 mehr Geld, als der Bund zur Verfügung stellt.

Keine Perspektive beim SPNV-Ausbau

Seit 2013 muss das Land sogar eigene Mittel im Umfang von 70 bis 80 Millionen Euro jährlich aufbringen, nur um das bestehende Angebot im SPNV aufrecht zu erhalten. Grund dafür sind unter anderem stetig steigende Gebühren für die Nutzung von Gleisen und Bahnhöfen der DB. Andere Bundesländer wie Bayern haben durch Ausschreibungsgewinne deutlich günstigere Preise für den von unterschiedlichen Unternehmen gefahrenen Zugkilometer bekommen. Im Vergleich zu Baden-

Zwischen den Stühlen: Die Opposition im Landtag hat sich auf Verkehrsminister Winfried Hermann eingeschossen. Egal was er macht, er macht es aus deren Sicht falsch. So zeigte sich Hermann (oben rechts) eher notgedrungen beim Spatenstich für die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm mit DB-Vorstand Kefer. Doch auch auf Fahrradmesse wie der Eurobike 2013 (unten links) findet man den bekennenden Radler.

Württemberg kostet ein fahrender Regionalzug dort ein Viertel weniger. Somit konnte alleine mit den Bundesmitteln das Angebot weiter ausgebaut werden.

Aus VCD-Sicht ist es daher unverständlich, dass angesichts der fehlenden Finanzmittel und der gleichzeitig exorbitanten Gewinne der DB im steuerfinanzierten Nahverkehr die grün-rote Landesregierung auf eine Nachverhandlung des DB-Verkehrsvertrages verzichtet hat. Der VCD hat nachgewiesen: Hier werden der DB jährlich bis zu 140 Millionen Euro zu viel ohne entsprechende Gegenleistung überwiesen. Dieses Geld fehlt landesweit für dringend notwendige Leistungsverbesserungen im Nahverkehr.

Somit stellt sich die Frage, wann überhaupt mit Verbesserungen im Nahverkehr



Foto: MVI

im Land zu rechnen ist: Das erste abgeschlossene Ausschreibungsverfahren für ein relativ kleines Netz auf der Schwäbischen Alb gewann der Altbetreiber Hohenzollerische Landesbahn – ohne erkennbare Leistungsverbesserungen. Die lukrativen Netze rund um Stuttgart, bei denen die DB heute richtig viel Geld verdient, sind zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses immer noch nicht ins Ausschreibungsverfahren gegangen.

Berücksichtigt man noch die Dauer des Verfahrens und die anschließende Bestellung von Neubaufahrzeugen, ist absehbar, dass vor 2018 nicht mit der Umsetzung der ehrgeizigen Ausschreibungspläne zu rechnen ist. In der Konsequenz bedeutet dies, dass der im Oktober 2016 auslaufende Verkehrsvertrag mit der DB in irgendeiner Form verlängert werden muss. Und ob dann für eine Laufzeit von zwei, drei Jahren die DB neue Fahrzeuge als Ersatz für die 50 Jahre alten „Silberlinge“ einsetzen wird, ist mehr als fraglich.

Keine Erfolge beim SPNV vorzuweisen

In einem Kernbereich der grünen Verkehrspolitik, der Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs, kann die grünrote Landesregierung somit keine Erfolge vorweisen. Die Gründe hierfür sind vielschichtig – mangelnde Vorbereitung der Ausschreibungen durch die Vorgängerregierung in Verbindung mit der Angst des

neuen Ministeriums, Fehler zu machen und Entscheidungen treffen zu müssen, führten zu Zeitverlusten. Bedauerlicherweise konnte sich der grüne Verkehrsminister nicht gegen den roten Finanzminister bei der Frage eines landeseigenen Fahrzeugpools durchsetzen, so dass der Zeitverlust bei den Ausschreibungen durch eine vorgezogene Fahrzeugbeschaffung nicht ausgeglichen werden konnte.

Die Neuregelung der Finanzierung des Busverkehrs, insbesondere des Schülerverkehrs, scheint nur zu gelingen, wenn gleichzeitig die seit Jahren eingefrorenen Finanzmittel signifikant erhöht werden. Aus VCD-Sicht muss hier zukünftig das Augenmerk auf für alle Fahrgäste nutzbare Buslinien im Takt anstelle auf reinen Schülerverkehren liegen.

Mit dem Landestarif für verbundüberschreitende Fahrten, der inzwischen angestoßen wurde, holt die Landesregierung nach, was in Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein schon eingeführt ist. Mit dem Landestarif besteht die Chance, die heutigen Probleme bei Fahrten über Verbundgrenzen hinweg zu minimieren. Insofern begrüßt der VCD dieses Vorhaben. PRO BAHN und VCD haben eine erste Stellungnahme abgegeben. Insbesondere der BahnCard-Rabatt muss beim Landestarif beibehalten und weiter ausgebaut werden. *mlb* ■

Viele Baustellen der Verkehrspolitik

ÖPNV-Finanzreform: Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) will die ÖPNV-Finanzierung in Baden-Württemberg auf eine neue Grundlage stellen. Da der ÖPNV im ländlichen Raum finanziell weitgehend vom Schülerverkehr abhängt, die Schülerzahlen aber rückläufig sind, besteht dringender Handlungsbedarf. Das MVI hat ein eigenes Finanzierungsmodell vorgelegt, das von der großen Mehrheit der Beteiligten im Grundsatz akzeptiert wird.

Die seit Jahren pauschalierte Landesförderung für den Busverkehr soll in die Hände der dafür eigentlich zuständigen Landkreise gelegt werden. Die Mittel sollen nicht mehr nach der Schülerbeförderung verteilt werden, sondern nach Flächengröße, Dichte des Angebots und nach Fahrgastzahlen, um Anreize für ein besseres ÖPNV-Angebot zu schaffen.

ÖPNV-Kompetenzzentrum: Mit einem Kompetenzzentrum „Innovative Angebotsformen im ÖPNV“, angesiedelt bei der NVBW, sollen Probleme beim ÖPNV im ländlichen Raum angegangen werden, um neue, marktfähige Angebote zu entwickeln. Ein Fokus liegt dabei auf Bürgerbussen und Rufbussen, die künftig zielgerichtet unterstützt werden sollen. Die kommunalen Aufgabenträger sollen gezielt beraten werden, ein Best-Practice-Austausch soll entstehen. *red*

Wie die Schweiz soll der Südwesten „Vorbild“ bei umweltfreundlicher Mobilität werden, doch die Realität gerade im ländlichen Raum sieht oft düster aus. Heruntergekommene Bahnhöfe und uralte Züge machen deutlich, dass beim Regionalverkehr dringend Handlungsbedarf besteht.

Der VCD macht sich schon seit Jahren für den Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Lande stark. Vielerorts haben engagierte VCD-Mitglieder eigene Konzepte für eine bessere Bedienung vorhandener Bahnstrecken erarbeitet, um dem jahrelangen Stillstand auf Landesebene etwas entgegenzusetzen. So kämpft etwa der Regionalverband Hall-Heilbronn-Hohenlohe seit Langem für eine Aufwertung des Verkehrs auf der Frankenbahn sowie für einen 15-Minuten-Takt bei der Heilbronner S-Bahn, damit Bus und Bahn besser vernetzt werden können als dies bislang möglich war. Der VCD Main-Tauber engagiert sich wie viele andere Kreisverbände auch für eine bessere Vernetzung und eine Aufwertung des Bahnverkehrs im vernachlässigten ländlichen Raum.

In den vergangenen Monaten hat sich auch der VCD Landesverband mehrfach mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) über die Gestaltung des zukünftigen SPNV-Angebotes ausgetauscht. Dies mündete in einem gemeinsamen Positionspapier von PRO BAHN und VCD zu einer SPNV-Offensive für Baden-Württemberg.

Studententakt auf allen Linien gefordert

Aus VCD-Sicht ist die Einführung eines verlässlichen Studententaktes mindestens von 6 bis 22 Uhr auf allen Bahnstrecken in Baden-Württemberg nötig. Ebenso braucht das Land ein Expressnetz mit schnellen Regionalzügen, die untereinander und mit dem Fern- und übrigen Nahverkehr eng verzahnt sind. Dazu muss das Land einheitliche Angebotsstandards festlegen.

„Das bestehende Angebot ist zwar historisch gewachsen, aber je nach Strecke sehr



Foto: SCRITTI



Zwischen Anspruch

und Wirklichkeit



Vorbildlich: In der Schweiz herrschen landesweit moderne und attraktive Standards beim Bahnverkehr (oben). In Deutschland fragt man sich vor allem im ländlichen Raum: Hält hier überhaupt noch ein Zug? (unten).

unterschiedlich“, beschreibt VCD-Landesvorsitzender Matthias Lieb. Oft seien keine Gründe für die unterschiedliche Behandlung vergleichbarer Linien erkennbar. Aus VCD-Sicht muss auch stärker als bislang das Angebot auf die zu erzielende Nachfrage ausgerichtet werden. Schnelle interregionale Verbindungen könnten häufig durch ein dichteres Angebot noch mehr Nachfrage und damit Verlagerungseffekte vom PKW auslösen. In den nächsten Monaten soll das Positionspapier noch weiter mit

dem Landesverkehrsministerium und der NVBW diskutiert werden.

VCD-Citybahn-Konzept kommt zurück

Fortschritte beim Ausbau des Nahverkehrs sind zumindest im Ballungsraum Stuttgart erkennbar. Anfang Februar 2014 haben sich Land, Region, Stadt Stuttgart und die Landkreise der Region auf ein ambitioniertes Ausbau-Programm verständigt. Damit sollen 20 Prozent mehr Fahrgäste in den nächsten Jahren gewonnen werden

können. Grundlage dafür ist die Umsetzung einer alten VCD-Idee: MetroExpress-Züge im 30-Minuten-Takt sollen die Bahnhöfe außerhalb des S-Bahn-Netzes schnell und direkt mit Stuttgart und den Ober- und Mittelzentren verbinden. Vor 20 Jahren war genau dies der Inhalt des VCD-Citybahn-Konzeptes für die Region Stuttgart. Doch leider wurde fast zeitgleich auch das Projekt Stuttgart 21 geboren, so dass gute Vorschläge etwas länger bis zur Realisierung benötigen.

Mit einem zusätzlichen Halt solcher Züge in Stuttgart-Vaihingen (auch ein alter VCD-Vorschlag) kann die Verbindung aus dem Süden Stuttgarts verbessert werden, wie eine aktuelle Potenzialstudie des Verkehrsministeriums aufzeigt. Mit neuen Schnellbuslinien sollen Bedienungslücken geschlossen und tangentielle Verbindungen zwischen den Endpunkten des S-Bahn-Netzes hergestellt werden. *red*

Fahrgastbeirat definiert Komfort in neuen Zügen

Der Fahrgastbeirat Baden-Württemberg (FGB-BW) beschäftigte sich in den letzten Monaten mit Stellungnahmen zum Fahrzeuglastenheft für neue Nahverkehrszüge: Was sind die Anforderungen aus Fahrgastensicht? Welche Komfortmerkmale sind essentiell, welche nur zweitrangig? Um sich über Sitzabstände in neuen Fahrzeugen ein Bild verschaffen und diese am eigenen Körper erleben zu können, hat der FGB-BW zusammen mit dem Verkehrsministerium und der NVBW die Situation in Bayern untersucht und Talent2, den Fugger-Express und LINT-Triebwagen getestet. Dass eine Fahrzeugbaureihe je nach Betreiber (DB oder agilis) sehr unterschiedlichen Komfort bieten kann, zeigte sich auf der Rückfahrt von Augsburg über Donauwörth nach Ulm. Die Exkursion war für alle Teilnehmer sehr lehrreich und fließt in eine weitere Stellungnahme an das Ministerium ein. Der FGB-BW fordert für die neuen Züge vor allem größere Sitzplatzabstände als bislang geplant und genügend Sitzplätze. *red*





Foto: vzbv / Marcus Gloger



Foto: Veolia Verkehr-Tilman Weishart

Mobilität ist Lebensqualität

Mobilität bedeutet Selbstständigkeit, Freiheit und ein hohes Maß an Lebensqualität. Das vom VCD initiierte Gemeinschaftsprojekt „Klimaverträglich mobil 60+“ berät ältere Menschen und schafft klima- und altersfreundliche Angebote.

Im Zuge des demografischen Wandels wächst der Anteil der über 60-Jährigen an der Gesamtbevölkerung in Deutschland stetig. 2010 waren knapp 26 Prozent der Menschen in Deutschland 60 Jahre und älter. 2050 werden es rund 40 Prozent sein (Vergleich 1960: 17 Prozent). Gleichzeitig werden ältere Menschen immer mobiler und setzen dabei aber verstärkt auf das Auto als Fortbewegungsmittel. (siehe Grafik Seite 10)

Frühzeitig umorientieren

Das ist problematisch für den Klimaschutz, hat aber darüber hinaus auch Folgen für jeden Einzelnen. „Sich auf komplexe Straßenverkehrssituationen einzustellen, wird im Alter nicht leichter“, beschreibt Annette Reiber, Projektkoordinatorin für Baden-Württemberg. „Wer sich hingegen möglichst frühzeitig umorientiert, sich auch auf andere Mobilitätsformen einlässt und das Auto als eine Option unter vielen versteht, stärkt seine Fitness, Gesundheit und sein Selbstvertrauen und bleibt somit länger selbständig und mobil.“ Sich klima- und ressourcenschonend zu verhalten, bedeute somit keine Einschränkung, sondern das Gegenteil.

Hier setzt das Verbundprojekt „Klima-

verträglich mobil 60+“ von VCD, Deutschem Mieterbund (DMB) und der Bundesarbeitsgemeinschaft der Senioren-Organisationen (BAGSO) an. Das Vorhaben unterstützt ältere Menschen dabei, im Alltag und auf Reisen möglichst klimaschonend unterwegs zu sein. Im Rahmen von Aktionen, Info-Veranstaltungen und kostenfreier persönlicher Mobilitätsberatung erhalten ältere Menschen Tipps rund ums Autoteilen, Spritsparen oder Fahrradfahren, sowie Informationen zur Nutzung von Bus und Bahn oder zu klimaverträglichem Reisen.

Das Projekt richtet sich auch an Akteure wie Wohnungs- und Einzelhandelsunternehmen, Kulturbetriebe und Tourismusverbände. Ziel ist hierbei die gemeinsame Entwicklung klimaverträglicher Mobilitätsprodukte oder -dienstleistungen für ältere Menschen. „Das können Theater-Busse sein, Mietertickets für den Nahverkehr oder Lieferdienste im Einzelhandel“, beschreibt Reiber mögliche Kooperationen. „Zusam-

men mit dem Mieterbund werden auch wohnspezifischen Fragen etwa zum Anspruch auf Fahrradabstell- und Carsharingplätze für Mehrfamilienhäuser bearbeitet.“

Regionalkoordinatoren kümmern sich

Für mobile Alten- und Krankenpflege, Hol- und Bringdienste sowie andere in der Altenhilfe tätigen Dienstleister organisiert das Projekt zudem regionale Workshops, die dazu beitragen sollen, den mobilitätsbedingten CO₂-Ausstoß zu senken und damit zugleich Kosten einzusparen.

Vor Ort betreut und umgesetzt werden die Projektaktivitäten von VCD-Regionalkoordinatoren, die als lokale Ansprechpartner allen Interessierten mit Rat und Tat zur Verfügung stehen. „Wir machen das Projekt in den jeweiligen Regionen bekannt und suchen regionale Kooperationspartner“, sagt die BaWü-Koordinatorin. „Dazu nehmen wir Kontakt auf zu Medien und Institutionen wie etwa Mietervereine, Wohnungsgenossenschaften, Einzelhandelsverbände, Verkehrs- oder Carsharingunternehmen.“ red





Foto: wikipedia-Börner

Es geht auch ohne Auto: Egal ob mit dem Rad oder dem Nahverkehr. Auch ein Taxi darf man sich durchaus einmal leisten und spart trotzdem noch dabei.

Ehrenamtliche Helfer sind bei dem Projekt nicht wegzudenken

Seit dem Start des Projekts „Klimaverträglich mobil 60+“ im Juli 2013 wurden auch in Baden-Württemberg zahlreiche ältere Menschen bei Aktionen und Veranstaltungen zu den unterschiedlichen Aspekten klimaverträglicher Mobilität beraten.

