

# Regionalwahl 2019

Programm zur Wahl der Regionalversammlung  
am 26. Mai 2019



**DIE LINKE.**

sozial  
solidarisch  
ökologisch

Verabschiedet auf der Mitgliederversammlung der Partei DIE LINKE  
in der Region Stuttgart am 8. Dezember 2018

**Linke Politik wirkt – auch aus der Minderheit**



**DIE LINKE.**

**sozial  
solidarisch  
ökologisch**

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Regionalplanung – Böden schützen, lebenswerte Kommunen erhalten!</b>	<b>7</b>
1.1. Schutz natürlicher Lebensgrundlagen	7
1.2. Innenentwicklung und kommunaler Wohnungsbau	8
1.3. Hochwasserschutz und Starkregenprävention	9
1.4. Ökologische und soziale Energiewende demokratisch gestalten	10
1.5. Landschaftsparks – Chance für Renaturierung und nachhaltigen Tourismus	14
1.6. Gewerbeflächen – Revitalisierung statt Neubau!	16
<b>2. Verkehr – Umweltschonende Mobilität für alle Menschen in der Region ermöglichen</b>	<b>18</b>
2.1. Schienenverkehr – Problemlöser Nummer 1	20
2.2. Das tägliche S-Bahn Drama – Wo bleibt die Politik?	23
2.3. ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Menschen – Barrierefreiheit darf nicht am Bahnsteigabgang enden	24
2.4. ÖPNV auf dem Land – Neue Ideen sind gefragt	25
2.5. Schluss mit der Ausgrenzung – Her mit dem Sozialticket!	26
2.6. Die Mobilitätskarte – Die Eine für (fast) alle Mobilitätsbedürfnisse	28
2.7. Stuttgart 21 – Viel Geld für den Leistungsrückbau	29
2.8. Flughafen – es reicht	30
2.9. RELEX-Busse – sinnvolle Ergänzung oder Geldverschwendung?	30
2.10. Regionales Radschnellwegenetz	31
<b>3. Regionale Wirtschaftsförderung</b>	<b>31</b>
3.1. Regionale Kooperation statt Standortkonkurrenz	31
3.2. Nachhaltigkeits-Ökonomie – Wege aus dem Wachstumswahn	33
3.3. Nahversorgung sichern, Shopping-Paläste zukünftig verhindern	33
<b>4. Abfallentsorgung – Regionale Kooperation statt Mülltourismus</b>	<b>35</b>
<b>5. Internationale Bauausstellung – eine Chance, nutzen wir sie!</b>	<b>36</b>
<b>6. Breitbandausbau – schnell, flächendeckend und gemeinwohlorientiert</b>	<b>37</b>
<b>7. Regionales Tourismusmarketing – Chancen vor Ort nutzen</b>	<b>38</b>
<b>8. Eine starke Region braucht zusätzliche Kompetenzen</b>	<b>38</b>
<b>9. Transparente, bürgernahe Politikgestaltung und Verwaltung</b>	<b>39</b>
<b>10. Finanzierung der Region – Erfolg kostet Geld</b>	<b>39</b>
<b>Unsere Kandidat_innen</b>	<b>40</b>

## **Regionalpolitik von unten – sozial, solidarisch und ökologisch!**

### **Programm zur Wahl der Regionalversammlung am 26. Mai 2019**

Unsere Region durch soziale, solidarische und ökologische Politik lebenswert zu gestalten und künftigen Generationen besser zu hinterlassen als sie heute ist – dafür steht DIE LINKE in der Regionalversammlung Stuttgart. Wir wollen den Zeitgeist verändern und die neoliberale Standortlogik überwinden, welche Regionen, Kommunen und Menschen in Konkurrenz zueinander definiert. Für uns steht das Gemeinwohl an vorderster Stelle.

Soziale, solidarische und ökologische Politik ist zwingend eine Politik, die sich am Gedanken der Nachhaltigkeit bemisst. Eine Politik, die für gerechten Ausgleich zwischen allen Menschen eintritt, globale Zusammenhänge erfasst, und die Berücksichtigung der Folgen heutiger Entscheidungen für künftige Generationen zum Maßstab verantwortungsbewusster Politik macht. Raubbau an den natürlichen Lebensgrundlagen unseres Planeten lehnen wir entschieden ab.

