VCD BADEN-WÜRTTEMBERG E.V.

JAHRESBERICHT 2024

Mobilität
für Menschen

VCD Mobilität für Menschen.

VORWORT

Das Jahr 2024 brachte viele Veränderungen mit sich.
Auf der Landesdelegiertenkonferenz im Juli haben wir unser Vorstandsteam neu gewählt, das unseren Landesverband in seiner ganzen Breite gut abbildet. Alle verbindet langjährige Erfahrung mit den vielfältigen Themen ökologischer Mobilität und oft ebenso langes Engagement beim VCD. Gemeinsam mit unserem Geschäftsstellenteam haben wir Aufgabenfelder und Verantwortungsbereiche definiert und sind engagiert in die Arbeit gestartet. Als nächster Schritt nach dem konstruktiven Baden-Württemberg-Treffen im November steht unsere Vorstandsklausur im Januar auf dem Plan.

Von links nach rechts: Manfred Stindl , Pamela Berner, Gero Treuner, Jörg Dengler, Ricarda Hogl, Marion Laube, Petra Schulz Gregor Gaffga, Dr. Eike-Christian Kersten nicht im Bild.

Ein Schwerpunkt unserer verkehrspolitischen Arbeit ist derzeit der Einsatz für ein Weiterbestehen der durchgängigen Anbindung der Gäubahn an den Stuttgarter Hauptbahnhof. Zusammen mit Initiativen, Verbänden und vielen engagierten Menschen, die diese Bahnstrecke in und aus dem Süden des Ländles und der Schweiz nutzen, ist es uns gelungen, mit dem „Bündnis pro Gäubahn“ eine starke, in den Kommunen und der Region verwurzelte Interessenvertretung zu gründen, die weit über die Grenzen des VCD hinaus wahrgenommen wird.

Wichtig war uns auch die kritische Begleitung und Kommentierung des Landesmobilitätskonzepts im engen Austausch mit gleichgesinnten Verbänden.

Die „Karte der guten Beispiele“ zur Kommunalwahl im Frühsommer im Rahmen der Allianz Mobilitätswende, ein großes 12qmKULTUR-Event im Stuttgarter Superblock-West mit Katja Diehl zur Mobilitätswoche im September, Exkursionen nach Murgtal, Calw und Rastatt sowie die Demo auf der B28 stehen beispielhaft für die vielfältige Präsenz des VCD im Land.

Leider konnten wir unsere geplante Kampagne zur Bundestagswahl durch die vorgezogenen Neuwahlen nicht wie geplant durchführen. Die Planungen zu begleitenden Veranstaltungen zur Landtagswahl im März 2025 sind bereits in Vorbereitung, auch in Zusammenarbeit mit der Allianz Mobilitätswende. Ziel ist es, zusammen mit euch – das heißt mit den Gliederungen vor Ort – die Wahlkampfzeit zu nutzen, um unsere regionalen und landesweiten Themen mit den Landtagskandidierende vor Ort öffentlich zu diskutieren.

Aus der baden-württembergischen Idee, junge Menschen im VCD zu vernetzen, hat sich in diesem Jahr auf Bundesebene der **#jungVCD** gegründet, der von der Bundesdelegiertenversammlung (BDV) im November als offizielles Organ anerkannt wurde.

Um den VCD für die Zukunft aufzustellen, wurde auf der BDV auch der Prozess **„VCD 4.0“** gestartet. Ich freue mich sehr, dass ich auf Vorschlag des Länderrates dazu eingeladen wurde, die Perspektive der Landesverbände in diesen Prozess einzubringen. Mit Vithusan Vijayakumar aus Ludwigsburg, der den #jungVCD vertreten wird, ist eine weitere Stimme aus BaWü Teil der Kommission VCD 4.0.

Und einen ganz besonderen Dank möchte ich unserem Team in der Geschäftsstelle für das unermüdlich hochmotivierte und professionelle Engagement aussprechen!

Jörg Dengler
Landesvorsitzender

INHALT

VORWORT 2

GÄUBAHN UND BAHNPOLITIK 5
FUSS- UND RADVERKEHR 7
WO BLEIBT TEMPO 30? 8
LANDESMOBILITÄTSGESETZ 9
LANDESFAHRGASTBEIRAT 9
FRISCHER WIND DURCH BAHNREAKTIVIERUNGSTREFFEN 11
VERKEHRSPOLITISCHE EXKURSIONEN – MURGTAL, RASTATT UND HERMANN-HESSE-BAHN 12
MOBILITÄTSWENDEALLIANZ BADEN-WÜRTTEMBERG (MOWA) 13
NEUES VON ZIMT 13
#JUNGVCD – DIE NEUE JUGENDORGANISATION 14
BW-TREFFEN UND VERNETZUNG 14

2. PRESSE- UND ÖFFENTLICHKEISTARBEIT, VCD-ONLINE 15

3. AUS DER GESCHÄFTSSTELLE 16

4. AKTIONEN UND NEUMITGLIEDERKAMPAGNE 2024 17

5. DER VCD IN ZAHLEN 19

MITGLIEDERENTWICKLUNG 19
FINANZEN: 20

6. BLICK UND AUSBLICK AUF DIE JAHRE 2025 UND 2026 – VCD BADEN-WÜRTTEMBERG 21

7. IMPRESSUM 22

HERAUSGEBER: 22

SPENDENKONTO: 22

FOTOS: 22

GRAFIKEN & LAYOUT: 22

1. VCD BW BLEIBT SICHTBAR

GÄUBAHN UND BAHNPOLITIK

Das Jahr 2024 war geprägt vom Kampf gegen die Kappung der Gäubahn, die am 26. April 2026 erfolgen soll. Ab diesem Zeitpunkt müssten Reisende, die aus Richtung Zürich, Singen und Freudenstadt kommen, für die Weiterreise im Vorortbahnhof Stuttgart-Vaihingen umsteigen. Die ursprünglich vorgesehene neue Anbindung – der ca. 11 km lange und schätzungsweise 3 Milliarden Euro teure Pfaffensteigtunnel von Böblingen zum Flughafen – soll nach bahnüblich optimistischen Annahmen (frühestens) im Jahr 2032 in Betrieb gehen. Für die verkehrspolitische Arbeit ist es hilfreich, sich auf diesen Interimszeitraum – von mindestens sechs Jahren – zu konzentrieren, was kontroverse Debatten um das Projekt Stuttgart 21 hinsichtlich Kapazität und Resilienz umschifft.

Rund um die Gäubahn engagieren sich Initiativen und VCD-Gliederungen, die sich am 9. März 2024 in Rottweil zum Pro-Gäubahn-Bündnis zusammengeschlossen haben. Ziel ist es, die Anbindung an den Stuttgarter Hauptbahnhof bis zur Inbetriebnahme der neuen Strecke aufrechtzuerhalten. In diesem Sinne haben sich auch mehrere Oberbürgermeister entlang der Gäubahn wiederholt positioniert. Die Grünen Baden-Württemberg und die CDU Südbaden haben entsprechende Beschlüsse dazu gefasst.