So zum Beispiel im Herbst auf dem Landesseniorentag in Sindelfingen oder auf der Messe Aktiva in Esslingen. Auf der zweitägigen Messe „Die Besten Jahre“ in Stuttgart hatten zahlreiche Besucher die Gelegenheit, sich über Pedelecs zu informieren und verschiedene Modelle von E-Bikes und Einkaufsrädern sowie das mehrsitzige Trimobil (siehe auch Seite 12) auszuprobieren.

Durch die Teilnahme in der Projektgruppe „Mobilität im Alter“ des Innenministeriums Baden-Württemberg konnten die VCD-Standpunkte und seniorenspezifische Gesichtspunkte zum Thema Verkehrssicherheit eingebracht werden. Das Land Baden-Württemberg möchte die Verkehrssicherheit für ältere Menschen mit neuen Maßnahmen erhöhen.

Ebenso wurden im Rahmen einer Pressemitteilung Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von älteren Menschen der Öffentlichkeit präsentiert. Und im Dezember war das Wissen des VCD-Experten Dirk Rupp bei einer Telefonaktion

der Stuttgarter Nachrichten zum Thema „Autofahren im Alter“ gefragt (siehe dazu Interview Seite 10).

Im Februar 2014 fand in Stuttgart der Workshop „Fuhrparkmanagement – Klimaverträglich versorgen“ mit Dienstleistern aus dem Bereich Altenpflege und -versorgung statt. Die Teilnehmer wurden u.a. dazu beraten, wie sie bei ihren Autofloten durch den Kauf klimaverträglicherer Modelle, durch Spritspartrainings, optimierte Routen oder Alternativen wie Lastenfahrräder CO₂ und Geld sparen können.

2014 stehen viele weitere Aktionen, Infoveranstaltungen und Beratungen auf dem Plan. Zusammen mit Kooperationspartnern sollen klimaverträgliche und zugleich altersgerechte Mobilitätsangebote geschaffen werden, unter anderem im Tourismusbereich in der Fahrziel-Natur-Region Schwarzwald. Das Projekt bietet außerdem engagierten Bürgerinnen und Bürgern Unterstützung bei ihren Ideen für eine nachhaltigere Mobilität vor Ort.

Bei vielen Projektaktivitäten sind ehrenamtliche Helfer nicht wegzudenken. Auch 2014 braucht es Ihre Unterstützung, um das Projekt erfolgreich umsetzen zu können. Bitte melden Sie sich, wenn Sie Zeit und Lust haben, bei der Umsetzung von Aktionen mitzuhelfen. *anr*

Der Ratgeber »Mobil bleiben – Tipps für eine klimaschonende Mobilität in jedem Alter« bietet interessante, gut verständliche Informationen und praktische Ratschläge für den mobilen Alltag der Generation 60+. Die Broschüre erhalten Interessierte kostenfrei bei den zahlreichen Aktionen des Projekts. Alternativ kann sie gegen eine Versandkostenpauschale von 2,55 Euro (für bis zu 5 Broschüren) im VCD-Shop, per E-Mail oder telefonisch direkt bei den Projektkoordinatoren bestellt werden. Der Ratgeber steht auch als PDF zum Download bereit:



► www.60plus.vcd.org/ratgeber.html



Foto: privat

„Das Thema Mobilität im Alter wird wegen des demografischen Wandels immer wichtiger. Deshalb freue ich mich, dass ich zusammen mit dem VCD und Kooperationspartnern die Möglichkeit habe, Ideen für eine klimaverträgliche und gleichzeitig altersgerechte Mobilität zu entwickeln und umzusetzen.“
Annette Reiber, Projektkoordinatorin Baden-Württemberg

► **Kontakt Regionalkoordination BaWü:**
Annette Reiber (bis 23. Mai 2014)
Katharina Scheer (ab 5. Mai 2014)
Telefon: 0711-60 70 219
E-Mail: mobil60plus.bw@vcd.org



Foto: privat

„Beim Umstieg unterstützen“

Dirk Rupp, VCD-Mobilitätsexperte und als Altenpfleger in der Gemeindepsychiatrie tätig, spricht von seinen Erfahrungen und gibt Tipps für ältere Verkehrsteilnehmer sowie Angehörige.

Augen und Ohren werden schlechter, die Reaktionsgeschwindigkeit lässt nach, ebenso die Beweglichkeit und mehr oder weniger auch die Orientierung. Alle diese Veränderungen sind mit zunehmendem Alter ganz normal, keiner kann ihnen entgehen. Gerade im Straßenverkehr ist jedoch volle Aufmerksamkeit gefragt, damit die Fahrer sich selbst und andere nicht in Gefahr bringen. Wie spricht man das oft heikle Thema innerhalb der Familie an und wie schaffen es Senioren, auf alternative Verkehrsmittel umzusteigen?

Dirk, wie sucht man das Gespräch mit Angehörigen zum Thema Fahrtüchtigkeit, ohne dass es zu Streit kommt oder der Betroffene sich bevormundet fühlt?

Entscheidend ist ein gutes Verhältnis in der Familie. Wer keinen guten Draht zueinander hat, sollte zunächst daran arbeiten und die Beziehung verbessern. Meistens lässt es sich dann vermeiden, Angehörigen mit dem Entzug des Führerscheins oder dem Verkauf des Autos zu drohen. Es geht primär darum, sich über die Mobilitätsbedürfnisse zu unterhalten und diese ernst zu nehmen. Mobilität ist ein Grundrecht, Autofahren nicht! Man kann gemeinsam mit dem Betroffenen überlegen, wofür er das Auto überhaupt noch nutzt. Meist ist es für Einkäufe, Arztbesuche, Ausflüge und Verwandtenbesuche. Für jede Strecke kann man sich gemeinsam überlegen, wie man mobil bleibt – auch ohne Auto.

Welche Möglichkeiten gibt es da überhaupt, vor allem in ländlichen Regionen?

Manchmal liegt die Lösung darin, dass man einfach die traditionelle Besuchsrichtung umdreht, also die Großeltern nicht mehr mit dem Auto kommen lässt, sondern zu ihnen fährt und von dort aus zu schönen Ausflügen startet. Das funktioniert aber meistens nur, wenn verlässliche Terminabsprachen getroffen werden. Was das Einkaufen betrifft, so sollte man sich bei den lokalen Einzelhändlern nach einem Lieferservice erkundigen oder sich mit Nachbarn zu einer regelmäßigen Einkaufsfahrt zusammenschließen. Gibt es noch einen Laden am Ort, kann man prüfen, ob die Kondition für das selbständige Einkaufen mit Marktroller, Rollator oder einem kippstabilen Fahrrad mit drei Rädern ausreicht, das es jetzt auch mit elektrischem Zusatzantrieb gibt. Zum Arztbesuch kann man sich unter bestimmten Bedingungen von mobilen Diensten begleiten lassen. Für alle Fahrten im Nahbereich sollte man bei Bedarf das Taxi im Blick haben.

Aber da kommt doch gleich das Argument, dass ein Taxi so teuer ist!

Ich denke, man darf sich im Alter auch ruhig mal einen Chauffeur leisten. Der Papst und der Bundespräsident machen das schließlich auch. Jeder, der die Kosten für einen Privatwagen ehrlich kalkuliert, kann zusammen mit dem Angehörigen ausrechnen, wie viele Taxifahrten man sich leisten kann, wenn das Auto verkauft ist. Abschreibung, Versicherungsbeiträge, Werkstattkosten, Betriebsstoffe usw. betragen pro Monat im Schnitt 400 Euro. Beim Verkehrsverbund Stuttgart bekommt man neuerdings für 492 Euro ein Senioren-Jahresticket für das gesamte Netz. Das ist weniger als die Selbstbeteiligung der Versicherung bei einem Blechschaden.

Wie können Senioren ohne große Erfahrung auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen?

Zur Vorbereitung auf das Alter gehört es meines Erachtens zwingend, öfter mal den ÖPNV auszuprobieren, um Übung und Selbstvertrauen im Umgang mit Fahrplänen, Fahrscheinautomaten und den Fahrzeugen zu erlangen. Angehörige im fortge-

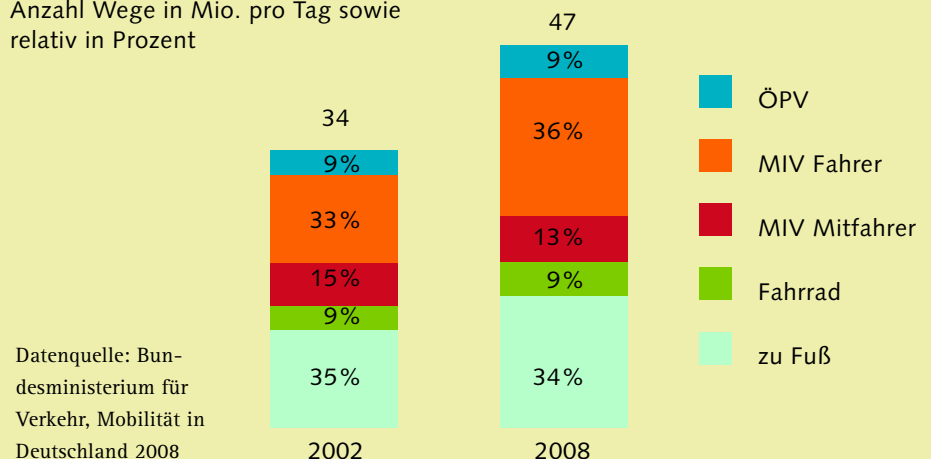
schrrittenen Alter kann man zu Ausflügen oder kleinen Reisen mit Bus und Bahn einladen und Ihnen als Begleiter Sicherheit geben. Ich habe schon mehrfach beobachtet, wie computergetrimmte Enkel auf dem Bahnsteig voller Stolz ihrer Großmutter den richtigen Fahrschein aus dem Automaten herauslassen. Natürlich sollte man sich auch niemals scheuen, fremde Personen um Hilfe zu bitten.

Wie unterstützt der VCD ältere Menschen und Angehörige?

Der VCD setzt sich dafür ein, die klimafreundliche Mobilität von Menschen aller Altersstufen zu fördern und sie bei der Wahl umweltschonender Verkehrsmittel zu unterstützen. Er informiert über die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs, der Bahn und des Fahrrads, sowie über Carsharing-Angebote. Insbesondere das Projekt „Klimaverträglich mobil 60+“ bietet mit seinen Regionalkoordinatoren eine individuelle Mobilitätsberatung für ältere Menschen an und organisiert Automaten-schulungen oder einen Fahrradkurs für Wiedereinsteiger. *anr*

Wege in Deutschland von Menschen älter als 65 Jahre

Anzahl Wege in Mio. pro Tag sowie relativ in Prozent



Mit gutem Beispiel vorangehen

Es gibt sie bereits, die Vorzeigebispiele für klimaverträgliche und altersgerechte Mobilitätsangebote. Außerdem engagieren sich viele ältere Menschen für eine nachhaltige Mobilität und sind kli-

mafreundlich unterwegs. Wichtig ist, diese guten Beispiele aufzuzeigen und weiter zu verbreiten. Auch dies ist Aufgabe des Projektes „Klimaverträglich mobil 60+“.



Foto: privat



Foto: privat



Foto: privat

Zum Babysitting mit Bus und Bahn

„Meine Kinder schenkten mir einmal einen Bahngutschein. Seitdem nutze ich zunehmend Bus und Bahn statt des Autos, um von der Schwäbischen Alb aus quer durchs Ländle meine sechs Kinder und die elf Enkel zu besuchen. So komme ich entspannter ans Ziel.“
Doris Reiber, Gammertingen

Seniorita Reichenbach/Fils

Die Baugenossenschaft Reichenbach/Fils bietet mit dem Angebot „Seniorita“ ihren älteren Mieterinnen und Mietern einen Strauß von Hilfen und Dienstleistungen an, wie beispielsweise Mittagstisch, kostenlose Fahrdienste oder die Organisation von Carsharing. Ziel ist es, insbesondere auch bei eingeschränkter Mobilität die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben zu erhalten. Seniorita vermittelt, berät und hilft.

► www.seniorita-bgr.de/

Für uns ist Fahrradfahren Leben!

„Wir nehmen jede Gelegenheit wahr, uns fit zu halten und unsere Räder zu nutzen. Dafür lassen wir gerne das Auto stehen und legen täglich mindestens 25 Kilometer zurück. Im Urlaub radeln wir sogar bis zu 90 Kilometer am Tag.“
Maria & Bene Cavada, Burladingen

Seniorenbus Schuttertal

In einer Testphase fährt der Seniorenbus immer donnerstags von Schuttertal nach Ettenheim und zurück. Für ältere Menschen ohne eigenes Fahrzeug gab es bisher keine Möglichkeit, dort mobil zu sein. Die Senioren werden zu Hause abgeholt und wieder dorthin zurückgebracht. Die ehrenamtlichen Fahrer für den Bus wurden schnell gefunden.

► www.schuttertal.de
Stichwortsuche: „Seniorenbus“

Voller Einsatz für den Fußverkehr

„Zusammen mit weiteren Engagierten vom Verein MuT möchte ich den Fuß- und Radverkehr verbessern. Da gibt es in Mössingen einiges zu tun! Dazu möchten wir auch zusammen mit dem neuen VCD-Projekt Ideen umsetzen.“
Gisela Mehling, Mössingen

Mannheim: Gemeinsam ins Kino

Die Rhein-Neckar Verkehr GmbH (RNV), das Seniorenbüro der Stadt Mannheim und das Cinemaxx haben eine gemeinsame Veranstaltungsreihe für Senioren: Für „CappuKino“ werden Bewohner von Senioreneinrichtungen mit RNV-Bussen direkt zu Kaffee und Kuchen und anschließender Sondervorführungen ins Kino abgeholt und nach der Vorführung wieder nach Hause gebracht.

► www.mannheim.de
Stichwortsuche: „CappuKino“

Umfrage zum Thema

1. Sollten ältere Menschen Ihrer Meinung nach jedes Jahr einen Fahrtauglichkeitstest oder Gesundheitscheck machen müssen?
2. Was würden Sie machen, wenn Sie aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr Autofahren könnten?
3. Würden Sie einen Kurs 'mobil ohne Führerschein' besuchen und was wollten Sie dort gerne lernen? Teilen Sie uns Ihre Meinung mit über die VCD-Webseite oder rufen Sie an!

► www.vcd-bw.de/umfrage
Tel: 0711-60 70 219

Service-Portale im Netz

Viele Informationen und hilfreiche Tipps rund um klimaverträgliche Mobilität (nicht nur) im Alter bietet das Online-Portal des Projektes „Klimaverträglich mobil 60+“:

► www.60plus.vcd.org

Praxisbeispiele für altersgerechte Mobilität, die VCD-Position „Mobil auch im Alter“ sowie den Leitfaden „Ortsbegehung mit älteren Menschen“ des Arbeitskreises Seniorenmobilität finden Sie unter:

► www.vcd.org/seniorenmobilität.html





Foto: Werner Rost

Ein zusätzlicher zweiter Pedalantrieb sorgt in Verbindung mit Sitzoptionen für weitere Mitfahrer für Teamgeist-Erlebnisse per Rad. Anders als beim Tandem ermöglicht die Konstruktion des Dreirades zwei voneinander gänzlich unabhängige Pedalantriebe: Die beiden aktiven Fahrer bedienen jeweils ihre eigene Schaltung, so dass sie Seite an Seite ihre eigene Kraft unabhängig voneinander entfalten können.

Diese technische Entwicklung macht, in Verbindung mit der Standsicherheit, diese Dreiräder zu einer Option in den Bereichen Inklusion, Reha und Pflege. Für die aktiven Beifahrer wird neben dem Balanceproblem auch eine möglicherweise vorhandene, verlangsamt Reaktion entschärft, da nur einer der beiden aktiven Fahrer die Lenkung bedient.

Begleitete Radfahrten

Erste mutige Gründer nutzen die neuen Hightech-Dreiräder und die demografische Entwicklung für eine Nische in der Pflege alter und behinderter Mitmenschen. Diesen Pionieren sei Dank, wurde der §45b SGB XI „Begleitungen sind als Hilfe- und Betreuungsangebote für Menschen mit eingeschränkter Alltagskompetenz anerkannt“, bereits erfolgreich auf „Begleitete Radfahrten“ angewendet.