DIE LINKE fordert gerade auch die hier lebenden Menschen ohne Wahlberechtigung auf, an der Entwicklung unserer regionalen Politik mitzuwirken. Es bleibt ein Geburtsfehler der Region, dass aufgrund des Wahlrechts alle Nichtdeutschen – auch die EU-Bürger – von der Wahl ausgeschlossen sind. Wir fordern von der Landesregierung, das Wahlrecht für alle hier lebenden Menschen einzuführen und ihnen nicht länger demokratische Teilhabe vorzuenthalten!

DIE LINKE im Regionalparlament gestaltet ihre Arbeit transparent und dialogorientiert. Sie setzt sich auch weiterhin für soziale Teilhabe, zukunftsfähige Infrastruktur, gute Arbeit, Barrierefreiheit und eine ökologische Boden-, Verkehrs- und Energiepolitik ein. Wir laden alle interessierten Menschen zur Mitarbeit ein – unabhängig von Wahlberechtigung und Parteimitgliedschaft.

## Linke Politik wirkt – auch aus der Minderheit

In den vergangenen zwei Amtsperioden konnten LINKE Regionalräte wichtige Themen in die Debatte einbringen und Erfolge erzielen, auch in Zusammenarbeit mit Verbänden und örtlichen Initiativen.

So hat DIE LINKE die Zusammenführung aller öffentlichen Mobilitätsangebote in einer »Mobilitätskarte« bereits 2009 vorgeschlagen. Zwar wurde die Initiative zunächst abgelehnt, doch schon nach kurzer Zeit fanden sich zentrale Bestandteile einer **Mobilitätskarte** in Anträgen anderer Fraktionen wieder – bis hin zur CDU und in Beschlussempfehlungen der Verwaltung. Seit 2015 wird sie unter der Bezeichnung »**Polygo-Card**« ausgegeben und verbindet die Nutzung von Sharing-Lösungen mit dem VVS-Service und weiteren öffentlichen Leistungen. 2019 erarbeitet der VVS nach erneuter Initiative der LINKEN eine Konzeption zur Weiterentwicklung von Polygo, hin zu einer multimodalen Mobilitätsplattform.

Auch beim **VVS-Sozialticket**, für das wir nun seit 10 Jahren entschlossen eintreten, der Nutzung der Bahnstrecke Untertürkheim-Kornwestheim (»Schusterbahn«), der Reaktivierung der Panoramabahnstrecke, bei unseren Forderungen nach einem regionalen Energie- und Klimaschutzkonzept oder beim Thema Inklusion hat DIE LINKE über die zurückliegenden Amtsperioden hinweg durch Anträge und Anfragen hartnäckig Druck gemacht und kann auf erste Erfolge verweisen.

Ein großer naturschutzpolitischer Fortschritt ist der Einstieg in ein **regionales Kompensationsflächenmanagement**, das auf unseren Antrag hin als Forschungsprojekt RAMONA nun in die Umsetzung gebracht wird.

Seit langem setzen wir uns für eine regionale Energie- und Klimaschutzstrategie ein. Unter ihrem Dach sollen regionale Leuchtturmprojekte entstehen, beispielsweise eine regionale Radverkehrsoffensive, ein Wärmekataster und ein virtuelles Kraftwerk auf Basis



erneuerbarer Energien und innovativer Speichertechnologien. Mit Beschluss des Haushalts 2019 wird diese Initiative unserer Fraktion nun von der Verwaltung in die Umsetzung gebracht.

Unser konsequenter Widerstand gegen die stetigen VVS-Ticketpreiserhöhungen hatte letztlich Erfolg: Mit der VVS-Zonenreform sinken die Preise im Verkehrsverbund ab 2019 ganz erheblich. Zudem wird der Zonen-Flickenteppich deutlich reduziert und damit viele Ungerechtigkeiten der Tarifgestaltung für den ländlichen Raum verringert. Auch unsere Forderung, ein **Azubi-Ticket im VVS** einzuführen, wurde 2016 erfolgreich umgesetzt.

Auf unsere Initiative hin wird 2019 die Wirtschaftlichkeit der 1. Klasse in der S-Bahn überprüft, deren Abschaffung wir beantragt haben. Darüber hinaus setzen wir uns für einen durchgehenden Nachttakt der S-Bahn an allen Werktagen ein.