Der Aktionstag am 11. Oktober 2024 mit Bahnsteiggesprächen von Konstanz bis Horb mit Jürgen Resch von der Deutschen Umwelthilfe (DUH) war ein voller Erfolg. Begleitet wurde dies von Demonstrationen, Filmvorführungen und anderen lokalen Veranstaltungen. Der VCD unterstützte das Projekt aktiv – sowohl finanziell durch Zuschüsse als auch praktisch durch großen organisatorischen Einsatz unserer Mitarbeitenden in der Geschäftsstelle. Innerhalb des Gäubahnkomitees Stuttgart konnte mit Schienenbus-Sonderfahrten zu Ostern und weiteren Tagen die Stelle der Gäubahn-Kappung aus der Nähe betrachtet werden.

Zum Bahnknoten Stuttgart strebt der VCD in BW ein breites Forum unter Verantwortlichen und der Zivilgesellschaft. Denn nach der teilweisen und voraussichtlich mehrstufigen Inbetriebnahme von Stuttgart 21 gibt es einiges zu gestalten: Die P-Option, ein neuer Nordzulauf von der Schnellfahrstrecke, die fehlende nördliche Anbindung des Untertürkheimer Abstellbahnhofs sowie der Pfaffensteigtunnel – oder nach unseren Vorstellungen bessere Alternativen. Zudem stehen ein Nahverkehrsdreieck zwischen Panoramastrecke, Feuerbach und Bad Cannstatt mit Übernahme und Sanierung der Panoramastrecke sowie eine neue Leit- und Sicherungstechnik im sogenannten Digitalen Knoten Stuttgart zur Debatte, um einen leistungsstärkeren Betrieb und automatisiertes Fahren zu ermöglichen.

In Zusammenarbeit mit den Verbänden Pro Bahn, Landesnaturschutzverband (LNV) und BUND wurde zu den Planfeststellungen „Rückbau Stuttgart 21 Gleisvorfeld“ und zum Pfaffensteigtunnel Stellung genommen. Weiterhin sprachen wir mit dem Verkehrsministerium zu S21/Gäubahn über den Erhalt alter Anlagen, die Inbetriebnahme, Kapazität und Ersatzkonzepte sowie mit Verkehrsexperten der CDU-Landtagsfraktion zur Gäubahn-Kappungsfrage. LNV und DUH klagen gegen die Kappung, worauf im folgenden Jahresbericht weiter eingegangen wird.

Seit Ende 2023 gilt ein Passus zum Schutz von Eisenbahnflächen gegenüber Entwidmung und anderer Nutzung im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG). Seitdem weist das Eisenbahnbundesamt Anträge für Bauprojekte anderer Art, die nicht dem Niveau eines überragenden öffentlichen Interesses entsprechen, zurück. Nun streben einige Parteien eine Korrektur dieser Gesetzesänderung an. Daher wurde auf der BDK ein Antrag für den Erhalt dieses Passus eingebracht und beschlossen. Die Eisenbahn braucht auch in Zukunft Flächen – nicht nur für Strecken, sondern auch für Werkstätten, Abstellungen und Technik – und das bei gegenüber der Pionierzeit höherem Raumprofilbedarf.

Teilnahmen am Verbändeworkshop der Deutschen Bahn und einer Tagung zur Zukunft der Tauberbahn bewiesen, dass sich nicht alles um die Region der Landeshauptstadt dreht: Zur Infrastruktur der Tauberbahn gibt es Hoffnung, dennoch gilt es, noch viel zu finanzieren und auszubauen.

FUSS- UND RADVERKEHR

2024 lösten schwere Unfälle im Land große Erschütterung aus. Dabei wurden mehrere Menschen zu Fuß und auf dem Rad durch Autofahrer getötet.

Anfang des Jahres starb der Radaktivist Andreas Mandalka (Natenom) bei Pforzheim, weil er von einem 77-jährigen Autofahrer auf seinem Fahrrad gerammt wurde. Mandalka setzte sich aktiv für mehr Verkehrssicherheit ein, wurde dafür jedoch teilweise angefeindet und bedroht. Seine Forderungen nach Schutz gemäß der StVO durch Polizei und Staatsanwaltschaft zeigten kaum Wirkung. Am 31. Januar 2024 setzte sein Unfalltod seinem Leben und seinem Engagement einen traurigen Schlusspunkt.

Wenige Tage nach dem Unfall und anlässlich Natenoms erstem Todestag trafen sich Menschen aus dem gesamten Bundesgebiet zu Gedenkfahrten in Pforzheim und an der Unfallstelle. Auch als VCD-Landesverband waren wir dabei. Petra Schulz forderte in ihrem Redebeitrag besseren Schutz für Aktivmobilität ein. Menschen sollten darauf vertrauen können, sicher zu Fuß und mit dem Rad unterwegs zu sein. Gefährdungen würden von Polizei und Justiz aber kaum geahndet. Gerade Verkehrsteilnehmende ohne Blechpanzer fühlten sich risikoreichem Verhalten motorisierter Verkehrsteilnehmer*innen oft schutzlos ausgeliefert. Häufig werde ihnen unterschwellig eine Mitschuld unterstellt, nur weil sie zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs seien. Gefährliches und aggressives Verhalten im Verkehr dürfe nicht länger toleriert werden.

Wie dringend dieses Umdenken ist, zeigte ein weiterer erschütternder Unfall im September 2024 in Esslingen. Eine Mutter und ihre zwei kleinen Söhne wurden auf dem Gehweg durch einen Autofahrer getötet. Die mangelhaften Rahmenbedingungen für Zufußgehende und Radfahrenden an dieser Stelle waren den Verantwortlichen lange bekannt. Als Sofortmaßnahme wurde am Unfallort Tempo 30 eingeführt. Seit dem Unfall scheint der Widerstand gegen den Einsatz mobiler Blitzer im Stadtgebiet kleinlauter.

Bereits im Juni hatte sich eine weitere Tragödie ereignet: Ein 54-jähriger SUV-Fahrer raste in eine Menschengruppe an einer Fußgängerampel am Nürtinger Bahnhof. Zwei junge Frauen wurden getötet, ein junger Mann schwer verletzt.
Am 17. November, dem Weltgedenktag für die Straßenverkehrsopfer, hielt der VCD mit weiteren Organisationen deshalb in Esslingen eine Gedenkveranstaltung und Mahnwache ab.
Im August gedachten im Landkreis Esslingen VCD und ADFC mit einem Silent Ride dem am 31. Juli getöteten 32-Jährigen, der auf seinem Rad die L1150 überqueren wollte.