Mitunter acht Stunden am Tag fährt das pflegedienstferne Hildener Ehepaar Anna und Wolfgang Appelbaum sommers wie winters häufig mit demenzkranken Menschen eine Tour nach der nächsten.

Die beiden haben ihren Traumberuf gefunden und bieten 2014 erstmals auch begleiteten Radurlaub an. „Die älteren Leute haben einfach Freude daran, dass sich jemand um sie kümmert und die Pflege mal nicht nur aus der Hilfe bei den Alltagspflichten besteht“, sagt Wolfgang Appelbaum. „Es macht einfach Spaß, Freude zu bereiten.“ *Martin Bremer* ■

Das Trimobil erfreut Jung und Alt

Der E-Bike-Trend bringt eine neue Generation der Dreiräder hervor, die vielfältig einsetzbar sind.

Mit dem E-Bike fing alles an. Was dem Elektromotor in der Automobilindustrie bisher vorenthalten blieb, das erreichte er bei den Fahrrädern bereits spielend: Das Pedelec-Konzept hat die Verbraucher in Preis und Leistung längst überzeugt, die Absatzzahlen sind seit Jahren beeindruckend und man darf dem Elektromotor zugestehen, die Entwicklung des Fahrrades revolutioniert zu haben.

Arbeitspferd des 21. Jahrhunderts

Im Windschatten dieser Entwicklung erlebt das Lastenrad, als Zwei- wie als Dreirad, eine durchaus erstaunliche Renaissance. Die Magazine Focus und Der Spiegel berichteten bereits 2013 darüber. „Wendiger, schneller und umweltfreundlicher als das Auto“ seien sie, weiß Der Spiegel in seinem Beitrag „Lastenrad statt Lieferwagen“ zu berichten und stellt die Vorzüge der Nutzfahrer in Innenstädten heraus:

Transport bis vor die Haustür, keine Parkplatzprobleme in den notorisch zugeparkten Städten, also auch keine Knöllchen oder horrende Parkgebühren. Kein Ärger über hohe Benzinpreise, sondern sogar zusätzliche Einnahmen durch Werbekunden, die für Imagewerbung an dem sympathischen Pedal-Transporter bezahlen. Letzterer schlängelt sich lässig durch die Autoschlängen der rush hour und, zu guter Letzt, kommt der Lastenradfahrer nicht nur schneller, sondern wahrscheinlich auch besser gelaunt als der Lieferwagen-Kollege beim Kunden an. Bewegung macht glücklich, das wissen wir längst – zumindest theoretisch.

Die neue Generation der E-Dreiräder kombiniert die Eignung als Lastenrad mit einer zusätzlichen, innovativen Funktion:

Weiterführende Infos

- ▶ www.nutzrad.de
Porträts von über 500 Nutzfahrern von mehr als 150 Herstellern aus 24 Ländern
- ▶ www.begleitete-radfahrten.de
Die Webseite der Radbegleiter Anna und Wolfgang Appelbaum
- ▶ www.vcd.org/lastenraeder
Viele gute Tipps rund ums Lastenrad
- ▶ www.vanraam.de
- ▶ www.trimobil.net



Fotos: trimobil.net



Stadtbahn ohne Ziel

Foto: SCRITTI

Heilbronn hat mit viel Aufwand für die Stadtbahn Nord eine neue Straßenbahnstrecke ins benachbarte Neckarsulm gebaut. Doch bislang läuft kaum etwas nach Plan. Den neuen Fahrzeugen fehlt die Zulassung für den Betrieb auf Eisenbahnstrecken, ein belastbares Verkehrskonzept sucht man vergebens.

Nach zahlreichen Verzögerungen ging am 15. Dezember 2013 in Heilbronn die Stadtbahn Nord als S42 endlich in Betrieb. Allerdings verkehren die nagelneuen Züge der Karlsruher Albtalverkehrsgesellschaft (AVG) bislang nur zwischen Heilbronn und Neckarsulm auf der neu gebauten innerstädtischen Tramstrecke. Grund: Die neuen Zweisystem-Stadtbahnen des Fahrzeugherstellers Bombardier haben bislang keine Zulassung für den Betrieb auf Eisenbahnstrecken und können deshalb nicht wie geplant von Neckarsulm auf Gleisen der Deutschen Bahn (DB) weiter nach Mosbach-Neckarelz und Sinsheim fahren.

Aktuell pendelt die S42 alle halbe Stunde als Straßenbahn zwischen Heilbronn und Neckarsulm. Das soll bis Jahresende auch so bleiben, da vorher nicht mit einer Zulassung durch das Eisenbahn-Bundesamt gerechnet wird. Der anvisierte Inbetriebnahmetermin im Juni 2014 wurde zwischenzeitlich erneut abgesagt, weil die neuen Bahnen bislang bei wichtigen Tests offenbar versagten.

Doch nicht nur die neuen Fahrzeuge machen Probleme. „Beim Projekt Stadtbahn Nord läuft einiges schief“, berichtet Hans-Martin Sauter, Vorstand im VCD Hall-Heilbronn-Hohenlohe. „Natürlich begrüßen wir die Stadtbahn als modernes Nahverkehrsmittel für die Region“, sagt

Sauter. Es könne jedoch nicht sein, dass mit der Stadtbahn einfach bestehende Bahnverbindungen ersetzt und Busverbindungen gestrichen werden, so dass sich für viele Fahrgäste künftig Reisezeiten verlängern und sie auf dem Weg nach Heilbronn zusätzlich umsteigen müssten. „Auf diese Weise macht man den ÖV sicherlich nicht zukunftsfähig“, sagt Sauter.

Der VCD hat ein Fahrplankonzept im Rahmen eines Integralen Taktfahrplanes entwickelt mit optimalen Anschlüssen zwischen Schienenregionalverkehr, Regionalbus, Stadtbus und S-Bahn im 15-Minuten-Takt. Aktuell geht es für den VCD nun darum, dass die S42 möglichst rasch wie die S4 mindestens alle 15 Minuten zwischen Heilbronn und Neckarsulm verkehrt.

Der aktuelle Halbstundentakt der S42 ist aus VCD-Sicht vollkommen unattraktiv, um neue Fahrgäste zu gewinnen und die immensen Investitionen in die neue Infrastruktur zu rechtfertigen. Immerhin werden auf der wichtigen Nord-Süd-Achse täglich mit bis zu 47.000 Fahrgästen fast viermal so viele Reisende erwartet wie auf der Ost-West-Achse der S4.

Dank des VCD wurde der S42-Fahrplan immerhin so gestaltet, dass an der Heilbronner Harmonie nun ein bequemer Anschluss zu den halbstündlichen Zügen der S4 von/nach Öhringen besteht. Ein weiterer Erfolg des VCD ist es, dass die Züge nicht

wie ursprünglich geplant alle 20 Minuten verkehren, da so keine Anschlüsse zum regionalen Busverkehr, den Stadtbussen und dem überregionalen Bahnverkehr möglich wären. Nach vielen Briefen, Gesprächen und Beschwerden der betroffenen Busunternehmen hat nun auch die verantwortliche Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg den ursprünglichen 20-Minuten-Takt aufgegeben.

Außerdem hatte der VCD schon vor Jahren kritisiert, dass die Heilbronner S-Bahnverkehre nicht wie von der EU gefordert ausgeschrieben werden. „Die AVG ist nicht das einzige Unternehmen in Deutschland, das Zweisystem-Stadtbahnen betreiben kann“, sagt Sauter und verweist auf die Saarbahn in Saarbrücken oder die Kassler RegioTram.

Auch das Land Baden-Württemberg ist mit dieser Lösung offensichtlich nicht glücklich, da ohne Not lukrative S-Bahnstrecken dem Wettbewerb entzogen werden und die AVG als Monopolist nun übersteuerte Preise für den Betrieb fordern kann. Das Unternehmen hat bis heute keinen Verkehrsvertrag mit dem Land für den künftigen Betrieb der Stadtbahn Nord. Insider munkeln, die einst innovative AVG verlange heute für den Zugkilometer so viel wie die DB.

Erschwerend kommt hinzu, dass die AVG die S42 erneut in einem Konsortium mit der DB betreiben will und auch noch die Stadtwerke Heilbronn als Subunternehmer beschäftigt. So werden die Züge der S42 derzeit fast ausschließlich von Triebfahrzeugführern der DB oder der Stadtwerke gesteuert. Manch einer fragt sich, wozu man dann überhaupt noch die AVG braucht?

Auch die Bestellung des neuen Fahrzeugs vom Typ ET 2010 bei Bombardier war offenbar ein Missgriff. Das blinde und kritiklose Vertrauen der kommunalen Politiker in die AVG rächt sich nun. Derzeit streiten sich Landkreis und Stadt Heilbronn mit der AVG und Bombardier um Entschädigungszahlungen für die verspätete Fahrzeuglieferung und -zulassung. Die kommunale Seite hat jedoch außer Drohgebärden nicht viel zu bieten, da sie zwar wie seit Jahren üblich der AVG die Züge bezahlt und schenkt, diese jedoch alleiniger Vertragspartner von Bombardier ist. Sollte Bombardier tatsächlich Schadensersatz zahlen, dann nur an die AVG. Und ob diese davon etwas an die Kommunen weiterreicht, das muss sich noch zeigen. *mgr* ■

► stadtbahn.wordpress.com/Konzept

Schneller fahren, länger warten

Bahnfahren mit Hochgeschwindigkeit bringt den Fahrgästen wenig, wenn die Schnellfahrstrecke nicht in ein sinnvolles Fahrplankonzept integriert ist. So droht auch Stuttgart den schnellen Anschluss nach Berlin zu verpassen. Der VCD fordert eine schnelle ICE-Verbindung über die Murrbahn.

In den vergangenen 20 Jahren wurden viele Milliarden Euro in Hochgeschwindigkeitsstrecken der Deutschen Bahn (DB) investiert. Doch trotz kürzerer Reisezeiten blieb die Nachfrage im Schienen-

fernverkehr weit hinter den Erwartungen zurück. Neben den hohen Ticketpreisen ist ein weiterer Grund dafür zumeist die falsche Konzeption, meint VCD-Landesvorsitzender Matthias Lieb: „Zuerst wird die

Strecke geplant und gebaut, dann erst werden die Fahrpläne um die neue Infrastruktur herum gestrickt.“ Häufig stelle sich dann heraus, dass die auf der Schnellfahrstrecke erreichte Fahrzeitverkürzung aufgrund ungünstiger Anschlüsse gar nicht an umsteigende Fahrgäste weitergegeben werden könne.

Dieser Effekt wird sich nach den aktuellen DB-Planungen auch zwischen Nürnberg und Stuttgart einstellen, wenn voraussichtlich Ende 2017 die Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt als neue Schnellverbindung nach Berlin eröffnet wird. Nach Investitionskosten von rund zehn Milliarden Euro wird der ICE zwischen Berlin und Nürnberg zwar rund 90 Minuten schneller sein als heute, doch Richtung Stuttgart verlängert sich dann die Umsteigezeit in Nürnberg von bisher zehn auf 40 Minuten. Ein großer Teil der Fahrzeitverkürzung geht damit für Fahrgäste aus dem Südwesten durch sinnloses Warten wieder verloren.

Zur Vermeidung dieser Nachteile hat der VCD ein alternatives Fahrplankonzept entwickelt: Der ICE von Berlin wird in Nürnberg geteilt, ein Flügelzug fährt nach München, der andere über Crailsheim und Schwäbisch Hall-Hessental auf der Murrbahn direkt nach Stuttgart.

Dieses Konzept würde gegenüber dem Ist-Zustand für die Region Hohenlohe-Ostalb die Fahrzeit um bis zu zwei Stunden verkürzen und auch auf der Gesamtstrecke Stuttgart – Berlin rund 15 Minuten Fahrzeit sparen. „Diese deutliche Verbesserung gegenüber der DB-Planung ist weitgehend ohne Streckenausbau, nur durch Optimierung der Fahrpläne möglich“, weiß Lieb.

Im Rahmen des vom VCD mitinitiierten bundesweiten Deutschland-Taktes könnten durch gezielte Investitionen in Engpässe anstelle teurer singulärer Großprojekte flächendeckend Verbesserungen für die Fahrgäste erzielt werden. **red**

► www.vcd-bw.de/Themen

Sportlich. Sparsam²⁾. Und immer als Erste(r) da.

²⁾ gemessener Stromverbrauch mit Bosch Classic-Antrieb für über 1065 km: 6,24 kWh = ca. € 1,75

TRANSVELO-Pedelects:

- STEVENS E-Triton 25**
Super leicht, mit dem kräftigsten Bosch. Auch in Lady.
€ 2999.- So lange Vorrat
- STEVENS E-Courier**
Super getestet. In Herren, Lady (Abb.) und Tief.
€ 2699.-
- E-Cito**
kompakt, bequem, kräftig. 3 Bremsen. Auch 26".
€ 2599.-
- CANNONDALE Mavaro HS**
Headshok
€ 2999.-
- CUBE Reaction Hybrid Race 29**
mit Bosch-Performance-Antrieb
€ 2599.-

eBike Expert BOSCH

Meisterservice. BOSCH eBike expert

www.transvelo.de

TRANSVELO

Fahrräder GmbH CO₂-frei mobil

Bikes und E-Bikes von:



Nicht alle Marken an jedem Standort! Änderungen vorbehalten, solange Vorrat reicht, Abbildungen unverbindlich!

Reutlingen
Kaiserstraße 52
Tel. 07121 47 07 26
Mo-Fr: 9.30 - 19.00 Uhr
Sa: 9.30 - 16.00 Uhr

Tübingen
Poststraße 3
Tel. 07071 56 87 391
Mo-Fr: 10.00 - 19.00 Uhr
Sa: 9.30 - 16.00 Uhr

Stuttgart
Strohberg 7-9
Tel. 0711 64 92 153
Mo-Fr: 10.00 - 19.00 Uhr
Sa: 10.00 - 14.00 Uhr

Für jeden Zweck das passende Fahrzeug

Teilen ist in, Besitzen ist überflüssig. Das denken immer mehr Menschen. Carsharing ist die clevere Alternative zum eigenen, oft teuren Auto. Die wichtigsten Tipps und Tricks zum Teilen.

Unabhängige Tests und Vergleiche zeigen immer wieder: Carsharing ist günstiger als ein eigenes Auto. Denn in den niedrigen Zeit- und Kilometertpreisen sind Steuer, Versicherung und sogar die Kraftstoffkosten bereits enthalten. Carsharing erlaubt hohe Flexibilität ohne Anschaffungs- und Unterhaltskosten für ein Auto. Doch welche Art des Carsharing eignet sich für wen? Was muss beachtet werden, um sich sicher ein Fahrzeug zu teilen?

Unterschiedliche Carsharing-Modelle

Drei Carsharing-Arten haben sich bis heute in Deutschland durchgesetzt: Das klassische, stationsbasierte Autoteilen, das private Carsharing und jüngst das Free Floating Carsharing. Stationsbasiertes Carsharing empfiehlt sich für Nutzer, die im Alltag wiederkehrend ein Auto benötigen, aber nicht täglich darauf angewiesen sind. Da das Auto an einer festen Station ausgeliehen und an derselben zurückgegeben wird, ist die Erreichbarkeit der Station entscheidend.

Die Vorteile: Wenn das Auto für mehrere Strecken benötigt wird, zum Beispiel für den Weg zum Geschäftstermin und anschließend für den Einkauf im Baumarkt, ist es die kostengünstigste Variante. Darüber hinaus werden gestaffelte Tarife je nach Nutzungshäufigkeit angeboten, auch für ein Wochenende oder sogar für einen mehrwöchigen Urlaub kann das Carsharing-Auto ausgeliehen werden.

Die einfache Fahrt von A nach B, ist beim sogenannten Free-Floating möglich und genau für diesen Nutzungszweck am günstigsten – ausgenommen die Fahrt mit dem Öffentlichen Verkehr. Neben dem entscheidenden Flexibilitätsvorteil gilt es zu beachten: Freefloating Carsharing gibt es erst in 14 deutschen Großstädten, abgestellt werden und somit freigeben für die Nutzung Anderer darf der Free-Floater nur im definierten Geschäftsgebiet, zudem ist die Verfügbarkeit der in der Stadt verstreuten Autos nicht immer garantiert.