Auf Antrag der LINKEN wurde beschlossen, dass bei zukünftigen S-Bahn-Bestellungen mobile Internetdienste nach dem jeweiligen Stand der Technik in den Fahrzeugen verfügbar sein müssen. Auch dass künftig in der Verwaltung des Verbands Region Stuttgart verstärkt auf regionale, saisonale und ökofaire Bewirtung und Beschaffung geachtet wird, geht auf unsere Initiative zurück.

Zur Debatte um Problemlösungsstrategien bezüglich der Wohnungsnot in der Region Stuttgart fand auf Initiative der LINKEN 2018 eine regionale Fachtagung zu sozialem und gemeindlichem Wohnungsbau statt. Ein wichtiger Impuls in Richtung der Städte und Gemeinden, die bislang kaum Anstrengungen unternehmen, durch gemeinwohlorientierten Wohnungsbau die Wohnraumversorgung für Menschen mit geringen Einkommen sicherzustellen.

Ein Verhandlungserfolg ist, dass sich die Region im neuen Leitbild für die „Wirtschafts- und Wissenschaftsregion“ auf Druck der LINKEN für nachhaltiges Handeln und gerechte soziale Verhältnisse einsetzen will.

Mit dem Auftakt zur **Internationalen Bauausstellung IBA 2027** ist ein Memorandum entstanden, das unseren Vorstellungen von innovativem, sozialem und **ökologischem Städtebau** für die Region sehr nahe kommt.

# 1. Regionalplanung – Böden schützen, lebenswerte Kommunen erhalten!

## 1.1 Schutz natürlicher Lebensgrundlagen

Boden ist eine endliche Ressource und in menschlichen Betrachtungszeiträumen nicht vermehrbar. Sie zu schützen bedeutet, die natürlichen Lebensgrundlagen für kommende Generationen zu erhalten, planetare Grenzen anzuerkennen, und so einen ökologischen Gesellschaftsvertrag zu erfüllen.

Bei der Raumordnung setzt sich DIE LINKE auf allen Ebenen für das Ende des Flächenverbrauchs ein.

Die Siedlungs- und Verkehrsfläche frisst sich immer weiter in die Landschaft. Besonders hochwertige Böden fallen ihr zum Opfer. In der Region Stuttgart ist heute 22,8 Prozent des Bodens versiegelt, so viel wie nie zuvor. Bedingt

durch die Wirtschaftskrise und die restriktiven Regeln des Regionalplans 2020 konnte der Flächenfraß kurzzeitig gedrosselt werden. Er nimmt jedoch seit Beginn des konjunkturellen Aufschwungs und durch intensive Boden- und Immobilienspekulation wieder deutlich Fahrt auf. 2017 wurden in Baden-Württemberg pro Tag 7,9 Hektar an wertvollstem Boden versiegelt und damit unwiederbringlich zerstört – doppelt so viel wie noch ein Jahr zuvor. Entgegen früherer Annahmen steigt die Bevölkerungszahl in Stuttgart und in den Mittelstädten an, insbesondere durch Zuzug aus strukturalarmen und durch die Finanzmarktkrise geschädigten Regionen in der EU, wie den Mittelmeer-Anrainerstaaten. Gleichzeitig steigt die Zahl der Single-Haushalte, während Familiengründer mangels bezahlbarem Wohnraum aus den Städten auf die grüne Wiese ziehen, um von dort mit dem Auto zur Arbeit zu pendeln. Die Folge ist mehr Straßenverkehrsfläche. So steigt die Flächeninanspruchnahme mit aktuell 311 Quadratmetern pro Person immer weiter auf Kosten der nachfolgenden Generationen an.



In Baden-Württemberg wurde im Jahr 2017 eine Fläche von 2.867 Hektar verbraucht. Allein in den letzten 50 Jahren ist in der Region Stuttgart so viel fruchtbarer Boden versiegelt worden wie in der gesamten Menschheitsgeschichte zuvor.