WO BLEIBT TEMPO 30?

Wo bleibt Tempo 30? Das fragen sich viele VCD-Engagierte. Doch die verkehrsrechtlichen und planerischen Hürden sind hoch, das wurde den etwa 40 Teilnehmer*innen beim VCD-Online am 14.5.2024 recht schnell klar. Clemens Schürmann, Verkehrsreferent der DUH, gab einen Überblick über die Möglichkeiten, Tempo 30 für verbesserte Verkehrssicherheit einzusetzen, sowie über die Pflicht gemäß EU-Recht, gegen gesundheitsschädlichen Verkehrslärm vorzugehen.

Durch diese engen Restriktionen bleiben jedoch zahlreiche Tempo-30-Lücken bestehen, die Tempovorgaben oft unübersichtlich machen. Sie sind mit dem aktuellen Straßenverkehrsrecht nur schwer zu schließen. Inzwischen haben sich über 1000 Kommunen und Landkreise zur „Initiative Lebenswerte Städte und Gemeinden" zusammengeschlossen. Sie fordern mehr eigene Handlungsspielräume. Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts würde erhebliche Vorteile für Einwohner*innen und Kommunen bieten.

Wie die Umsetzung konkret in Konstanz gelingt und welche Hürden es zu nehmen gilt, schilderte uns Stephan Fischer in seinem ausgesprochen informativen Vortrag. Er ist Abteilungsleiter Mobilität bei der Stadt Konstanz und privat VCD-Engagierter. Ja, es ist schwierig, und der Teufel steckt im Detail – insbesondere im Zusammenhang mit dem ÖPNV. In Tempo-30-Zonen müssen Ampeln und Radverkehrsanlagen weichen, und zu breite Fahrbahnen müssen zumindest lokal verengt werden. Doch Stephan Fischer zeigte deutlich auf, was er mit seinen Mitarbeitenden und Kolleg*innen bereits umsetzen konnte, weil alle das klare Ziel verfolgen: ein lebenswertes Konstanz, Verkehrssicherheit und gute Mobilität unter einen Hut zu bringen. Tempo 30 ist dabei lediglich ein Instrument in der Toolbox.

Seit der Novelle der StVO Ende 2024 wird das – nicht nur für die Konstanzer*innen – jetzt hoffentlich ein ganzes Stück leichter. Das Landesverkehrsministerium verschickte dazu bereits Ende 2024 an alle Straßenverkehrsbehörden entsprechende Informationen.

LANDESMOBILITÄTSGESETZ

Die aktuelle Landesregierung vereinbarte in ihrem Koalitionsvertrag ein Landesmobilitätsgesetz (LMG), das über die laufende Legislaturperiode hinaus die Entwicklung eines sozial gerechten und klimafreundlichen Mobilitätssystems voranbringen soll.

Nach Bekanntwerden der geplanten Eckpunkte des Mobilitätsgesetzes und ersten Kompromissvereinbarungen der Koalitionspartner nutzte der VCD im Sommer die Möglichkeit, Stellung zum vorgelegten Entwurf zu nehmen und führte mehrere Hintergrundgespräche. Die Möglichkeit für Gebietskörperschaften, einen Mobilitätspass einzuführen, um den ÖPNV auszubauen, ist nach Einschätzung des VCD der bedeutendste Baustein des LMG. Damit entwickelt das Land Baden-Württemberg ein neues Instrument zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs.

Trotz der Bemühungen des VCD und anderer Verbände wurden aus dem Entwurf des LMG die beiden Möglichkeiten zur Beitragserhebung – City-Maut und Arbeitgeberabgabe – auf Betreiben der CDU gestrichen. Die Möglichkeit für Landkreise, sich vom Land Stellen für Radkoordinatoren finanzieren zu lassen, sowie der rechtssichere Einsatz von Scan-Fahrzeugen für eine erheblich effizientere Parkraumüberwachung sind weitere begrüßenswerte Elemente im Gesetzesentwurf.

LANDESFAHRGASTBEIRAT

Im Landesfahrgastbeirat (FGB) wurde Uwe Iwens aus Eningen unter Achalm als Nachfolger unseres früheren VCD-Landesvorsitzenden Matthias Lieb gewählt. Gero Treuner und Ricarda Hogl vertreten den VCD BW in Ladesfahrgastbeirat. Im Mittelpunkt steht der Betrieb des Schienenpersonennahverkehrs des Landes mit regelmäßigen Treffen der Verkehrsunternehmen. Mit den neuen batterieelektrischen Triebwagen hat sich der Fahrzeugengpass ein wenig verringert. Fehlendes Personal in Führerständen, Stellwerken und Werkstätten führt weiterhin zu Ausfällen, zudem sind manche Ersatzteile aufgrund noch nicht wieder voll funktionierender internationaler Lieferketten knapp. Nicht selten gibt es lange Wege zu den jeweiligen Werkstätten, was schnelle Reparaturen erschwert und mit zunehmenden Wartungen durch die Hersteller wohl so bleiben wird.

Für die zahlreichen Baustellen – nicht nur rund um das Projekt Stuttgart 21 mit dem digitalen Knoten Stuttgart (DKS) – ist die Infrastruktursparte InfraGo verantwortlich, mit der die NVBW eng zusammenarbeitet, trotz nur indirekter vertraglicher Beziehung. Dennoch kommt es immer wieder zu kurzfristigen Maßnahmen mit unzureichender Kommunikation, wovon mitunter auch Verkehrsunternehmen und das Ministerium überrascht werden. Teilweise werden Ankündigungsfristen nicht eingehalten, und Baustellenfahrpläne kommen viel zu spät, was eine rechtzeitige Disposition und Pflege der Fahrplanauskunftsdaten teils verhindert hat. Die Modernisierung der Infrastruktur führt mittelfristig zu verringerten Störungsursachen in diesem Bereich, allerdings sind viele Strecken fahrplantechnisch voll belegt: Ist ein Zug verspätet, so verspäten sich häufig Folgezüge und Gegenzüge auf eingleisigen Strecken. Es werden auf Wunsch des Landes zwar Zeitpuffer eingeplant, doch sind diesen Grenzen gesetzt. Fahrgastinformation sowie Organisation und Ablauf der Schienenersatzverkehre sind wiederkehrende Themen. Ob für den Ausbau der Rheintalbahn sechs Jahre mit reinem SEV oder neun Jahre mit stark eingeschränktem Nahverkehr gebaut werden soll, sind schwierige Fragen – vermutlich mit Tendenz zum SEV, der während der Riedbahn-Sanierung wohl recht gut funktioniert hat.