Eine weitere Option stellt das private Carsharing dar, insbesondere wenn kommerzielle Anbieter nicht vertreten sind und der Öffentliche Verkehr schwach ausgebaut ist. Fahrzeughalter senken dadurch die Unterhaltungskosten. Mitnutzer mieten das



Stadtmobil Stuttgart bietet eine große Auswahl unterschiedlicher Fahrzeuge.

gemeinschaftliche Auto oft günstiger als beim kommerziellen Carsharing. Die Autoteiler müssen die Nutzungsbedingungen jeweils individuell festlegen.

Autos mit den Nachbarn teilen

Zu empfehlen ist dabei der Abschluss eines Nachbarschaftsauto-Vertrags. Ein Musterbeispiel können Interessenten über den VCD-Bundesverband bestellen. Empfehlenswert ist darüber hinaus eine Zusatzversicherung für Schäden am Auto oder an Dritten. Das gilt auch dann, wenn das Auto auf Internetplattformen zur gemeinsamen Nutzung angeboten wird.

Vielorts eng mit dem VCD verbunden ist die Stadtmobil-Gruppe, die 1999 durch Stadtmobil Karlsruhe, Rhein-Neckar und Stuttgart gegründet wurde und heute aus sieben Unternehmen in ganz Deutschland besteht. Das Netzwerk betreibt inzwischen eine Fahrzeugflotte von fast 2.000 Autos in rund 100 Städten. Um die bundesweit 3.500 Autos bei Stadtmobil und seinen Partnerorganisationen nutzen zu können, meldet man sich ganz einfach im Stadtmobil-Büro in seiner Nähe an. Stadtmobil wurde von Focus Money zum Testsieger mit „dem besten Preis-Leistungs-Verhältnis“ gekürt und von der Stiftung Warentest als „gut“ getestet. Stadtmobil ist zudem der einzige Anbieter mit festen Stationen und flexiblem Carsharing.

Auf der nachfolgenden Doppelseite haben wir für Sie eine Übersicht über Carsharing-Anbieter in Baden-Württemberg zusammengestellt. VCD-Mitglieder erhalten bei Abschluss eines Neuvertrages 20 Euro Ermäßigung. **red**

► www.vcd.org/carsharing.html

Exklusive Rabattaktion für VCD-Mitglieder

VCD-Mitglieder erhalten gegen Nachweis im Aktionszeitraum vom 1. Mai bis 30. Juni 2014 eine Ermäßigung in Höhe von 20 Euro, wenn Sie bei folgenden Carsharing-Gruppen einen Neuvertrag abschließen:

- Car-Sharing Zweitälerland e.V. (Fahrtenkonto oder Anmeldegebühr)
- Confishare Ulm (Fahrtenkonto)
- Ökologie und Mobilität Wendlingen e.V. (Fahrtenkonto)
- Ökostadt Tübingen e.V. – teilAuto Carsharing (Anmeldegebühr)
- Ökostadt Renningen e.V. (Nutzungsguthaben)
- Stadtmobil Stuttgart (Anmeldegebühr)
- Stadtmobil Südbaden AG (Anmeldegebühr)
- teilAuto e.V. Schwäbisch Hall (Gutschrift auf 1. Jahresbeitrag) **red**

Carsharing Wendlingen

- Flotte** 2 Fahrzeuge für 35 Nutzer
- Hintergrund** Gegründet 2009, seit 2012 ehrenamtlich betrieben vom Verein "Ökologie und Mobilität Wendlingen e.V.". Keine Anmeldegebühr, keine monatliche Grundgebühr. Nach dem Bezahlen der Kautions in Höhe von 1.000 Euro und einer Einweisung können die Fahrzeuge genutzt werden. Der Kilometersatz errechnet sich aus den tatsächlich angefallenen Kosten (Jahresabrechnung). Ideal für Nutzer, die sehr wenig fahren.
- www.carsharing-wendlingen.de

teilAuto Tübingen Reutlingen Neckar-Alb

- Flotte** 120 Fahrzeuge, 90 davon in Tübingen. Kleinwagen, Kompakte, große Kombis, 7-Sitzer, Transporter, 9-Sitzer-Busse und Cabrios.
- Standorte** Stationsgebundenes teilAuto Carsharing in insgesamt sieben Städten und drei Gemeinden in der Region Neckar-Alb und wächst weiter.
- Hintergrund** Vertragskunden können über 2.000 weitere Fahrzeuge in vielen deutschen Städten direkt buchen und zu gleichen Tarifen nutzen. Kooperation mit dem Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau: Günstigere Bedingungen für ÖV-Abos und Carsharing-Nutzung.
- www.teilauto-tuebingen.de

Ökostadt Renningen

- Flotte** 20 Fahrzeuge, fünf davon elektrisch, drei Fahrzeuge in Weil der Stadt
- Hintergrund** 1992 gestartet mit sieben Nutzern und zwei Fahrzeugen. Heute nutzen über 400 Menschen die 20 Fahrzeuge. Seit 2013 ist Renningen im Förderprogramm Nachhaltige Mobilität der Region Stuttgart.
- www.carsharing-renningen.de

Carsharing ZweiTälerLand e.V.

- Flotte** Sechs Fahrzeuge, vom Kleinwagen bis zum Mittelklasse-Kombi in Waldkirch, Waldkirch-Kollnau und Bleibach
- Hintergrund** Quernutzung für Mitglieder anderer Carsharing-Organisationen ist möglich. Kooperation mit ZweiTälerLand Tourismus ermöglicht Feriengästen im Elz- und im Simonswäldertal, das Angebot zu nutzen, auch wenn sie keiner Carsharing-Organisation angehören.
- www.car-sharing-zweitaelerland.org

Exklusiv für VCD- Car Sharing-Rabat

**Nur für VCD-Mitglieder:
20 Euro Rabatt gegen
Nachweis bei Neuvertrag**

**Gültig vom 1. Mai bis
30. Juni 2014***



Mitglieder: Aktivitäten

il Rhein-Neckar

Karlsruhe

dt
e.V.
g



* die teilnehmenden Anbieter sind blau hervorgehoben

teilAuto Schwäbisch Hall

Flotte Sechs Fahrzeuge vom Kleinwagen über den Kombi bis zum 7-Sitzer. Eine Besonderheit ist der behindertengerechte Ford Transit, in dem bis zu zwei Rollstuhlfahrer mitgenommen werden können.

Standorte 6 Standorte im Stadtgebiet Schwäbisch Hall

Hintergrund Keine Aufnahmegebühr, der Jahresbeitrag für eine Einzelperson liegt bei nur 30 Euro inklusive Rabatt auf die Abo-Monatskarte des ÖV.

► www.teilauto-hall.de

Stadtmobil Stuttgart

Flotte Insgesamt 440 Autos, vom Kleinwagen bis zum Transporter

Standorte Über 200 Stationen in 29 Städten und Gemeinden der Region

Hintergrund 300 rote stadtmobil-Fahrzeuge im Stadtgebiet Stuttgart, nahe am Wohnort oder dem nächsten ÖV-Halt.

► <http://stuttgart.stadtmobil.de>

Confishare Ulm

Flotte 16 Fahrzeuge, von kleinen Stadtflytern bis zum 9-Sitzer Bus für kleine Gruppenausflüge

Standorte 15 Standorte im Stadtgebiet von Ulm und Neu-Ulm

Hintergrund Buchung über eine rund um die Uhr besetzte telefonische Buchungszentrale oder über Internet. Quernutzungsmöglichkeiten zu Carsharing-Anbietern in vielen anderen Städten.

► www.confishare.de

Stadtmobil Südbaden

Flotte 197 Fahrzeuge und 29 Modelle

Standorte 100 Standorte in über 30 Gemeinden

Hintergrund Inhaber von ÖV-Jahreskarten nutzen die moderne und besonders abgasarme Carsharing-Flotte zu ermäßigten Preisen. „Cleaner Car Contracts“: Seit 2014 werden nur Fahrzeuge angeschafft, die im Schnitt weniger als 98 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstoßen. Ab Mai 2014 Einsatz von Elektrofahrzeugen, betrieben mit zertifiziertem Ökostrom, sowie weiterer Ausbau des Anteils der E-Mobile.

► www.stadtmobil-suedbaden.de



Die Straße gehört auch uns!

Foto: privat

Ohne viel Aufhebens hat sich in den letzten Monaten landesweit eine neue Aktionsform etabliert: Die Critical Mass Bewegung zeigt unaufgeregt, aber regelmäßig und eindrücklich, dass auch Radfahrern ein sicherer Platz auf deutschen Straßen gebührt.

Sie treffen sich meist einmal im Monat, um in der Gruppe entspannt durch die Stadt zu radeln. In Freiburg, in Stuttgart, in Heilbronn oder in Böblingen. Sie tun, was Radfahrer schon immer mal tun wollten, aber sich oft nicht trauten: In der Innenstadt mit dem Rad auf der Straße zu fahren und dem Autoverkehr den Platz streitig machen. Die Masse macht's möglich.

Auch in Böblingen starteten Ende März zum ersten Mal mitten in der Rush-Hour rund dreißig Aktive vom Elbenplatz zu einer Rundfahrt mit dem Rad. „Die Aktion ist keine Demonstration, sie ist ein Treffen fahrradbegeisterter Menschen“, so Hubert Bohner, einer der Initiatoren der innerstädtischen Radtour. Andernorts als Critical Mass bezeichnet ist es eine gemeinsame Ausfahrt, unter Beachtung der allgemeinen Verkehrsregeln.

Für besseren Radverkehr sensibilisieren

Hans Ambros, der zusammen mit Hermann Wagner vom VCD-Kreisverband Böblingen die Radlergruppe anführte, möchte Bürger und Verwaltung für besseren Radverkehr sensibilisieren: „Die Teilnehmer der Aktion möchten ein Signal setzen. In der Masse werden wir als Verkehrsteilnehmer wahrgenommen, die ihr Recht

auf der Straße zu fahren einfordern.“

Mitglieder des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC), dem Rad- und Kraftfahrverein Böblingen (RKV) waren genauso dabei wie Gemeinderätinnen oder Aktive von Verbänden wie Nabu, BUND oder Greenpeace.

Tipps zum Fahren in der Gruppe

Eine Critical Mass-Aktion sollte gut geplant sein. Wichtig ist, dass vor Abfahrt alle Teilnehmer die dafür geltenden Verkehrsregeln kennen. Handzettel mit den wichtigsten Verhaltensregeln können helfen.

Worauf die Teilnehmer während der Fahrt achten müssen:

1. immer paarweise fahren
2. möglichst dicht hintereinander im Block fahren
3. das bedeutet, dass die Führenden das Tempo genau kontrollieren müssen, damit keine Lücke im Block entsteht
4. Falls jemand den „Organisator“ haben will, den gibt es nicht. Man hat sich einfach so verabredet zu einer Radtour durch die Stadt.

► [Links zu Aktivitäten in BaWü
criticalmassstuttgart.wordpress.com](http://criticalmassstuttgart.wordpress.com)

„Nach der Idee aus anderen Städten wollten wir vom VCD Kreisverband Böblingen das auch im Stadtbereich Böblingens probieren“, berichtet Hermann Wagner von der ersten Ausfahrt. „Wir telefonierten mit denen, von denen wir wussten, dass sie viel mit dem Rad in der Stadt fuhren und schrieben E-Mails über unsere Verteiler.“ Ein Aufruf über facebook oder Ähnliches war dagegen nicht gewünscht. Nach wenigen Tagen war klar, dass in etwa die kritische Masse von 15 Radlerinnen und Radlern an dem vorgesehenen Datum sogar übertroffen werden würde.

Da der VCD vor Ort nur wenige aktive Mitglieder hat, wurde gezielt bei anderen Gruppierungen geworben, etwa der AG Radverkehr der Stadt Böblingen, in der verschiedene Fraktionen und Vereine vertreten sind. Der Streckenverlauf sollte keine Steigungen enthalten, einen Zwischenstopp ermöglichen und zur Hauptverkehrszeit innerhalb einer Stunde zu bewältigen sein. Kinder sollten nicht mitradeln.

Die Resonanz war äußerst positiv: Für 16:30 Uhr war das Treffen festgelegt, die Abfahrt für 16:45 Uhr geplant. Um 16:20 Uhr waren schon mehr als 15 RadlerInnen bei schönem Frühlingsswetter am Startpunkt Elbenplatz eingetroffen. Die Organisatoren mussten kurzfristig sogar Presse-

fragen beantworten. Kurz nach 16:40 Uhr wurden noch die Regeln für die Ausfahrt laut verkündet und darauf hingewiesen, dass jeder Teilnehmer auf eigenes Risiko fährt. Dann ging es gemütlich auf die Strecke, damit alle mitkommen konnten, auch ältere Teilnehmer oder Radler mit Anhänger. „Für den Anfang fingen wir mit einer kurzen Strecke von 4,3 Kilometer Länge an“, erzählt Wagner weiter. „Wir waren uns nicht sicher, ob die Disziplin der RadlerInnen groß genug war, um möglichst dicht hintereinander und zu zweit nebeneinander zu fahren.“ Doch die Bedenken erwiesen sich als unbegründet.

Wiederholung der Aktion gewünscht

Auf der Strecke gab es keine Probleme, die Gruppe von letztlich 30 RadlerInnen blieb zusammen, auch beim Wechsel der Ampeln auf Rot. „Einmal drängelten sich zwei Pkws zwischen die letzten Teilnehmer“, berichtet Wagner. Doch durch eine Ehrenrunde hätten diese an einem Kreisverkehr wieder aufschließen können. „Daraufhin beschwerte sich ein anderer Autofahrer lauthals, weil wir im Kreisverkehr eine Zusatzrunde drehten und er länger warten musste“, schmunzelt Wagner.

Auf halber Strecke gab es einen Stop. Ein Mitglied des Gemeinderats sagte einiges zu der Situation des Radverkehrs in Böblingen. Wieder am Startpunkt angekommen, ergaben sich unter den Teilnehmern gute Gespräche und der Wunsch nach Wiederholung der Aktion.

An der Einmündung der zweispurigen Stadtgrabenstraße am Elbenplatz zeigte sich übrigens die Überlegenheit des Rades in der Innenstadt: Während einer Grünphase querten auf der linken Fahrspur 30 Fahrräder, rechts kamen nur eine Handvoll Autos über die Kreuzung. *Hermann Wagner* ■



Foto: privat

Kritische Masse: Auch in Freiburg treffen sich Radler regelmäßig zur Rundfahrt durch die Innenstadt.

Mehr Platz fürs Rad

Baden-Württemberg möchte den Radverkehrsanteil auf 20 Prozent erhöhen. Doch dazu muss die Infrastruktur fahrradfreundlich ausgebaut werden. Notwendig sind unter anderem sichere Abstellmöglichkeiten und moderne Radschnellwege.

Die durchschnittliche Entfernung von Fahrten mit dem Auto beträgt nur elf Kilometer. In dieser Statistik sind sogar alle Fernfahrten enthalten. Mit dem Fahrrad sind solche Wegelängen bei flacher Topographie zumutbar. Mit dem Pedelec sind sie auch in hügeliger Umgebung in gut 20 Minuten zu bewältigen. Vorausgesetzt, es gibt auch gute Wege.

Für die Regionen Hannover, Frankfurt-Darmstadt, Tübingen-Reutlingen oder das Ruhrgebiet gibt es bereits Studien oder Planungen zu Radschnellwegen. „In Freiburg soll nun der erste Schnellweg in Baden-Württemberg gefördert werden“, berichtet VCD-Radexperte Christoph Joachim.

Der VCD fordert daher vom Bund die Festlegung von einheitlichen Standards und der rechtlichen Rahmenbedingung für die Einrichtung von Radschnellwegen. Diese führen in der Regel entlang der Hauptpendlerströme, zur Entlastung der Straßen von unnötigem Autoverkehr und zur Verbesserung von Umweltsituation und Gesundheit.

„Der Radschnellweg hat eine direkte, weitgehend umwegfreie und vom Autoverkehr unabhängige Führung mit einer hohen Belagsqualität, der Bevorrechtigung bei Querung von Nebenstraßen sowie mindestens vier Meter Breite bei Zwei-Richtungs-Verkehr“, fasst Joachim zusammen. Zeitverluste durch Anhalten und Warten sollten maximal 30 Sekunden je zurückgelegtem Kilometer betragen.