Der sogenannte „Zukunftsfahrplan“ für die Zeit ab 2024 entsteht gerade, wobei Gero Treuner das Podium der Auftaktveranstaltung am 22. Juli bereicherte. Dabei wird an zahlreichen Verbesserungen gearbeitet, dennoch sind umfassende Taktverdichtungen kaum möglich, weil der mögliche finanzielle Rahmen ausgeschöpft ist und auch im Bahnverkehr die Kosten steigen. Der Landesstandard wird weitgehend erreicht, dennoch bedeutet das für gering nachgefragte Strecken keine wirklich attraktiven Takte.

Ein Projekt zur Anschlusssicherung ist angelaufen. Ein automatisiertes System soll Verspätungen ermitteln und schnelle, organisationsübergreifende Entscheidungen ermöglichen. Oft muss innerhalb weniger Minuten entschieden werden, wofür die bisherigen Abstimmungsprozesse nach dem Rückzug der DB aus diesem Bereich nicht geeignet sind. Fahrgäste sollen per bestehender Apps Bedarf melden können und über gewährte Anschlüsse informiert werden. Warten ist jedoch nur im Minutenbereich möglich, da sonst Folgeanschlüsse oder abhängige Zugfahrten gefährdet würden.
Das geplante Landesmobilitätsgesetz wurde vom FGB (wie auch vom VCD selbst) bewertet,

wobei das Entfallen der Finanzierungssäulen Arbeitgeberabgabe und City-Maut kritisiert wurde. Zudem wird angeregt, den Mobilitätspass auf das Deutschlandticket anrechnen zu können.

Der FGB sprach sich in Pressemitteilungen dafür aus, das Deutschlandticket am Fahrkartenschalter und ohne Abonnement-Verpflichtung anzubieten, um älteren Menschen mit geringen Online-Kenntnissen sowie Menschen mit Sprachbarrieren den Zugang zu erleichtern. Weiterhin wurde Ministerpräsident Kretschmann aufgefordert, sich gleichermaßen für die ÖPNV-Unternehmen einzusetzen, wie er es bereits für die Autowirtschaft getan hat. Auch die Forderung nach einer ununterbrochenen Verbindung der Gäubahn zum Stuttgarter Hauptbahnhof wurde erneuert.

FRISCHER WIND DURCH BAHNREAKTIVIERUNGSTREFFEN

Nach Jahren des Schienenrückbaus hat sich der Trend gewendet: Aktuell befinden sich in Baden-Württemberg die Hermann-Hesse-Bahn sowie die S2-Verlängerung nach Neuhausen im Bau. Unter diesen Vorzeichen hatte der VCD BW am 10. Februar 2024 zum ersten Bahnreaktivierungstreffen eingeladen. Zahlreiche Engagierte aus verschiedenen regionalen Reaktivierungsinitiativen, Bahnfreunde und Interessierte folgten der Einladung.

Ein spätes Frühstück vor Beginn der Vorträge bot den 26 Teilnehmenden die Gelegenheit, sich auszutauschen und besser kennenzulernen. Zunächst begrüßte Dr. Eicke die Anwesenden, danach berichtete Matthias Lieb über erfolgreiche Reaktivierungen in Baden-Württemberg sowie über weitere Pläne und Potenziale. Frank von Meißner, Geschäftsführer des LUCIE-Zweckverbandes Stadtbahn im Landkreis Ludwigsburg, sprach über die Herausforderungen von Bahnreaktivierungen, stellte Lösungsmöglichkeiten anhand konkreter Schritte vor und thematisierte mögliche Probleme.

In einer Vorstellungsrunde berichteten die Teilnehmenden von ihren eigenen Initiativen – mit teils inspirierenden, teils ernüchternden Erfahrungen die sie vor Ort gemacht haben. Nach einer kurzen Mittagspause informierte Gerd Weibelzahl vom VCD-Landesvorstand Bayern anhand von Beispielen über die Bahnreaktivierungen in Bayern. Dabei stellte er die unterschiedlichen politischen Rahmenbedingungen in Bayern und Baden-Württemberg sowie deren konkrete Auswirkungen auf die Reaktivierungserfolge in beiden Bundesländern dar. Dabei wurde deutlich: Baden-Württemberg ist im Vergleich deutlich führend!

VERKEHRSPOLITISCHE EXKURSIONEN – MURGTAL, RASTATT UND HERMANN-HESSE-BAHN

Im Jahr 2024 organisierten der VCD Baden-Württemberg und Vorstandsmitglied Dr. Eike-Christian Kersten mehrere spannende und aufschlussreiche verkehrspolitische Exkursionen.

Am 13. September besuchten die Teilnehmenden die Tunnelbaustelle unterhalb der Rheintalbahn – ein Projekt, das bundesweit für Schlagzeilen sorgte, nachdem es im Bereich des Tunnels zu einem Absacken kam und die stark befahrene Strecke zwei Monate gesperrt werden musste. Um ein weiteres Absinken zu verhindern, wurde die Tunnelbohrmaschine mit Beton fixiert. Während der Exkursion lief die aufwendige, scheibenweise Bergung der Maschine, deren Abschluss, bis Pfingsten 2025 geplant ist. Vertreter*innen der Deutschen Bahn informierten umfassend über die technischen Hintergründe, den Hergang des Vorfalls und die laufenden Bauarbeiten. Die genaue Ursache des Einsturzes war zum Zeitpunkt der Exkursion weiterhin unklar.

Am 3. Oktober folgte eine zweite Exkursion zur im Wiederaufbau befindlichen Bahnstrecke bei Calw, bei der Start- und Endpunkt der neuen Strecke besichtigt wurden. Besonders eindrucksvoll war die Führung durch den Neubautunnel bei Ostelsheim, bei der technische Herausforderungen und Lösungen beim Tunnelbau im Fokus standen. Ergänzt wurde das Programm durch einen Besuch im Eisenbahnmuseum „Stellwerk 1“ in Calw, wo historische Technik hautnah erlebbar wurde – inklusive Kaffeepause mit selbstgebackenem Kuchen.

Ein herzlicher Dank gilt allen Mitwirkenden, insbesondere Dr. Willy Pastorini (PRO BAHN), Hans-Joachim Knupfer (Bürger-Aktion „Unsere Schwarzwaldbahn“), Holger Schwolow (Landkreis Calw/Hermann-Hesse-Bahn) sowie Marvin Kentrup (WSB e. V.).

Bereits im Juli hatte zudem eine weitere Exkursion zur Oberleitungsteststrecke im Murgtal stattgefunden – organisiert in Kooperation mit dem Verkehrsministerium und geführt vom ehemaligen VCD-Landesvorsitzenden Matthias Lieb.

MOBILITÄTSWENDEALLIANZ BADEN-WÜRTTEMBERG (MOWA)

Die MoWA wurde im Jahr 2024 mit großem Einsatz weiterentwickelt.
Zur Kommunalwahl 2024 wurden inspirierende Beispiele gesammelt, die zeigen, wie eine nachhaltige Mobilitätswende unsere Kommunen lebenswerter macht.