„Auch eine Überdachung mit Solarpanelen muss kein Luxus sein“, meint Joachim. „Dies sollte in hoch frequentierten Abschnitten gestalterisch und auf Machbarkeit geprüft werden.“ Der VCD fordert zudem auch den Ausbau einer begleitenden Infrastruktur mit zeitgemäßer Wegweisung und modernen Abstellanlagen an wichtigen Verknüpfungspunkten mit dem öffentlichen Verkehr.

„Abstellmöglichkeiten müssen das Rad vor Diebstahl und Vandalismus schützen, sicher und jederzeit zugänglich sein“, sagt Joachim. In Offenburg kann man eine solche bereits bestaunen. Dort gibt es ein vollautomatisches Fahrradparkhaus. Einziger Nachteil: Das Angebot ist bisher nur für Dauerparker. „Eine spontane Nutzung ist leider nicht möglich, und die Zugriffszeit,



Foto: SCRITTI

Vorbild Schweiz: Umfangreiche Abstellmöglichkeiten am Kleinstadtbahnhof.

von der Anforderung des Fahrrades bis zum Losfahren, könnte auch kürzer sein“, bemängelt der Radexperte.

Christoph Joachim hat sich zusammen mit Matthias Lieb für den VCD-Landesvorstand sachkundig gemacht. Beim Besuch eines großen Herstellers von automatischen Autoabstellanlagen in Frielzheim bei Pforzheim erfuhren sie von dessen Ambitionen, in die Herstellung von automatischen Fahrradparkhäusern zu investieren. Kurze Zugriffszeiten, spontane Nutzung, absolut sichere Aufbewahrung. Das verspricht der Hersteller. Auch andere Firmen sind an der Produktion interessiert.

Die Fraktion der Grünen im Stuttgarter Rathaus hat Ende 2013 bei der Stadt Stuttgart eine Prüfung für ein automatisches Radparksystem beantragt. Auch in Tübingen wäre so etwas dringend notwendig, so der dortige VCD.

„Wir hoffen, dass es an den wichtigsten Bahnhöfen im Land bald in jeder Hinsicht sichere und spontan nutzbare Fahrradabstellanlagen geben wird“, so Matthias Lieb und Christoph Joachim. Die vielfach aus der Not praktizierte Anreise mit einem rostigen Drahtesel aus Opas Fahrradkeller sei nicht länger zumutbar in einem Land, das den Radverkehrsanteil auf 20 Prozent erhöhen möchte. Für Abstellanlagen an Knotenpunkten mit dem öffentlichen Verkehr stellt das Land zudem Fördermittel aus dem Programm für Radinfrastrukturmaßnahmen zur Verfügung. *cjo* ■

„Unseren Widerstand gegen dieses verkehrlich unsinnige und überbeuerte Projekt werden wir nicht aufgeben.“

Ende Januar haben vier von 13 Mitgliedern das Stuttgarter Aktionsbündnis gegen das Milliardengrab Stuttgart 21 verlassen. Darunter auch der VCD Landesverband. Hat der VCD nun seinen Frieden mit dem Milliardenprojekt geschlossen?



Das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 gab in einer Pressemitteilung bekannt, einen schon länger laufenden internen Diskussionsprozess abgeschlossen zu haben. Von den dreizehn stimmberechtigten Mitgliedern hätten vier das Aktionsbündnis verlassen, um ihre kritische fachliche Arbeit zum Projekt Stuttgart 21 in eigener Regie weiterzuführen. Dazu zählten neben dem BUND Regionalverband Stuttgart, dem PRO BAHN Regionalverband Region Stuttgart und dem Stuttgarter Kreisverband der Grünen auch der VCD-Landesverband. Unterschiedliche Einschätzungen zur unabhängigen Vorgehensweise gegen Stuttgart 21 waren Anlass, sich auf getrennte Wege zum gemeinsamen Ziel zu verständigen. Die Presse spekulierte sogleich, ob dies das Ende des Widerstands gegen Stuttgart 21 bedeuten würde. Der stellvertretende VCD-Landesvorsitzende Klaus Arnoldi spricht im Interview über die Hintergründe.

Klaus, hat sich der VCD nun mit Stuttgart 21 abgefunden?

Nein, auf keinen Fall. Mit Stuttgart 21 wird ohne konkreten Bedarf ein gut funktionierender Bahnhof zerstört, um auf der frei werdenden Bahnfläche mitten in Stuttgart neue Büros und teure Stadtwohnungen zu bauen. Gegen diesen planerischen Unsinn haben wir uns von Anfang an gewehrt und eine eigene Alternative, den „Kopfbahnhof21“ entwickelt. Unser Protest gegen Stuttgart 21 gründet darauf, dass der neue Tunnelbahnhof weniger leistet als der bestehende Kopfbahnhof und damit den Ausbau der umweltfreundlichen Schiene dauerhaft behindert.

War die Volksabstimmung eine Niederlage?

Unser Ziel, Stuttgart 21 politisch zu verhindern, konnten wir mit der Volksabstimmung leider nicht erreichen. Bei S21 ist die

grün-rote Landesregierung gespalten. Im Landtag wie im Gemeinderat von Stuttgart sowie in der Regionalversammlung der Region Stuttgart haben die S21-Befürworter bislang eine Dreiviertelmehrheit. Das sind die Realitäten. Gemeinderat und Regionalversammlung werden im Mai 2014 neu gewählt.

Ist der Widerstand für den VCD damit beendet?

Nein. Ein Stopp des Immobilienprojektes Stuttgart 21 bleibt das erklärte Ziel des VCD Baden-Württemberg. Stuttgart 21 ist ein Projekt, das nach Gutsherrenart von oben entschieden wurde. Die Folgen von Stuttgart 21 für das Land und die Wirtschaft werden für viele erst sichtbar werden, wenn der Tunnelbahnhof in Betrieb ist und ein verdichteter Takt im Schienenverkehr nicht mehr möglich ist. Unseren Widerstand gegen dieses verkehrlich unsinnige und überbeuerte Projekt werden wir nicht aufgeben.

Warum hat der VCD dann das Aktionsbündnis verlassen?

Die bisherigen Arbeitsstrukturen im Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 sind im

Laufe der Zeit deutlich komplizierter und damit auch zeitaufwändiger geworden. Wir möchten jedoch unsere kritische fachliche Arbeit zum Projekt Stuttgart 21 weiterführen, weshalb wir uns nach reiflicher Überlegung entschlossen haben, uns auf unsere Kernkompetenzen zu konzentrieren.

Was heißt das konkret?

Der VCD engagiert sich weiterhin mit großer Vehemenz für verkehrlich bessere Lösungen, beispielsweise mit Einwendungen zum Planfeststellungsabschnitt PFA 1.3 „Filderbereich mit Flughafenbindung“ wie auch für den Erhalt der Gäubahn. Damit kann das Projekt aus unserer Sicht zwar nicht gestoppt, die negativen Folgen können zumindest minimiert werden.

Und was ist mit den Montagsdemos?

Die Montagsdemos bleiben für uns ein wichtiges Instrument für den sichtbaren Widerstand gegen Stuttgart 21. Sie zeigen deutlich, dass viele BürgerInnen das Projekt Stuttgart 21 weiterhin ablehnen. Deshalb werden wir uns auch zukünftig anlassbezogen an den Montagsdemos oder an anderen Aktionen des Bündnisses beteiligen. *red*



Protestbewegung: In den Hochzeiten des Widerstands gingen mehrere Zehntausende gegen Stuttgart 21 auf die Straße.

S21: Das ganze Land verliert

Immer wieder wurde von den Befürwortern beteuert, der Bau von Stuttgart 21 gehe nicht zu Lasten anderer Bahnprojekte. Doch die Realität sieht anders aus. Für dringend notwendige Ausbaumaßnahmen im Land fehlt das Geld.

Vor der Volksabstimmung zu S21 erklärte DB-Chef Grube, es sei in Baden-Württemberg genug Geld für Stuttgart 21, den Ausbau der Rheintalbahn, der Südbahn und der Gäubahn vorhanden. Inzwischen hat der hanseatische Kaufmann jedoch ein 30-Milliarden-Euro-Loch bei der Finanzierung der Schieneninfrastruktur gefunden. Künftig muss mehr Geld (des Bundes) für den Erhalt des Bestandsnetzes investiert werden. Für Neubauprojekte, auch wenn sie wie die Rheintalbahn einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen haben, steht kaum noch Geld zur Verfügung.

Da der volkswirtschaftliche Nutzen für den Ausbau der Bahnstrecke von Karlsruhe bis zur Schweiz ungemein höher ist als jener von Stuttgart 21, wäre es sinnvoll gewesen, zunächst die hochwirtschaftliche Rheintalbahn zu realisieren. Doch bekanntlich hat die Politik anders entschieden.

Bahnbau im Schneckentempo

Nachdem bereits vor 27 Jahren Baubeginn im Rheintal war, ist bis heute erst ein Drittel der Strecke fertiggestellt! Zwar sind jetzt für weitere Baumaßnahmen rund eine Milliarde Euro Finanzmittel genehmigt. Doch im Jahr 2022 wird die Strecke im Abschnitt Offenburg – Freiburg immer noch nicht ausgebaut sein, die Umfahrung von Freiburg wird ebenso fehlen. Der Gotthard-

Basistunnel, für den die Rheintalbahn eine wichtige Zulaufstrecke bildet, wird dann aber schon sechs Jahre in Betrieb sein. Verlagerungen des LKW-Verkehrs auf die Schiene sind so nicht machbar. Freie Kapazitäten gibt es auf den heute schon überlasteten Gleisen nicht mehr.

Auch für den Gäubahn- und Südbahn-Ausbau ist kaum Geld da: Der Wiederaufbau des zweiten Gleises auf der Gäubahn zwischen Horb und Singen erfordert 140 Millionen Euro – nur 14 Millionen für die allererste Baustufe sind bis 2017 absehbar. Die Elektrifizierung der Südbahn von Ulm nach Friedrichshafen wird – zur Hälfte mit Landesmitteln finanziert – hoffentlich 2018 und damit zehn Jahre später als geplant fertig werden. Doch auch hier ist unklar, wer die neuerlichen Mehrkosten trägt.

Demgegenüber sind die Verspätungen beim Tunnelbahnhof geradezu gering: Tatsächlich kommt zwar die Zerstörung der bestehenden Bahnhofsanlage und des Schlossparks „planmäßig“ voran, doch konkrete Baumaßnahmen für Stuttgart 21 werden durch Planungsmängel seitens der DB „gestoppt“.

Praktiker gehen deshalb von einer Eröffnung frühestens 2025 aus – in welcher Form auch immer. Für den VCD zeigt die Vielzahl von Planänderungen, dass das Projekt S21 seitens der DB nie zur Realisierung vorgesehen, es eher ein Zufall durch den plötzlichen Abgang des Vorstandsvorsitzenden 2009 und des damaligen Entscheidungs-Vakuums war, dass das Projekt in die Realisierungsphase geraten ist.

Mit einer Stellungnahme zum Filderbereich, die die DB-Planungen ablehnt, beschäftigte sich der VCD Ende 2013. Doch auch im Tal sind die Mängel unübersehbar: Sicherheitsrisiken aufgrund der überhöhten Gleisneigung im Tiefbahnhof, das fehlende Brandschutzkonzept, die Engpässe auf den Bahnsteigen durch nachträglich geplante Fluchttreppenhäuser, fehlende Genehmigungen beim Grundwassermanagement und für den Bau des Nesenbachdükers. Auch die bis heute fehlenden Planfeststellungsbeschlüsse für mehrere Abschnitte zeigen exemplarisch die ganzen Projekt-mängel auf. Ausbaden müssen diese Fehlentscheidungen heute schon die Fahrgäste und zukünftig alle Steuerzahler. *mlb* ■



Die Gleise der Zabergäubahn sind zugewachsen, eine Reaktivierung als moderne S-Bahn ist trotz positiver volkswirtschaftlicher Bewertung nicht in Sicht.

Foto: wikipedia-ikarus

Der Bahnschatten bleibt auf Jahrzehnte

Auch Heilbronn verliert durch Stuttgart 21 und bleibt auf Dauer im Bahnschatten, dies hat der VCD Hall-Heilbronn-Hohenlohe zusammen mit dem regionalen Aktionsbündnis für eine Bahnwende festgestellt. Anlass war eine Pressemitteilung von CDU-Landeschef und MdB Thomas Strobl, in der wieder einmal auf die schnellere Fahrtmöglichkeit von Heilbronn zum Stuttgarter Flughafen dank S21 hingewiesen wurde. „Offenbar hat Herr Strobl schon lange keinen Nahverkehrsbus mehr von innen gesehen,“ sagte Stadt- und Regionalrat Wolf Theilacker. Pendler benötigten schnelle und verlässliche Verbindungen zum Stuttgarter Hauptbahnhof, ebenso Umsteiger auf den Fernverkehr. „Mit dem Zerstörungswerk am bislang funktionierenden Stuttgarter Hauptbahnhof hat sich die Situation merklich verschlechtert“, sagte VCD-Vorstand Hans-Martin Sauter. „Immer öfter werden Züge aus Heilbronn in Bietigheim enden müssen.“ Der VCD weist auf dringende Ausbaumaßnahmen in der Region hin, die wegen S21 auf Jahre nicht verwirklicht werden können: Dazu zählen unter anderem das Schließen der Elektrifizierungslücke zwischen Öhringen und Schwäbisch Hall-Hessental, der durchgehende zweigleisige Ausbau der überlasteten Kraichgau-S-Bahn zwischen Heilbronn und Karlsruhe, die Ertüchtigung und Beschleunigung des Verkehrs auf Frankenbahn und Tauberbahn sowie die Wiederinbetriebnahme der Zabergäubahn als moderne S-Bahn. *mgr* ■

Kretschmann äußert sich

In der Wochenzeitung Kontext (Ausgabe 157) hat der baden-württembergische Ministerpräsident Winfried Kretschmann (Grüne) Anfang April zu Stuttgart 21 einen langen Brief geschrieben. Auslöser für die Postsendung aus dem Staatsministerium war die Philippika von Gangolf Stocker in Kontext 148. Das Urgestein des Protests gegen den umstrittenen Tunnelbahnhof schrieb damals: „Der Landesvater steht mir bis zum Hals.“ Kretschmann antwortete in Kontext – mit geringem Überraschungseffekt – und löste eine Flut von durchaus lesenswerten Kommentaren aus.

► www.kontextwochenzeitung.de/puls-schlag/157/der-landesvater-schreibt-2126.html



Verspätungsalarm per Twitter

Auf der vom VCD unterstützten Info-Seite zur Stuttgarter S-Bahn finden sich aktuelle Informationen unter anderem zur tatsächlichen Pünktlichkeit der S-Bahn. Über den Kurznachrichtendienst Twitter werden unter dem Hashtag #sbahnstgt aktuelle Verspätungsinformationen veröffentlicht. Dieser Service soll in Zukunft noch ausgebaut werden.

Ein aktueller VCD-Flyer zum Thema soll zudem im Kommunalwahlkampf auf das Thema aufmerksam machen.

► www.s-bahn-chaos.de

Chaos mit Ansage

Seit Beginn der Abrissarbeiten zu Stuttgart 21 ist auch bei der Stuttgarter S-Bahn nichts mehr, wie es einmal war. Dem Rückgrat des regionalen Nahverkehrs droht der Kollaps. Der VCD fordert ein Paket von Maßnahmen.

Seit Beginn der Bauarbeiten zu Stuttgart 21 ist die S-Bahn Stuttgart aus dem Takt geraten. Früher ein Musterbeispiel für einen pünktlichen S-Bahn-Betrieb, müssen inzwischen täglich rund 380.000 Fahrgäste mit Verspätungen und ausfallenden Zügen leben. Die offizielle Verspätungsstatistik der Deutschen Bahn (DB) bestätigt: In der Hauptverkehrszeit, wenn die Masse der Fahrgäste unterwegs ist, ist jede vierte S-Bahn verspätet.

„Für viele Pendler bedeutet dies, den Anschlussbus zu versäumen und dann 30 Minuten länger als geplant unterwegs zu sein“, sagt VCD-Landesvorsitzender Matthias Lieb. „Seit Beginn der Bauarbeiten zu Stuttgart 21 geht es mit der Pünktlichkeit der S-Bahn stetig bergab. Im Jahr 2013 wurde ein neuer Tiefpunkt erreicht.“ Sowohl der Fahrgastzuwachs im Berufsverkehr der letzten Jahre als auch Alterserscheinungen bei Weichen, Signalen und

Oberleitungen sowie Probleme mit den neuen Fahrzeugen der Baureihe 430 verschlimmern die Situation zusätzlich.