Die Landkarte der guten Beispiele stellt zahlreiche Kommunen in Baden-Württemberg vor, die bereits erfolgreich Maßnahmen für eine umweltfreundliche Mobilität umgesetzt haben. Besonders hervorzuheben ist die Arbeit von Werkstudentin Johanna Büchele sowie die engagierte Tätigkeit von MoWA-Sprecher Romeo Edel.

Eine enge und erfolgreiche Zusammenarbeit bestand mit unseren Bündnispartnern, darunter DGB, BUND und ADFC, die gemeinsam mit der MoWA die Mobilitätswende in Baden-Württemberg vorantreiben. Derzeit wird eine gemeinsame Kampagne zur Landtagswahl erarbeitet.

NEUES VON ZIMT

Das Projekt ZIMT (**Z**usammen für soziale **I**nnovationen der **M**obili**t**ätswende) des Baden-Württemberg Instituts für Nachhaltige Mobilität vernetzt lokale Initiativen zur Mobilitätswende und möchte ihnen mehr Sichtbarkeit verschaffen. Beim Vernetzungstreffen im April in Geislingen sowie beim 1-Jahres-Jubiläum im November in Karlsruhe waren VCD-Aktive aus den Gliederungen Heidenheim, Stuttgart und Wiesloch sowie Mitglieder des Landesvorstands vertreten.

Ebenfalls im November berichtete Manfred Stindl vom VCD Wiesloch in einer Online-„Sprechstunde“ gemeinsam mit der Leiterin des örtlichen Tiefbauamts über die Erfahrungen aus einer jahrzehntelangen engen Zusammenarbeit.

#jungVCD – DIE NEUE JUGENDORGANISATION

Im Jahr 2024 hat sich der **#jungVCD** gegründet – die eigene Jugendorganisation für alle unter 35 Jahren. Die Initiative dazu entstand 2022 in Baden-Württemberg und zeigte, dass junge Menschen ein großes Interesse an nachhaltiger Mobilität sowie an einer aktiven Beteiligung im Verband haben. Der #jungVCD bietet eine Plattform für junge Mitglieder, die sich eigenständig organisieren und eigene Projekte vorantreiben können. Die Gründung dieser Jugendorganisation ist ein bedeutender Schritt, um die nächste Generation für eine umweltfreundliche Verkehrspolitik zu begeistern und sie langfristig im Verband zu halten.

BW-TREFFEN UND VERNETZUNG

In der Vorstandssitzung am 19.10.2024 wurden die zentralen Ziele des Veränderungsprozesses im VCD Baden-Württemberg definiert. Wichtige Schwerpunkte sind die stärkere Bekanntmachung der Marke VCD, die Gewinnung neuer Aktiven Mitglieder, effizientere Strukturen und eine nachhaltige Finanzierung. Zudem wurden Strategien zur besseren Sichtbarkeit sowie zur Zusammenarbeit mit anderen Akteur*innen diskutiert.

Beim anschließenden BaWü-Treffen am 30.11.2024 vertieften die Aktiven diese Themen und entwickelten konkrete Ansätze. Die konstruktive Atmosphäre sorgte für eine hohe Motivation unter den Teilnehmenden, die wir hoffentlich auch in die nächsten Schritte des Struktur- und Veränderungsprozesses tragen können.

Für 2025 sind mehrere virtuelle Treffen geplant, darunter spezielle Formate für Mitglieder unter 35 Jahren, Kreisvorsitzende, Sprecher*innen der Ortsgruppen und eine Frauenrunde. Ziel ist es, den Austausch weiter zu intensivieren und tragfähige Lösungen für die zukünftige Entwicklung des VCD in Baden-Württemberg zu erarbeiten.

2. PRESSE- UND ÖFFENTLICHKEISTARBEIT, VCD-Online

Ein Fokus in der Pressearbeit lag ganz klar auf der Gäubahn. Hierzu wurden zahlreiche Pressemeldungen und Social-Media-Kampagnen erstellt; ebenso fanden eigene Pressekonferenzen statt. Der zweite Schwerpunkt war die kritische Begleitung des Landesmobilitätsgesetzes – im engen Austausch mit anderen Verbänden. Tagesaktuelle Zumeldungen und Interviewanfragen werden von der Geschäftsstelle gemeinsam mit dem Landesvorstand beantwortet. So konnten wir unsere Themen auch in der überregionalen Presse und im SWR platzieren.

Zur innerverbandlichen Kommunikation erscheint unser monatlicher Newsletter mit allen aktuellen Terminen, Veranstaltungen und Rückblicken. Gleichzeitig organisierte der VCD mehrere Onlinediskussionen, so z. B. zur Klage Gauchachtalbrücke, Tempo 30, Kommunalwahl und Gäubahn.

Die Bedeutung von Social Media wächst stetig – insbesondere Instagram spielt eine immer wichtigere Rolle bei der Ansprache neuer Zielgruppen. Die Erstellung von hochwertigem Material, insbesondere Videos und Grafiken, ist jedoch aufwendig. Die Anforderungen ändern sich ständig, und auch Facebook wird weiterhin bespielt. Unser Minijobber Hannes Schweikhardt arbeitet hier eng mit der Geschäftsstelle zusammen, um ansprechende Inhalte zu produzieren. Dank dieser intensiven Betreuung konnte der Instagram-Kanal weiter ausgebaut werden.

Ein erfreulicher Trend: Immer mehr Gliederungen des VCD haben inzwischen eigene Instagram-Accounts. Dadurch lassen sich Inhalte leichter teilen, und die Reichweite der Kampagnen kann erheblich gesteigert werden. Besonders die Story-Funktion wird zunehmend genutzt, um aktuelle Themen und Aktionen schnell und effektiv zu verbreiten. Deshalb muss gutes und ansprechendes Bildmaterial von allen Aktionen oberste Priorität haben, um eine gute Außendarstellung zu gewährleisten.

Ein weiterer erfreulicher Trend ist die Mastodon-Präsenz: Der Regionalverband VCD Südbaden betreibt dort inzwischen einen eigenen Account, @vcdsuedbaden, mit fast 500 Followern und erzielt damit eindrucksvolle Reichweitenwerte. Das zeigt das Potenzial von Mastodon.

3. AUS DER GESCHÄFTSSTELLE

Auch im Jahr 2024 war die Geschäftsstelle intensiv mit formalen Abläufen beschäftigt, wie etwa Einladungen und der Durchführung von Delegiertenwahlen, die einen immer größer werdenden Aufwand darstellen. Durch die Reduzierung der *fairkehr*-Ausgaben müssen die Mitgliederversammlungen mit großem zeitlichem Vorlauf geplant werden – andernfalls ist eine postalische Einladung erforderlich. Deshalb wurde viel Zeit, Energie und juristische Beratung in eine neue Satzung investiert, die dem VCD die formalen Abläufe erleichtert.

Durch digitale Sitzungen, Veranstaltungen und Besprechungen ist die persönliche Präsenz in den Büroräumen in Stuttgart sehr zurückgegangen, Kundenverkehr gibt es fast keinen. Die Erfahrung zeigt: Viel wichtiger ist der zeitaufwendige Arbeitseinsatz bei Terminen vor Ort bei Versammlungen, Aktionen und Konferenzen und die Erreichbarkeit und Vernetzung im Land. Auf diese Termine soll auch in Zukunft der Fokus gelegt werden. Deshalb wird der Landesverband im Jahr 2026 die Büroräume bei SEKIS aufgeben und sich auf einen Raum bei NABU konzentrieren. Somit stehen seit Ende 2024 weitere Räumungs- und Sortieraktionen an, die im Laufe des Jahres 2025 zu einem Ende gebracht werden sollen.

Beim Personal gab es keine großen Veränderungen: Stefanie Liepins ist seit 2022 Geschäftsführerin des VCD in Baden-Württemberg. Vithusan Vijaykumar arbeitet seit 2023 als Werkstudent für den VCD und ist eine immense Stütze für die Arbeit in der Landesgeschäftsstelle. Neben der Unterstützung bei allen Abläufen und Aktionen lag sein Schwerpunkt im vergangenen Jahr auf der Umsetzung der Gäubahn-Kampagne, in die er sehr viel Zeit und Engagement investiert hat.

Johanna Büchele war über den Landesverband als Werkstudentin für das Projekt zur Kommunalwahl bei der MoWA angestellt. Unser Werkstudent Benjamin Gabert beendete seine Tätigkeit wie geplant im Herbst.

Seit Dezember unterstützt Praktikant Richard Kauz aus Freiburg das Team tatkräftig – insbesondere im Hinblick auf den verbandsinternen Strukturprozess und die Vorbereitung unserer LDK. Unser Social-Media-Mitarbeiter Hannes Schweikhardt ist stets am Puls der Zeit, was neue Entwicklungen und Trends angeht. Inzwischen wurden auch neue Signal-Gruppen zur internen Kommunikation angelegt, insbesondere für den #jungVCD und den Austausch im Landesvorstand.

4. AKTIONEN UND NEUMITGLIEDERKAMPAGNE 2024

Auch im Jahr 2024 war der VCD Baden-Württemberg in der Kampagnen- und Aktionsarbeit sehr aktiv. So waren wir mit unserem Aktionsstand und 12qmKULTUR beim „Autofreien Aulendorf“ vertreten und mit einem Infostand beim 7. Mobilitätskongress Rhein-Neckar in Wiesloch. Zum Start der Kommunalwahlkampagne der MoWA organisierten wir eine große Kundgebung im Stuttgarter Schlossgarten.

Unser Fokus lag auf der Kampagne zum Erhalt der Gäubahn. Hier gab es über das ganze Jahr verteilt zahlreiche Aktionen: Neben der Gründung des Bündnisses in Rottweil fanden Infostände, Teilnahmen an Kundgebungen und Demonstrationen, eine politische Podiumsdiskussion in Singen sowie Fahrten mit dem Roten Flitzer statt. Unser Werkstudent Vithusan Vijayakumar erstellte hierfür eigene Infoflyer und Banner. Alle Aktionen wurden von Mitarbeitenden und Mitgliedern des Landesvorstands begleitet.

Die Landesgeschäftsstelle konzentrierte die Aktivitäten insbesondere während der Kampagne zur verbilligten Einstiegsmitgliedschaft vom 1. September bis 31. Oktober. Der VCD konnte in diesem Zeitraum fast 90 neue Mitglieder willkommen heißen. Diese wurden neben den Aktionen vor Ort auch mit einer großen Social-Media-Kampagne begleitet.

Großartig war die große Raddemo „Autofrei Mobil“ mit über 5.000 Teilnehmenden auf der B 28 zwischen Reutlingen und Tübingen.

Besonders hervorzuheben war auch das große 12qmKULTUR-Event im Superblock West in Stuttgart: Auf der Augustenstraße wurde geradelt, gemalt, gehäkelt, gerätselt, getanzt, gelesen und diskutiert. Hier war der VCD in Kooperation mit der Anwohnerinitiative und dem Kulturzentrum Merlin mit vielen Aktionen präsent. Großartig war die Ankunft der Kidical Mass mit über 400 Teilnehmenden. Im Anschluss führte der Stuttgarter VCD-Vorsitzende Ulrich Heck durch den Superblock. Absolutes Highlight zum Abschluss des Tages: die Lesung der Mobilitätsexpertin Katja Diehl aus ihrem neuen Werk „Raus aus der AUTOkratie!“ im Kulturzentrum Merlin.

Auch in diesem Jahr erhielten wir beim Aktivenwettbewerb des Bundesverbands gemeinsam mit dem Kreisverband Konstanz eine Auszeichnung für unsere zweitägige Exkursion mit **12qmKULTUR** an den Bodensee.