Der Anschlussbus ist dann weg

Der VCD stellte im Herbst 2013 ein „15-Punkte-Gesundungsprogramm für die S-Bahn Stuttgart“ vor. Dazu gehören unter anderem die Veröffentlichung von linienbezogenen Pünktlichkeitsstatistiken, die Beseitigung des Instandhaltungsrück-

stadtmobil
carsharing

Das eigene Auto können Sie sich sparen.

**Sonderaktion
für VCD-Mitglieder:
Jetzt bei stadtmobil Stuttgart
einsteigen und 20 € sparen!**

Einfach bis
30. Juni 2014
anmelden.



0711 94 54 36 36 · www.stadtmobil-stuttgart.de/vcd

stands, eine Kampagne zur Bewusstseinsbildung der Fahrgäste für das richtige Verhalten, aber auch mehr Barrierefreiheit für alle Stationen durch eine niedrigere Fußbodenhöhe der Fahrzeuge und Bahnsteige.

„Nur mit einer pünktlichen und zuverlässigen S-Bahn lässt sich das Ziel, den Autoverkehr in der Stadt ohne Verbote signifikant zu reduzieren, umsetzen“, sagt Matthias Lieb. Nur so könnten auch die Klimaschutzziele erreicht werden. Die Fahrgastzuwächse zeigten, dass Potential für weitere Verlagerungen auf die S-Bahn besteht – doch dafür müssten auch Qualität und Zuverlässigkeit stimmen.

Ein offizieller „Bahngipfel“ im Herbst 2013 verlief jedoch enttäuschend. Nachdem die Werte für 2013 eine weitere Verschlechterung der statistischen Pünktlichkeit aufzeigten, veröffentlichte der VCD mit Unterstützung durch die Macher der Webseite www.s-bahn-chaos.de die realen Pünktlichkeitswerte in der Hauptverkehrszeit, die bedeutend schlechter ausfallen.

Tricks der Statistik

„Da die heutige DB-Statistik alle Züge, unabhängig von der Zahl der Fahrgäste gleich gewichtet, führen viele pünktliche Züge außerhalb der Spitzenzeiten zu viel besseren Werten, als dies die Fahrgäste real erleben“, erklärt Lieb. Der VCD fordert deshalb die Messung der Reisenden-Verspätungen und nicht der Zugverpätungen sowie Fahrgelderstattungen für Pendler, wenn die zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger vertraglich vereinbarte Pünktlichkeit nicht erreicht wurde.

„Solche Regelungen sollen im Unternehmen Anreize schaffen, damit Entscheidungen für eine pünktliche und zuverlässige S-Bahn getroffen werden“, erklärt Lieb den Hintergrund. „Auch der Fahrgastzuwachs trotz der oft unzuverlässig verkehrenden S-Bahnen ist kein Grund, sich zurückzulehnen“, stellt Lieb fest. Vielmehr seien die steigenden Fahrgastzahlen zu einem guten Teil den mangelnden Alternativen in der ‚Stauhauptstadt‘ geschuldet.

„Viele Fahrgäste nutzen eher notgedrungen die S-Bahn“, so Lieb. Dennoch sei die Geduld der Fahrgäste nicht endlos, wenn oft auch die einzige Alternative der Umstieg auf das Auto bedeute, was weitere Staus in und um Stuttgart mit sich bringe. Lieb: „Der Landeshauptstadt ist ihr Titel als ‚Stauhauptstadt‘ auf Jahre hin sicher.“ Immerhin seien seit März 2014 zwei der 15 VCD-Vorschläge umgesetzt: Bahnsteighelfer und zentrale Türschliebung für die S-Bahnen am Hauptbahnhof. *red* ■



Die Meldungen über Verspätungen, Ausfälle und Überlastungen der Stuttgarter S-Bahn häufen sich. Besonders problematisch ist die überlastete Stammstrecke im Tunnel zwischen Hauptbahnhof und Schwabstraße. Bereits seit zehn Jahren fordert der VCD Kreisverband Stuttgart mit dem Konzept „tangens“ Ausbau und Verbesserung des S-Bahn-Netzes.

Die Gäubahntrasse am westlichen Talrand von Stuttgart spielt dabei eine wichtige Rolle. Sie soll über die neu zu bauende Rosensteintangente mit dem Bahnhof Bad Cannstatt verbunden werden. S-Bahnen könnten so zwischen Plochingen und Flughafen oder zwischen Schorndorf und Böblingen verkehren. Die direkte Verbindung von Ludwigsburg nach Stuttgart-Vaihingen und zum Flughafen wäre sogar sofort realisierbar. In der Diskussion um Stuttgart 21 wurde auch dieser sinnvolle und kostengünstige Vorschlag vernachlässigt. Der VCD hat nun mit dem Konzept der „Panoramabahn“ eine günstige Alternativ-Variante entwickelt.

Auf der bestehenden Gäubahntrasse zwischen Hauptbahnhof und Stuttgart-Vaihingen sollen zehn neue Haltestellen entstehen und im Radius von 500 Metern ein Potenzial von über 30.000 Einwohnern erschließen. Es bestehen Anschlüsse zu vier Stadtbahn- und acht Buslinien, hinzu kommen Verknüpfungen am Hauptbahnhof und in Vaihingen mit Bussen, Stadtbahnen und S-Bahn.

Der Ausbau der Haltestellen kann stufenweise erfolgen. Angedacht ist eine Haltestellenlänge von 80 Metern für einen Kurzzug der S-Bahn oder ein Straßenbahn-Fahrzeug mit rund 200 Plätzen. Bei vorerst nur vier Haltestellen benötigt eine

schnelle S- oder Stadtbahn für die Fahrt zwischen Hauptbahnhof und Vaihingen nur 15 Minuten – genauso lange wie die S-Bahn in der Tunnelstrecke über die Schwabstraße.

Der VCD rechnet in der ersten Stufe mit Kosten von rund 15 Millionen Euro. Die Investitionen für den Gesamtausbau und für drei Fahrzeuge liegen in der Größenordnung von 50 Millionen Euro. Die Betriebskosten im Endausbau bei angenommenen 20 Stunden Betrieb im 20-Minuten-Takt (unter Beibehaltung der RE- und IC-Fahrten über die Gäubahn) wurden mit rund acht Millionen Euro pro Jahr berechnet. Den vergleichsweise geringen Investitionskosten steht ein hoher Nutzen für den Stuttgarter Nahverkehr gegenüber.

Der VCD schlägt für den Betrieb ein Zweisystem-Fahrzeug nach Karlsruher Vorbild vor, das sowohl im normalen Schienennetz als auch im Stuttgarter Stadtbahnnetz fahren kann. Damit besteht auch die Möglichkeit, die Panoramabahn in Vaihingen und am Hauptbahnhof auf Höhe der Wolframstraße in das Stadtbahnnetz einzubinden. Das Konzept sieht grundsätzlich vor, in den Stuttgarter Hauptbahnhof oberirdisch einzufahren.

Sollte es tatsächlich zur kompletten Umsetzung der Stuttgart-21-Pläne kommen, besteht die Möglichkeit, den Kopfbahnhof in Teilen weiter zu betreiben oder am künftigen S-Bahn-Haltepunkt Mittnachtstraße einen Umstieg auf die Panoramabahn zu organisieren. Der KV Stuttgart wird das Konzept weiter entwickeln und auch im aktuellen Kommunalwahlkampf bewerben. *Christoph Link* ■

► www.panoramabahn-stuttgart.de



Quo vadis VCD?

Der VCD hat bundesweit ein Problem, das auch viele andere Gruppierungen aus der Umweltbewegung betrifft: Seine Mitglieder werden immer älter, Nachwuchs ist nur schwer zu gewinnen. Verkehrsthemen sind für viele junge Menschen offenbar nicht „sexy“ genug. Klaus Arnoldi, stellvertretender Landesvorsitzender, macht sich Gedanken über die Zukunft des VCD.

Schaut man sich die Mitgliederstatistik an und sieht sich in den Kreisverbänden und im Landesverband um, könnte man den Eindruck gewinnen, der VCD habe seine beste Zeit bereits hinter sich. Der Verband verliert seit Jahren Mitglieder, und das Durchschnittsalter derjenigen, die dem VCD die Treue halten, steigt von Jahr zu Jahr an. Eine Überalterung droht, die Verbandsstrukturen lösen sich langsam auf. In den Kreisverbänden sind es oft die Altgedienten, die die Fahne hochhalten und den VCD repräsentieren. Junge Leute finden immer seltener einen Zugang, und wenn sie gewonnen werden können, sind sie häufig schnell wieder weg.

Woran mag das liegen? Sind die VCD-Themen zu wenig attraktiv, möglicherweise zu speziell? Wollen junge Leute schlicht mehr „fun“? Ist unsere Verbandsstruktur zu starr und zu bürokratisch? Hat sich der VCD gar bereits überlebt?

Seit über 25 Jahren gibt es den VCD nun, auch in Baden-Württemberg. Viele Gründungsmitglieder sind heute noch dabei. Ihr Engagement ist oft noch geprägt vom politischen Geist der 80er Jahre. Es war die Blüte der Autofetischisten, diskutiert wurde über Schadstoffemissionen und bleifreies Benzin. Das Waldsterben war ein Dauerthema, die Landschaft wurde mit einem immer enger werdenden Straßennetz überzogen, und die Bahn drohte völlig auf das Abstellgleis rangiert zu werden.

Diese negativen Entwicklungen haben viele motiviert, aufzustehen und zu sagen: So kann es nicht weitergehen! Bahnfahren als umweltfreundliche Alternative wieder attraktiv zu machen, sich für eine Bahn-Card einzusetzen, für regionale Netzkarten, für bessere Verbindungen, für die Reaktivierung von stillgelegten Strecken, oder einfach nur gegen die Autodiktatur eines ADAC anzugehen, das war für viele Motivation im VCD aktiv zu werden.

„Unser Potenzial sind nicht die Autofahrer, die mit dem ADAC unzufrieden sind, sondern die Ökomobilen, die täglich dem Verspätungsstress ausgeliefert sind.“

Im Vergleich zu damals hat sich in den letzten 25 Jahren vieles verändert. Unsere Luft ist deutlich sauberer, der Nahverkehr ist erheblich besser geworden, die Dominanz des Autos konnte zurückgedrängt werden. Dass man heute mit der Stadtbahn aus der Karlsruher City bequem nach Bad Wildbad oder nach Heilbronn fahren kann, war Mitte der 80er Jahre noch unvorstellbar. Autofahren ist heute bei jungen Leuten weniger attraktiv, Carsharing dagegen umso erfolgreicher, so dass sich selbst die Deutsche Bahn um ein Stück dieses großen Mobilitätskuchens bemüht.

Umweltthemen sind bei weitem nicht mehr so bedrohlich, dass sie große Massen

bewegen. Gibt es noch die Themen, die die Bürger vom Sessel reißen? Ja sie gibt es: Stuttgart 21 ist so ein Beispiel. Aber die wenigsten von den Tausenden, die in Stuttgart auf die Straße gegangen sind, treten deswegen in den VCD ein.

Die Ausgangslage hat sich verändert. Die Spezie des politisch aktiven Bürgers mit Weltverbesserungsdrang – zumindest im Verkehr – ist seltener geworden. Klimaschutz und Erderwärmung sind zu abstrakt, als dass sie uns einen Mitglieder-schub bringen könnten. Der Verband divergiert im Inneren: Wir haben immer mehr hochentwickelte Spezialisten zu Klimaschutz, Schadstoffemissionen, Integrale Taktfahrpläne und Finanzierung des ÖV, die sich immer weiter von den einfachen Mitgliedern entfernen.

Was ist dagegen zu tun und was tun wir im Landesverband? Wir müssen unsere Strukturen überdenken. Die Verbandsstrukturen dürfen die Aktiven nicht belasten. Beispiel Kreisverbände: Wenn kein Vorstand mehr zustande kommt und eine Mitgliederversammlung mangels Teilnehmer beschlussunfähig ist, empfiehlt der Landesverband, auf den eingetragenen Verein zu verzichten und eine Kreis- oder Ortsgruppe zu gründen. Statt Vorstandssitzungen sind offene Diskussionsrunden angesagt. Im Landesverband wollen wir die jährliche Landesdelegiertenkonferenz (LDK) in eine Mitgliederversammlung umwandeln. Jedes Mitglied kann sich dort einbringen. Diesen Änderungsantrag legt der VCD-Landesvorstand auf der diesjährigen LDK zur Abstimmung vor.

Auf Dauer hat der VCD nur eine Berechtigung, wenn er sich für diejenigen einsetzt, die bereits ökologisch mobil sind oder es werden wollen. Der VCD ist der Lobby-Verband für eine ökologische und sozialverträglich Mobilität. Und das müssen wir in Zukunft stärker leben. Unser Potenzial sind nicht die Autofahrer, die mit dem ADAC unzufrieden sind, sondern die Ökomobilen, die täglich dem Verspätungsstress ausgeliefert sind.

Wir müssen uns stärker um die Menschen kümmern, die täglich mit Bus und Bahn unterwegs sind. Unser Service rund um den öffentlichen Verkehr muss besser werden. Der Bundesverband hat bereits sein Angebot an Service-Produkten erheblich ausgeweitet. In diesem Sinne muss der VCD sein Profil schärfen, will er nicht im Elfenbeinturm der Weltverbesserer langsam ergrauen. *kla*

► **Was meinen Sie? Schreiben Sie uns: info@vcd-bw.de**

Spielend Netzwerke aufbauen



► www.facebook.com/VCDHHH

Der VCD-Bundesverband ist schon länger bei Facebook vertreten. Auch der Regionalverband Hall-Heilbronn-Hohenlohe (VCD HHH) postet seit ein paar Monaten auf einer eigenen Facebook-Seite (Foto oben). „Wir laden über Facebook zu unseren monatlichen Treffen ein oder verlinken interessante Berichte oder Aktivitäten zum regionalen verkehrspolitischen Geschehen“, berichtet Vorstand Michael Schwager, der als Jour-

nalist die Internet-Aktivitäten des VCD HHH schon seit der Protestbewegung gegen Stuttgart 21 betreut.

Soziale Netzwerke sind im Internet-Zeitalter ein ideales Mittel für die Verbandsarbeit. Weblogs und Facebook bieten auch dem Laien Möglichkeiten, über VCD-Themen zu informieren und neue Interessengruppen zu erreichen.

„Ohne die sozialen Netzwerke wäre der Widerstand gegen Stuttgart 21 nie in diesem Ausmaß möglich geworden“, berichtet Schwager. „Gerade über Facebook und das Internet konnten wichtige Informationen schnell geteilt werden, die die lokale Presse meist unterschlagen hat und auch noch bis heute ignoriert.“ Für viele Aktivisten etwa ist die Seite „Bei-Abriss-Aufstand“ bis heute eine der wichtigsten Informationsquellen.

Neben seinem Facebook-Auftritt unterhält der VCD HHH auch zwei Weblogs, einen zur Frankenbahn und einen zur Stadtbahn Heilbronn. „Ich hatte schon zu Beginn des Ausbaus der Heilbronner Stadtbahn eine eigene Internet-Seite mit Informationen zum Projekt erstellt“, berichtet Schwager. Später habe er auf das

Format eines Weblogs umgestellt, da dies wesentlich einfacher und schneller zu organisieren sei.

Weblogs können ganz individuell nach dem Baukastenprinzip eingerichtet und beliebig Funktionen zugeschaltet werden. Das reicht von Statistiken, Links, Umfragen über neuste Kommentare bis zu Videos. Auch beim Design kann man unter unzähligen Vorlagen auswählen und diese mit eigenen



► stadtbahn.wordpress.com

Bildern ergänzen. Zudem können Leser einen Weblog ganz einfach abonnieren und werden so regelmäßig benachrichtigt, wenn es etwas Neues gibt.

Im Stadtbahn-Weblog (Foto oben) gibt es aktuelle Nachrichten zur Stadtbahn Heilbronn, Unterseiten zu Konzepten des VCD für bessere Fahrpläne, Fotos, Fahrgastkritik oder den Kampf für die Reaktivierung der Zabergäubahn als Südlinie der Stadtbahn. Auch das Aktionsbündnis „Bahnwende – Heilbronner gegen Stuttgart 21“ hat eine eigene Seite. Ähnlich verhält es sich im Weblog zur Frankenbahn.

Mit Facebook oder Weblogs ist es ohne große Internet-Kenntnisse und mit geringem Zeitaufwand möglich, mit Aktiven und VCDafinen Leuten in Kontakt zu bleiben und Neuigkeiten öffentlich auszutauschen. Ein paar Grundregeln wie ein eindeutiges Impressum und ein einheitliches Erscheinungsbild im Rahmen der VCD-Richtlinien gilt es dabei jedoch zu beachten.

Der VCD-Bundesverband hat dazu ein Merkblatt mit einer Checkliste erstellt, das über Carolin Ritter in der Bundesgeschäftsstelle erhältlich ist. *mgr*

Änderungen der Satzung des VCD-Landesverbands

Die bisherige Landesdelegiertenkonferenz (LDK) des VCD soll auf eine Landesmitgliederversammlung (LMV) umgestellt (§ 7 LV-Satzung) und dadurch vereinfacht werden. Jedes VCD-Mitglied kann künftig als stimmberechtigtes Mitglied zur LMV gehen. Die Kreis- und Regionalverbände e.V. können wie bisher ihre Delegierten für die LMV wählen. Ein entsprechender Antrag zur Satzungsänderung wird auf der diesjährigen LDK behandelt.

Bisher gilt laut Landesverbands(LV-)Satzung (§7, Nr. 3), dass der VCD Baden-Württemberg alle zwei Jahre in Stadt- und Landkreisen ohne anerkannte Kreisverbände eine Mitgliederversammlung durchführen müsste, um gemäß LV-Satzung deren Recht, einen Delegierten für die Landesdelegiertenkonferenz zu wählen, zu wahren.

Hinzu kommt, dass sich in den letzten Jahren immer mehr Kreisverbände dafür

entscheiden, sich aufzulösen, um sich ohne formale Erschwernisse wie beispielsweise Vorstandswahlen in Orts- oder Kreisgruppen weiter für den VCD und seine Ziele zu engagieren.

In der Folge bedeutet dies für das bis jetzt gültige Delegiertensystem, dass immer weniger Delegierte für die LDK gewählt werden (können). Indem das Delegiertensystem nun geöffnet wird, erhalten alle VCD-Mitglieder in Baden-Württemberg ein Stimmrecht, unabhängig in welcher Art von Gliederungsform sie organisiert sind. *red*

Die Landesdelegiertenkonferenz findet statt am 28. Juni 2014, 10:30 Uhr, Altes ÖTV-Gewerkschaftshaus, Saal C, Theodor-Heuss-Straße 2/Haus 2, 70174 Stuttgart

► www.vcd-bw.de

► Carolin.Ritter@vcd.org

Mit dem VCD die Vogesen entdecken



Foto: wikipedia

Auch 2014 führt der VCD-Regionalverband Südlicher Oberrhein Wandertouren mit Bahn und Bus wieder Wandertouren zu den französischen Nachbarn durch. Die Teilnehmer können mit kompetenter Führung die Vogesen erkunden. „Wir wollen daneben auch zeigen, dass man von der Region Freiburg aus gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln das schöne Elsass erkunden kann“, berichtet Organisator Hannes Linck. In diesem Jahr wird es erstmals auch eine zweitägige Tour mit Übernachtung am Hohneck in den Hochvogesen geben. Die Teilnahme kostet in der Regel für VCD-Mitglieder 15 Euro, für Nichtmitglieder 17 Euro. Kinder zahlen 9 Euro. Im Preis enthalten sind alle Bus- und Bahntickets sowie die Führung. Die Mindestteilnehmerzahl je Tour liegt in der Regel bei zehn Personen. Teilnahmekarten gibt es beim VCD in der Radstation am Freiburger Hauptbahnhof (ehemals ‚mobile‘) montags bis freitags 15 bis 18 Uhr. Weitere Infos auf der Webseite des VCD Freiburg oder bei Hannes Linck (ab zwei Wochen vor der Tour.)

Wandertouren 2014:

Samstag/Sonntag, 14./15. Juni 2014: Zweitägige Wandertour rund ums Hohneck; Über-



nachtung im Mehrbettzimmer mit Abendessen und Frühstück, alle Fahrten und

die Führung: 90 Euro. Nur noch wenige Plätze frei!

Sonntag, 13. Juli 2014: Wanderung in den Hochvogesen mit der Navette des Crêtes

Samstag, 27. September 2014: Wanderung von Soultzeren zum Lac des Truites

Sonntag, 20. Oktober 2013: Von Orbey über den Lac Noir nach Soultzeren

► **Hannes Linck**

Telefon: 0761-400 433 5

www.vcd.org/freiburg



Von den Nachbarn lernen

Straßburg hat in zwei Jahrzehnten ein komplettes Straßenbahnsystem neu aufgebaut. Damit verbunden war eine radikale Umgestaltung der Innenstadt. Heute dominieren Fußgänger und die moderne Tram. Bald soll diese auf einer neuen Brücke auch das deutsche Rheinufer erreichen.

Wer als Besucher am Straßburger Bahnhof ankommt, kann den Weg in die Innenstadt eigentlich gar nicht verfehlen. Ein neu gestalteter Fußgängerboulevard führt direkt zum zentralen Place Kleber in die Nähe des berühmten Münsters. Bis 2020 soll ein ganzes Wegenetz quer durch die Innenstadt entstehen, auf dem der Fußgängerverkehr absoluten Vorrang hat und mindestens 50 Prozent betragen soll. Der Autoverkehr wird auf das absolut Notwendige reduziert.

Die elsässische Metropole verfolgt schon seit längerem eine ambitionierte Verkehrspolitik für die 271.000 Einwohner. Markantestes Symbol sind die futuristischen Trambahnen, die inzwischen das Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs bilden und sich im Minutenabstand durch die engen Gassen des historischen Zentrums schlängeln. Am Place Kleber kreuzen sich die verschiedenen Linien, Menschenmassen strömen aus und in die Bahnen.

Nach dem großen Erfolg des Karlsruher Stadtbahnmodells griff neben Saarbrücken und Heilbronn auch Straßburg 1994 den Trend auf und führte die 1960 abgeschaffte Straßenbahn wieder ein: Als moderne, futuristisch anmutende Niederflur-Tram mit großen Panoramafenstern. Unter Fachleuten gilt diese bis heute als das mit Abstand eleganteste Straßenbahnfahrzeug der letzten 20 Jahre.

Die erste Linie war knapp zehn Kilome-

ter lang und innerhalb recht kurzer Zeit verwirklicht. 20 Jahre später gibt es ein dichtes, rund 40 Kilometer langes Netz mit derzeit sechs Linien A bis F. Dieses soll weiter ausgebaut werden und bis 2015 auf einer neuen Brücke den Rhein überqueren und Kehl auf deutscher Seite erreichen.

„Mit der vier Kilometer langen Neubau-strecke wird mit der Tram Kehl – Straßburg verkehrlich zusammengefügt, was schon lange zusammen gehört“, sagte Gisela Splett, Staatssekretärin im baden-württembergischen Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, am 26. Februar 2014 anlässlich des Spatenstichs für die neue Tram. Die Linie D soll auch den zahlreichen Pendlern erhebliche Verbesserungen bringen und täglich rund 7.300 Fahrten vom Auto auf den ÖV verlagern.

Die Gesamtkosten der Verlängerung auf deutscher Seite liegen bei rund 44 Millionen Euro. Die Strecke ist rund 1,7 Kilometer lang und wird drei Haltestellen haben. Auch aus europäischen Töpfen wird das symbolträchtige Projekt mit zwei Millionen Euro unterstützt.

In der Straßburger Innenstadt rollen die schicken Trams heute im Minutenabstand. War die erste Bauserie „Eurotram“ noch 33 Meter lang und bot Platz für 210 Fahrgäste, sind inzwischen siebenteilige Fahrzeuge vom Typ „Citadis“ mit 45 Metern Länge und deutlich höherer Kapazität für 288 Fahrgäste im Einsatz. Zu recht, die insge-

samt 94 Tramzüge sind voll. Je nach Linie verkehren die Züge zwischen 6:30 Uhr und 20 Uhr alle fünf bis sechs Minuten.

Man hat den Eindruck, jeder in der Straßburger Innenstadt benutzt die Tram oder fährt mit dem Fahrrad. Autos sieht man kaum, was daran liegt, dass mit dem Ausbau der Tram die Innenstadt weitgehend autofrei wurde. Auch ein Leihradsystem ergänzt inzwischen das Mobilitätsangebot.

Der unbedarfte Beobachter fragt sich schon: Wenn ein guter Öffentlicher Verkehr und die Vernetzung der Mobilitätsarten be-

reits in der Nachbarschaft existiert, und es einfache Kriterien gibt, wie man dies organisiert, warum ist Vergleichbares in Deutschland so furchtbar kompliziert? Warum können gute Ideen und Erfahrungswerte nicht einfach kopiert und übertragen werden? *mgr*

► **Hätten Sie Interesse an einer verkehrspolitischen Exkursion nach Straßburg mit fachlicher Führung? Bei ausreichendem Interesse würde der VCD eine solche organisieren.**

Schreiben Sie uns: info@vcd-bw.de



Auto überflüssig: Am zentralen Place Kleber treffen die Tramlinien im Minutentakt aufeinander, Menschenmassen steigen ein und aus.

100 Jahre Bahnlinie nach Maulbronn

Am letzten Augustwochenende 2014 wird in Maulbronn ein großes Bahnhofsfest gefeiert. Dass dies überhaupt möglich wird, liegt am VCD Pforzheim/Enzkreis. Denn der Personenverkehr auf der 2,3 Kilometer kurzen Stichstrecke zum Weltkulturerbe Kloster Maulbronn wurde schon 1973 eingestellt. 1991 war auch der Personennahverkehr auf der Hauptstrecke zwischen Mühlacker und Bretten weggefallen. Doch

mit der Eröffnung der Stadtbahnlinie Karlsruhe – Bretten lag plötzlich vor der Haustür ein Modellprojekt, dessen weitere Ausdehnung bis Mühlacker sich geradezu aufdrängte – ebenso wie die Einbindung der kleinen Stichstrecke. 1997 organisierte der VCD anlässlich des Klosterjubiläums einen sommersonntäglichen Ausflugszug nach Maulbronn, der auch in den Folgejahren fortgeführt wurde. Inzwischen fährt der Zug im Auftrag des Landes Baden-Württemberg. Die Stadt Maulbronn trägt die Kosten der Strecke, und der VCD stellt sonntäglich ehrenamtliche Zugbegleiter. Eine kleine Festschrift informiert ab Ende August über Geschichte und Zukunft der Bahnlinie. Der VCD Pforzheim/Enzkreis bietet zwei geführte Radtouren an, um die Geschichte und Hintergründe des Bahnbaus vor 100 Jahren zu beleuchten. *red*

► www.vcd-pforzheim.de



stadtmobil
CarSharing Südbaden

**FAIR FAHREN
UND SPAREN**

Nachhaltiges CarSharing für Freiburg und Südbaden

**Jetzt
einsteigen**

... in die intelligente und nachhaltige Mobilität mit CarSharing. Jetzt besonders günstig in Kombination mit einer Jahreskarte für den Öffentlichen Nahverkehr. Preise und Infos unter: tarife.stadtmobil-suedbaden.de



Stadtmobil Südbaden AG
Bismarckallee 9
79098 Freiburg
Telefon: 0761 23020



www.stadtmobil-suedbaden.de

Wählen gehen für die Verkehrswende!

Am 25. Mai 2014 finden für die Verkehrspolitik wichtige Wahlen statt: Der Einfluss



Europas auf die Verkehrspolitik wird immer wichtiger – sei es durch das Festsetzen von Grenzwerten für Lärm, Energieverbrauch und

Schadstoffausstoß von Autos, aber auch durch die Festlegung transeuropäischer Verkehrsnetze. Auf lokaler Ebene entscheidet sich, ob in Stadt oder Kreis oder der Region Stuttgart der Nahverkehr ausgebaut oder gekürzt, ob der Radverkehr gefördert wird oder ob weiterhin Verkehrspolitik einseitig nur für Autofahrer oder mit Fixierung auf teure Prestigeprojekte gemacht wird. Insofern stimmen Sie an der Wahlurne auch über die Verkehrspolitik in Ihrer Region und in Europa ab. Nutzen Sie also die Chance: Gehen Sie wählen! *red*

Eine kleine Erfolgsgeschichte

Die Radwegeinitiative in Ludwigsburg zeigt, dass man mit Beharrlichkeit und Kompetenz auch in der städtischen Verwaltung Gehör finden kann.

Wie die Interessen der Radfahrer erfolgreich in die städtischen Entscheidungsebenen Eingang finden können, zeigt sehr anschaulich das Beispiel der Radwegeinitiative Ludwigsburg. Sie wurde vor rund fünf Jahren von engagierten Bürgerinnen und Bürgern der Stadt gegründet, die die leeren Versprechungen der Kommunalpolitiker satt hatten und endlich ihr Recht auf saubere Luft durch weniger Auto- und mehr Radverkehr durchsetzen wollten. Der VCD war von Anfang an mit dabei. Andreas Stier von der VCD Ortsgruppe Ludwigsburg ist heute einer der Sprecher der Radwegeinitiative.

Mit einer organisierten Fahrraddemo, unterstützt von diversen lokalen Gruppierungen und Vereinen, wie dem VCD, machten sie damals pressewirksam auf ihr Anliegen aufmerksam. Der „Runde Tisch Mo-

bilität“ hat im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts eine sichere Radwegeanbindung aller Stadtteile an die Innenstadt gefordert.

Verantwortliche in die Pflicht nehmen

Durchhaltevermögen, sich immer wieder ins Gespräch bringen, nicht locker lassen und die Verantwortlichen konsequent in die Pflicht nehmen – all dies waren und sind auch weiterhin wichtige „Zutaten“ für die nunmehr seit fünf Jahren andauernde Erfolgsgeschichte der Ludwigsburger Radwegeinitiative.

Belohnt wurde dieses langjährige und zähe Ringen, um eine Wende auch in den Köpfen der politischen Verantwortlichen herbeizuführen, durch die Verleihung des Sonderpreises der Bürgerstiftung für ehrenamtliches Engagement in 2010. Inzwischen

zählt die Radwegeinitiative zum Kreis der anerkannten Ansprechpartner bei Fragen rund um den Radverkehr auf städtischer Ebene.

Dass das Engagement Erfolg hatte zeigt sich auch in der jüngsten Aussage des Ludwigsburger Baubürgermeisters Ilk. So sieht dieser beim gegenwärtigen Anteil des Radverkehrs in Ludwigsburg von 8 bis 9 Prozent noch viel Luft nach oben. Und er hält ein gutes Radwegenetz für die beste Werbung, um mehr Menschen zum Umstieg zu bewegen.

Aktuell beteiligt sich die Radwegeinitiative mit verschiedenen Aktionen am Ludwigsburger Fahrradfrühling. Aber auch beim Radwegenetz in Ludwigsburg gibt es weiterhin viel Luft nach oben. *bim*

► www.ludwigsburg-besser-unterwegs.de



VEOLIA
VERKEHR

Steigen Sie bei uns ein!

- Triebfahrzeugführer (m/w)
- Triebfahrzeugführer (m/w) zur Führerscheinausbildung
- Eisenbahner im Betriebsdienst (m/w) zur Berufsausbildung

Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH
Seewiesenstraße 19-23
71334 Waiblingen



www.weg-bahn.de

WEG
Die Verbindung ist gut.

Interessante Perspektiven

Der demografische Wandel macht auch vor dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) nicht Halt. Nicht nur Fahrgäste werden immer älter – auch das Fahrpersonal. Gehen dem ÖV bald Busfahrer und Lokführer aus?