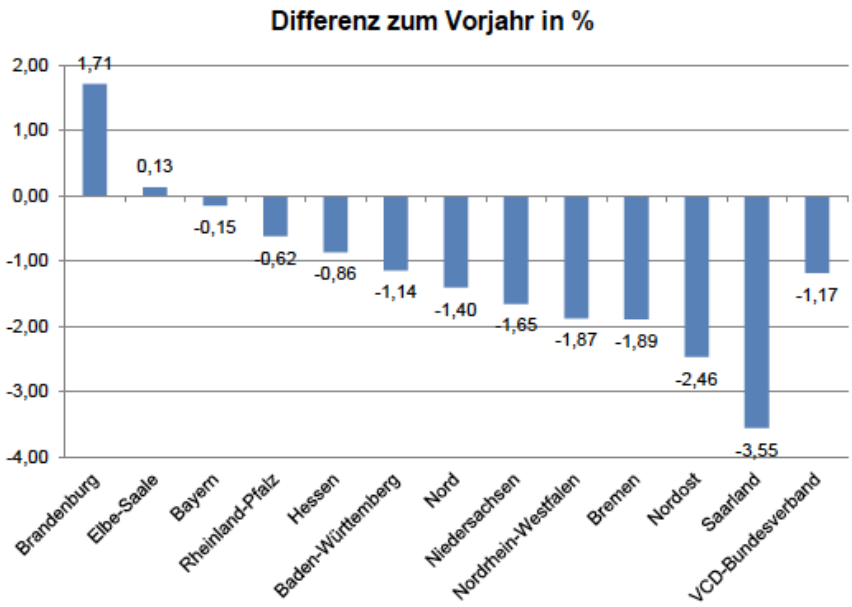
5. DER VCD IN ZAHLEN

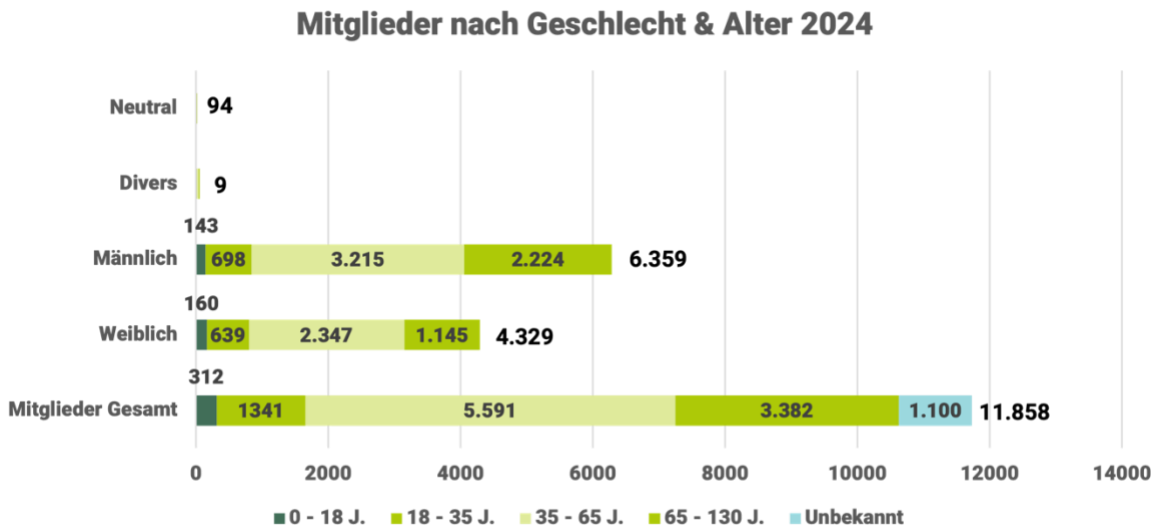
MITGLIEDERENTWICKLUNG

Durch die erfolgreiche Aktion der verbilligten Einstiegsmitgliedschaft im September und Oktober konnte der Landesverband über 80 neue Mitglieder begrüßen. Diese Aktion soll auch im kommenden Jahr wiederholt werden. Insgesamt traten im Jahr 2024 194 neue Mitglieder dem VCD Baden-Württemberg bei. Gleichzeitig sind 330 Mitgliederausgetreten oder verstorben. Zum 31.12.2024 hatte der VCD Baden-Württemberg 11.828 Mitglieder, was einem Nettoverlust von 136 Mitgliedern im Vergleich zum Vorjahr entspricht.

Trotz dieser Entwicklung bleibt der VCD Baden-Württemberg weiterhin der mitgliederstärkste Landesverband. Eine besondere Herausforderung stellt der Mitgliederverlust durch Anschlussmitgliedschaften dar: Viele junge Mitglieder, die als Kinder oder Jugendliche über ihre Familien in den Verband gekommen sind, streben keine eigene Mitgliedschaft an. Hinzu kommt der demografische Wandel, der die Altersstruktur des Verbands weiter verändert.

In den kommenden Jahren müssen daher gezielte Strategien entwickelt werden, um sowohl junge Mitglieder als auch Anschlussmitgliedschaften langfristig zu halten.