Die Auswirkungen des demografischen Wandels auf den Nahverkehr mit Bus und Bahn wurden bislang zumeist für den ländlichen Raum diskutiert. Durch den Rückgang der Schülerzahlen einerseits und der hohen PKW-Verfügbarkeit „junger“ Senioren andererseits wurde das Verschwinden des klassischen Linienbusses in der Fläche als Gefahr themati-



Verkehrswende für Region Freiburg gefordert

Der VCD Südlicher Oberrhein stellt 2014 das Thema Verkehrswende in den Mittelpunkt seiner Arbeit stellen. Manche mögen denken, in der „Green City“ braucht es so etwas nicht mehr. Aber leider ist eine Stadtautobahn das wichtigste Verkehrsprojekt der Stadt, viele Parkhäuser locken die Autos in die Innenstadt, und der autoreduzierte Stadtteil Vauban wird zwar gern als Touristenmagnet benutzt, als Modell für die Planung anderer neuer Stadtteile in Freiburg dient er aber bislang nicht. Auch eine Übertragung des Verkehrskonzeptes auf gewachsene Stadtviertel, den sich BürgerInnen in von ihnen entwickelten Stadtteil-Entwicklungsleitlinien wünschen, ist für Verwaltung und Gemeinderat bislang kein Thema. Deshalb hat der VCD ein Konzept entwickelt, das konsequent auf Nachhaltigkeit setzt: Viel mehr Platz für die Fußgänger, viel mehr Platz auf den Straßen für die Radler, Vorrang für Bus und Bahn, Stop dem Straßenbau, Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit auf fast allen Straßen und Reduzierung des Parkplatzangebotes. So soll in den nächsten Jahren der Autoverkehr in Freiburg deutlich reduziert und die Menschen von Lärm, Feinstaub und Unfallgefahren entlastet werden. Mit seinen Vorschlägen für eine nachhaltige Verkehrswende in Freiburg und der Region will der VCD so schnell wie möglich in einen intensiven Dialog mit den Menschen in Freiburg und der Region treten. Dafür braucht es Ihre zusätzliche Unterstützung! Der VCD Südlicher Oberrhein freut sich über Spenden auf das Konto 80 22 36 09 00 bei der GLS-Bank, BLZ 430 609 67, Stichwort „Verkehrswende“. Auf Wunsch erhalten Spender eine Spendenbescheinigung. *red*



Foto: privat

siert. Inzwischen zeigt sich aber ein Nachwuchsproblem, das vor allem in den Ballungsräumen Quantität und Qualität des ÖVs bedroht.

Die Stellwerksausfälle in Mainz aufgrund von Personalengpässen im vergangenen Jahr zeigten auf, dass eine Branche, dessen größtes Unternehmen stets schlechte Noten von den Kunden bei der Dienstleistungsqualität erhält, nachhaltig Probleme hat, genug qualifizierte Nachwuchskräfte zu gewinnen.

Das ist durchaus verständlich: Schichtdienst, vergleichsweise geringe Bezahlung und wechselnde Einsatzorte und dann noch Ärger mit renitenten Fahrgästen lassen auf den ersten Blick den Beruf des Busfahrers, Lokführers, aber auch des Fahrdienstleiters im Stellwerk nicht unbedingt attraktiv erscheinen.

Auch bei Ingenieuren, die für das komplexe System Bahn notwendig sind, stehen die Unternehmen der ÖV-Branche im Wettbewerb zum Beispiel zur Automobilindustrie, die oftmals das höhere Ansehen besitzt. Doch ein weiterer Ausbau des ÖV (in Baden-Württemberg ist lt. Koalitionsvertrag eine Verdoppelung bis 2030 angestrebt) ist ohne entsprechend qualifiziertes Personal nicht möglich.

Personen täglich sicher und zuverlässig zu befördern, ist eine verantwortungsvolle Aufgabe, die von der Gesellschaft auch wertgeschätzt werden muss. Wettbewerbe wie „Eisenbahner mit Herz“ oder „der freundlichste Busfahrer“ tragen dazu bei, den Beruf des Eisenbahners oder Busfahrers in der Öffentlichkeit positiv zu vermitteln. Gerade in kleineren, regionalen Unternehmen sind die Aufgaben vielschichtig – Lokführer sind auch als Busfahrer unterwegs und umgekehrt, so dass sich für Berufsanfänger viele abwechslungsreiche Möglichkeiten auftun. *mlb*

Neue Vorlage für regionale Newsletter

Auf Basis des Erscheinungsbildes von VCDdirekt hat der VCD-Landesverband nun auch eine Vorlage für einen Newsletter im Format A4 für Neuigkeiten aus den VCD-Gliederungen entwickelt. Im Baukastensystem können in den Newsletter Texte, Fotos oder Terminhinweise eingefügt werden. Anschließend kann der Newsletter zum Beispiel als Faltblatt für den Postversand gedruckt oder als PDF per E-Mail verschickt werden. Bei Interesse wendet Euch bezüglich der technischen Umsetzung an die Landesgeschäftsstelle.



► info@vcd-bw.de





Wir bilden aus!

- Berufskraftfahrer/in im Personenverkehr
- Kfz-Mechatroniker/in

Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH
Seewiesenstraße 19-23
71334 Waiblingen



www.ovr-bus.de



Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH



Ich werde VCD-Mitglied!

Ich trete dem VCD zum 1. .2014 bei.

Einzelmitgliedschaft (mind. 50 Euro)

Haushaltsmitgliedschaft (mind. 62,50 Euro)
alle Personen im selben Haushalt (die weiteren Namen,
Vornamen und Geburtsdaten bitte anheften!)

Reduzierte Mitgliedschaft (mind. 25 Euro)

Jahresbeitrag

Euro

Euro

Euro

Die Mitgliedschaft läuft ein Jahr und verlängert sich automatisch, wenn sie nicht acht Wochen vor Ablauf schriftlich gekündigt wird. Der Mitgliedsbeitrag ist steuerlich abzugsfähig.

Name und Vorname

Straße und Hausnummer

PLZ und Wohnort

Geburtsdatum

E-Mail

Einzugsermächtigung

Bitte buchen Sie den Mitgliedsbetrag von folgendem Konto ab:

Kontonummer

Bankleitzahl

Geldinstitut

Kontoinhaber/-in

Datum und Unterschrift Kontoinhaber/-in

A0010

Sämtliche persönliche Daten werden ausschließlich für Vereinszwecke elektronisch erfasst und zu vereinsbezogenen Informations- und Werbezwecken verarbeitet und genutzt. Eine Weitergabe an Dritte – mit Ausnahme an die VCD Service GmbH und die fairkehr GmbH – findet nicht statt.

Verkehrsclub Deutschland e.V. · Rudi-Dutschke-Straße 9 · 10969 Berlin
Fon 030/280351-0 · Fax 030/280351-10 · www.vcd.org · E-Mail: mail@vcd.org

Termine und Aktionen

Jeden ersten Montag im Monat 19.45 Uhr Heidenheim, Hotel Pörtl: VCD-Treffen – KV Heidenheim

Jeden ersten Dienstag im Monat 19.30 Uhr Schorndorf, Restaurant Shakty: VCD-Treffen – OG Schorndorf

Jeden dritten Donnerstag im Monat 19.30 Uhr Heilbronn, Café Genußwerkstatt: VCD-Treffen – OG Heilbronn

Di, 6.5. 19 Uhr, Freiburg Radstation (Café Velo): Diskussion zur Gemeinderatswahl – Wie wollen GemeinderatskandidatInnen die Verkehrswende in Freiburg unterstützen? – RV Südl. Oberrhein

Fr, 9.5. 20.15 Uhr, VS-Schwenningen Umweltzentrum: Vorträge mit Diskussion: Car-Sharing in unserer Region – KV Schw.-Baar-Rottweil

Fr, 9.5. Aktion zum Thema „Feinstaub“ – OG Schorndorf

Fr, 16.5. Tempo30-Aktion – OG Schorndorf

Sa, 17.5. Sattelfest und Radel-Thon, Stuttgart – LV-Messteam

Sa, 17.5. 14 Uhr, Esslingen Schelztorturm, Besichtigungstour mit Rad zum Esslinger Radverkehrskonzept – KV Esslingen

So, 18.5. Radaktionstag mit Radsternfahrt, Stuttgart – LV-Messteam

So, 18.5. Bahnhof Mühlacker, VCD-Infostand zum „Mühlacker Frühling“

Do, 22.5. 19.30 Uhr, Heilbronn VHS im Deutschhof: JHV mit Vortrag – RV Hall-Heilbronn-Hohenlohe

So, 8.6. VCD-Radtour „Auf den Spuren alter Eisenbahnen“ rund um Maulbronn/Knittlingen – KV Pforzheim

So, 15.6. „Mobil-ohne-Auto“ im Würmtal: VCD-Radtour – KV Pforzheim

Sa, 28.6. 10:30 Uhr, Landesdelegiertenkonferenz Stuttgart, Altes ÖTV-Gewerkschaftshaus, Theodor-Heuss-Straße 2/Haus 2, 70174 Stuttgart, Saal: C

Do, 10.7. 19.30 Uhr, Rottweil Kapuziner: Vortrag, Diskussion und Info-Tisch zur VCD-Aktion „Mobil 60+“ (Auftaktveranstaltung der „Rottweiler Nachhaltigkeitswoche“) – KV Schw.-Baar-Rottw.

Sa, 19.7. Pforzheimer Umweltschutztage mit VCD-Infostand – KV Pforzheim

So, 3.8. VCD-Radtour „auf den Spuren alter Eisenbahnen“ rund um Maulbronn/Knittlingen – KV Pforzheim

Sa-So, 30./31.8. VCD-Infostand beim Maulbronner Bahnhofsfest (100 Jahre Bahnlinie nach Maulbronn) – KV Pforzheim

Fr-So, 12.-14.9. Brenzbahnjubiläum mit VCD-Infostand (13.9.) – LV-Messteam

Sa-So, 20./21.9. Polizei Ludwigsburg „Sicher und gesund zur Schule“ mit VCD OG Ludwigsburg – LV-Messteam

So, 21.9. 10-18 Uhr, Mobil ohne Auto im Nürtinger Tiefenbachtal, www.moa-nuertingen.de

Sa-So, 25./26.10. Heldenmarkt, Messe für nachhaltigen Konsum Fellbach – LV-Messteam

Mi-Do, 12./13.11. Ecomobil Fachtagung, Offenburg – LV-Messteam

Mi-So, 19.-23.11. 32. Horber-Schienen-Tage, Horb a.N.

100 Millionen Euro einfach verschenkt?

Mit diesem Vorwurf der Opposition sieht sich das baden-württembergische Verkehrsministerium konfrontiert, da es Ende 2013 kurzfristig vom Bund angebotene Straßenbaumittel abgelehnt hatte. Zuvor hatten schon andere Bundesländer diese Mittel abgelehnt. Einzig Bayern hatte genügend Bauprojekte in der Planung, damit dort 140 Millionen Euro kurzfristig abgerufen werden konnten. Aus VCD-Sicht zeigen sich an diesem Beispiel eindeutig die Fehler der Verkehrspolitik des Bundes: Eine aktuelle Bundestags-Drucksache (18/727) über die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans zeigt auf, dass von den als „vordringlich“ eingestuften Projekten im Straßenbau seit 2001 rund 20 Prozent realisiert wurden, von denen mit geringem Nutzen aber 25 Prozent. Ein Grund dafür sind gerade diese kurzfristig bereitgestellten Mittel, die dann für relativ unwichtige Maßnahmen „verschleudert“ werden müssen. Der VCD fordert deshalb eine Neukonzeption bei der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans – hin zu einem Bundes-Mobilitätsplan. *red*

► <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/007/1800727.pdf>

32. Horber Schienentage vom 19.-23. November

Als bundesweit einmalige Fachtagung, die den Gedankenaustausch zwischen ehrenamtlich Aktiven wie dem VCD, Fachleuten aus dem Eisenbahnbetrieb und der Politik zum Ziel hat, findet die Veranstaltung im Herbst nunmehr zum 32. Mal in Horb am Neckar statt. Schwerpunkt in diesem Jahr ist die Sicherstellung der Finanzierung des Eisenbahnverkehrs, der Infrastruktur ebenso wie des Nahverkehrs. Geplant sind zwei Exkursionen: Am Mittwoch zur Stadtbahn Heilbronn Nord, am Sonntag zur reaktivierten Bahnlinie Senden – Weißenhorn. Viele VCD-Aktive nehmen aufgrund günstiger Tagungsgebühren daran teil, um sich über aktuelle Entwicklungen und gefundene Lösungen in anderen Regionen zu informieren. Der Förderkreis der Horber Schienentage, in dem auch der VCD vertreten ist, hat kürzlich über die weitere Zukunft beraten und ist zuversichtlich, dass die Veranstaltung auch in den nächsten Jahren fortgeführt werden kann. *red*

► www.horber-schienen-tage.de



Das automatische Parkhaus für Ihr Fahrrad



Schnell, platzsparend und sicher. Unbemannter Betrieb, geringe Betriebskosten, freistehend oder integriert. Das Fahrrad-Parkhaus ist rund um die Uhr – 24h verfügbar.

Bei Interesse melden Sie sich bitte bei Herrn Thorsten Gmöhling.
Fon +49 [0] 7044 46-226 | tg@woehr.de | www.woehr.de

WÖHR. Wir verdichten Parkraum.

Fundstück: E-Bike extrem

Auch in den USA sind E-Bikes schwer im Kommen. Dort bauen Tüftler oft Zwei-



oder Dreiräder, die mehr einer Harley Davidson gleichen als einem klassischen Fahrrad. So zeigt

ein Bastler im Forum MotoredBikes.com den Umbau eines Phoenix Bike (oben): Der E-Bike-Antrieb ist im Hinterrad integriert, die Batterie in der Lenkertasche. Das US-Startup Local Motors hat über Crowdfunding erfolgreich Geld für die



Produktion eines ganz besonderen E-Mobils erworben: Ein Dreirad, das Easy Rider alle

Ehre macht – modern und klimafreundlich!

► www.facebook.com/VCDHHH

Tolle Gewinne für VCD-Mitglieder

Machen Sie mit beim Gewinnspiel und gewinnen Sie tolle Preise!

Einzigartig tagen und feiern im Salonwagen, wunderbar träumen im Schlafwagen – das bietet die Westfrankenbahn im Erlebnisbahnhof Amorbach im idyllischen Odenwald. Die beiden sehenswerten, königsblauen Wagen sind nicht nur äußerlich eine Augenweide. Der Salonwagen macht seinem Namen alle Ehre und kann für private Feiern oder für Konferenzen und Tagungen gemietet werden. Eisenbahnfeeling pur garantiert der benachbarte Schlafwagen, mit günstigen Übernachtungsmöglichkeiten auch für Gruppen. Am nächsten Morgen wird ein leckeres Frühstück im Salonwagen serviert. Haben Sie Lust bekommen?

Wenn Sie unseren Hauptpreis gewinnen möchten, dann machen Sie mit bei unserem Gewinnspiel und beantworten Sie folgende Frage: **Wie heißt die vom VCD vor rund 20 Jahren entwickelte Idee für den Bahnverkehr rund um Stuttgart, die nun unter dem Namen „Metropol-Ex-**

press“ realisiert werden soll?

Folgende Preise sind zu gewinnen:

- 1. Preis:** Eine Übernachtung mit Frühstück für 2 Personen im **Schlafwagen-Hotel der Westfrankenbahn** im Erlebnisbahnhof Amorbach im Odenwald
- 2. Preis:** 2 Gutscheine für eine **Fahrt im bundesweiten Netz von FlixBus**.
- 3. Preis:** Ein **Baden-Württemberg-Tagesticket** für 2 Personen zur Fahrt in allen öffentlichen Verkehrsmitteln zwischen Bodensee und Rhein-Main.

Zur Teilnahme berechtigt sind alle VCD-Mitglieder in Baden-Württemberg. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Einsendeschluss ist der 30. Juni 2014. Senden Sie Ihre Antwort per E-Mail, Fax oder Post mit dem Kennwort „Gewinnspiel“ an die Landesgeschäftsstelle in Stuttgart:

► E-Mail: info@vcd-bw.de

Fax: 0711-60 70 218



DB BAHN

Einzigartig **tagen & feiern** im **Salonwagen**,
einzigartig **träumen** im **Schlafwagen**.

Schlafwagen, 2er-Kabine ÜF:
nur 26 € p.P./Nacht – auch als
Geschenkgutschein erhältlich!

Sie lieben das Besondere? Nutzen Sie die attraktiven Angebote im Erlebnisbahnhof Amorbach. Jetzt buchen!

Beratung und Reservierung: Simone Klein, Tel. 0151 52572286.
www.schlafwagen-hotel.de

Die Bahn macht mobil.



Westfrankenbahn