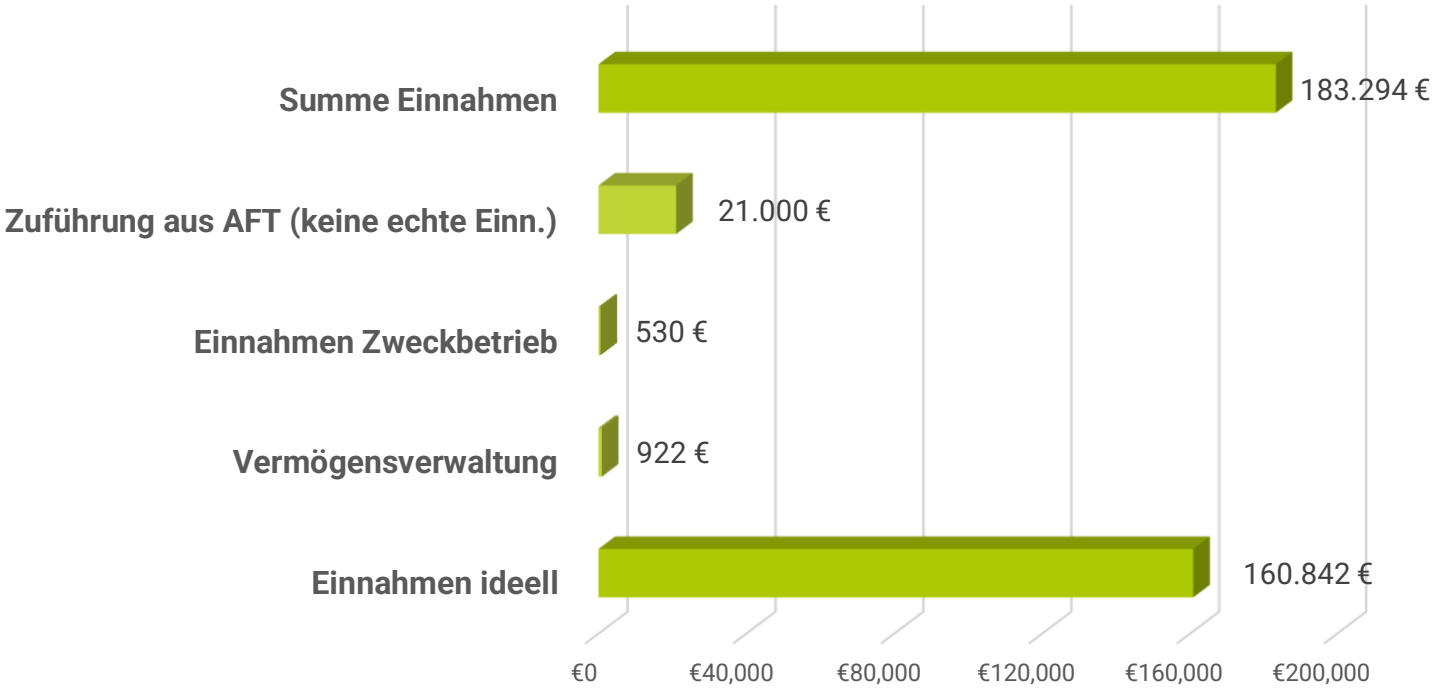


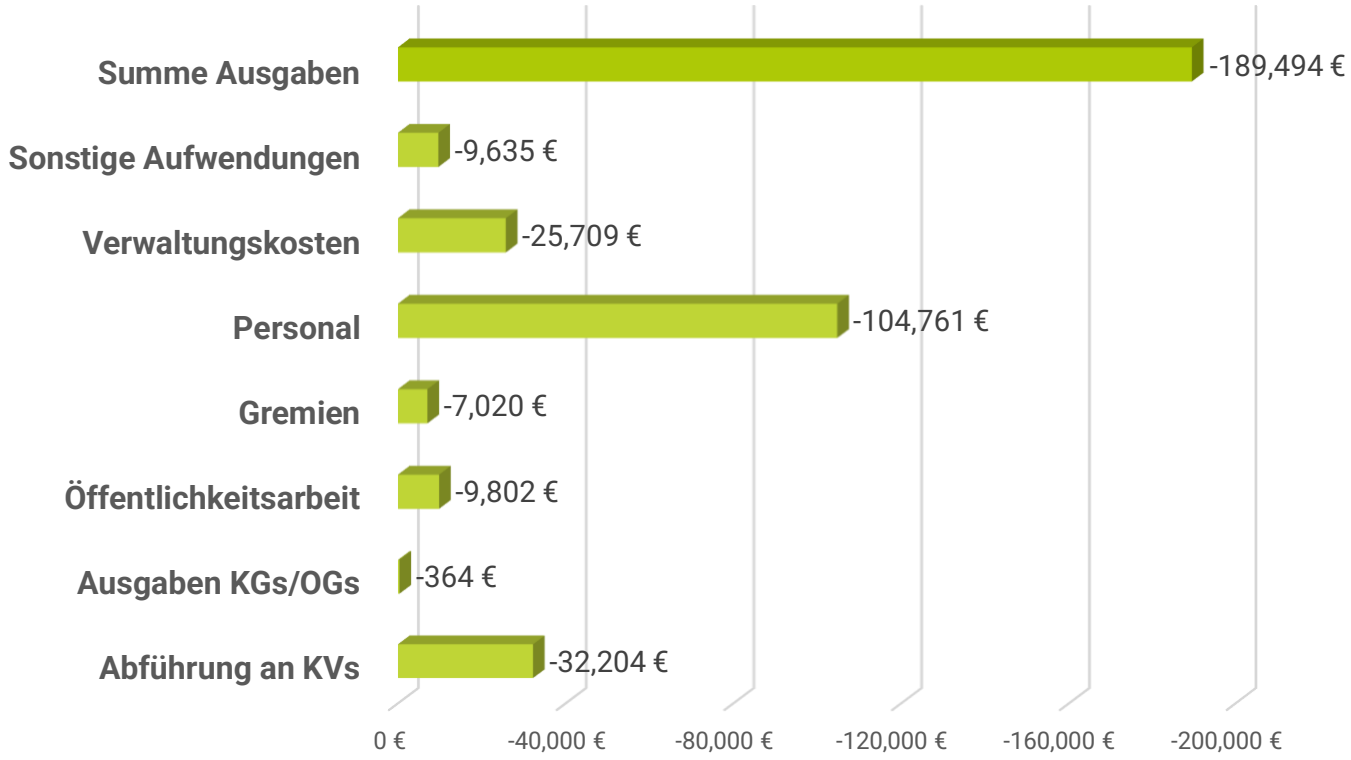


FINANZEN:

EINNAHMEN & AUSGABEN

Dank stabiler Einnahmen von rund 161.000 € und sparsamer Mittelverwendung konnten wir das Jahr mit einem moderaten Fehlbetrag von 27.200 € bei Gesamtausgaben von etwa 190.000 € abschließen.





6. Blick und Ausblick auf die Jahre 2025 und 2026 – VCD Baden-Württemberg

Im Jahr 2026 legt der VCD Baden-Württemberg seinen Schwerpunkt auf die bevorstehenden Landtagswahlen.
Unser Ziel ist es, verkehrspolitische Themen frühzeitig in die politische Debatte einzubringen und gezielt den Dialog mit Politiker*innen zu suchen. Hierfür planen wir Podien in möglichst vielen Wahlkreisen.

Dabei bleibt der Erhalt der Gäubahn eines unserer zentralen Anliegen. Gemeinsam mit anderen Verbänden werden wir weiterhin Druck auf Politik und Bahn ausüben, um die geplante Kappung auch im Jahr 2026 zu verhindern.

Als verkehrspolitischer Verband, der sich für die Belange aller Verkehrsteilnehmenden einsetzt, wollen wir unsere innerverbandlichen Strukturen weiterentwickeln, den Austausch zwischen den Mitgliedern stärken und unsere Arbeitsweise vereinfachen. Als größter Landesverband des VCD sehen wir uns in der Verantwortung, den Verband insgesamt zukunftsfähig aufzustellen.

Mit der stellvertretenden Bundesvorsitzenden Monika Zimmermann, Vithusan Vijayakumar aus Ludwigsburg vom #jungVCD und dem Landesvorsitzenden Jörg Dengler engagieren sich derzeit drei Vertreter*innen unseres Landesverbands im Projekt „VCD 4.0“. Jörg Dengler wurde im März 2025 zum Co-Sprecher des Länderrats gewählt – übrigens gemeinsam mit unserer ehemaligen stellvertretenden Vorsitzenden Marlis Heck, die wir 2024 in den hessischen Landesverband verabschiedet haben.

Das Herz unseres Landesverbands sind und bleiben jedoch die vielen Aktiven vor Ort!
In unseren Gliederungen wollen wir weiterhin aktiv bleiben und gleichzeitig noch sichtbarer werden – zum Beispiel durch gemeinsam entwickelte, wiedererkennbare Formate.

Vor Ort können wir unsere Themen mit Nachdruck vertreten. So machen wir nachhaltige Mobilität im ganzen Land konkret erlebbar – und bringen sie gemeinsam voran.

7. IMPRESSUM

Herausgeber:

Verkehrsclub Deutschland Baden-Württemberg e.V.
Tübinger Str. 15
70178 Stuttgart
Telefon.: (07 11) 6 07 02 17
E-Mail: info@vcd-bw.de Webseite: www.vcd-bw.org
Landesvorsitzender Jörg Dengler

Spendenkonto:

Sparda-Bank Baden-Württemberg
IBAN: DE32 6009 0800 0110 8396 06
BIC: GENODEF1S02

Fotos:

Stefanie Liepins (Titelbild)
Stefanie Liepins (Seiten: 2, 6, 10, 11, 13, 14, 17, 21)
Vithusan Vijaykumar (Seite 5, 12, 16)
Stefan Müller (Seite 8)
Dr. Eike-Christian Kersten (Seite 12)
Julian Rettig (Seite 13)
Benjamin Hogl (Seite 18)

Grafiken & Layout:

Richard Kauz, Werkstudent (Seiten: 1, 19, 20)
Hannes Schweikhardt (Seite 7, 15)
Rainer Haggenmiller (Seite 9)
Verkehrsclub Deutschland e.V. (Seite 18)