Die Bodenversiegelung mit ihren nachteiligen Folgen für das lokale Klima, für die biologische Vielfalt, die Landwirtschaft sowie das Grund- und Oberflächenwasser muss gestoppt werden. **Deshalb fordern wir im regionalen Maßstab das Null-Flächenwachstum.** Neue Entwicklungen darf es grundsätzlich nur dort geben, wo entlang vorhandener Entwicklungsachsen schienengebundene Anschlüsse vorhanden sind und in gleichem Umfang brachliegende Flächen entsiegelt und entwidmet werden, beispielsweise die 1.300 Hektar ausgewiesene aber noch nicht erschlossene Gewerbe- und Industrieflächen in den Flächennutzungsplänen der Region. Um die Entwicklungen beurteilen zu können, fordern wir ein jährliches regionales Flächenmonitoring. Durch die Regionalplanung und die Besinnung auf kurze Wege muss der straßengebundene Personen- und Wirtschaftsverkehr verringert werden. Eine Million Menschen in der Region sind heute von krankmachendem Straßenlärm betroffen. Ihnen kann durch eine steuernde Regionalplanung wie wir sie fordern gezielt geholfen werden.

## 1.2 Innenentwicklung und kommunaler Wohnungsbau

So schmerzhaft es sein mag, aber die Kommunen in der Region müssen radikal umdenken: keine Neubau- oder Gewerbegebiete auf der grünen Wiese! Vorrang hat die Entwicklung und **Reaktivierung von Ortskernen**, das Flächensparen, die Schließung von Baulücken und das **Flächenrecycling**. DIE LINKE begrüßt in diesem Punkt den Regionalplan 2020 als Schritt in die richtige Richtung. Die Wachstumsbegrenzung für Gemeinden abseits der Entwicklungsachsen ist notwendig. Bei einer Güterabwägung von regionalen und örtlichen Interessen hat das Selbstbestimmungsrecht der Gemeinden in legitimer Weise dort seine Grenze, wo lokale Kirchturmpolitik dem Gemeinwohl aller Bürger in der Region schadet und einem schonenden Umgang mit der endlichen Ressource Boden widerspricht. Leider zeigt sich, dass die Instrumente des Regionalplans nicht konsequent angewandt werden. Unter dem Schlagwort eines »atmenden Regionalplans« werden systematisch falsche Infrastrukturentscheidungen abgesegnet. Dazu gehören insbesondere die Ausweisung von neuen Baugebieten mit dörflichem Charakter, die keinen Beitrag zur Bewältigung der Wohnungsnot leisten, gleichzeitig jedoch sehr viel Bauland verschlingen, oder Gewerbegebiete im Regionalen Grünzug, der eigentlich vor jeglicher Bebauung geschützt werden müsste.

Neues Bauland wird viel zu oft als Treibstoff für eine lokale Wachstums- und Wirtschaftspolitik ausgewiesen, um insbesondere junge Familien anzusiedeln. Eine nachhaltige Stadt- und Gemeindeentwicklung muss aber zwingend im Bestand erfolgen, nicht durch weiteres Flächen- und Bevöl-



kerungswachstum. Dazu ist eine strategische Bodenbevorratung vor Ort zu betreiben, damit die Bodenspekulation eingedämmt und insbesondere die Wohnraumversorgung für alle sozialen Schichten sichergestellt werden kann. **Wir fordern einen Wiedereinstieg der Kommunen in den sozialen und gemeindlichen Wohnungsbau**, denn anders ist die Mietexplosion und die Entwurzelung von Menschen aus ihren Wohnquartieren nicht zu stoppen. Eine besondere Bedeutung kommt zukünftig der Sicherung der Nahversorgung vor Ort und im Quartier zu, denn bereits 20 Prozent aller Gemeinden in der Region haben diese schon verloren.

Wir LINKEN stehen für eine qualifizierte Siedlungsentwicklung, die Funktionen in Quartieren zusammenführt. Durch höhere Bruttowohndichtevorgaben können Städte und Gemeinden der Wohnraumnot begegnen, Stadtreparatur betreiben, Infrastruktur und Daseinsvorsorge bündeln, und dadurch das Bevölkerungswachstum von der Bodenzerstörung entkoppeln. Insbesondere die Digitalisierung ist eine Chance, Wohnen und Arbeiten räumlich zusammenzuführen und ressourcenleichte Lebensstile zu stärken.

Auch den erheblichen gewerblichen Leerständen in den Städten, den nicht entwickelten, aber mit Baurecht versehenen Baufeldern im Innenbereich und den Wohnungsleerständen an der Peripherie der Region gilt es entschieden entgegenzusteuern. Hier ist der Gesetzgeber gefordert, steuerliche Anreize für die Aktivierung zu schaffen, oder den Kommunen die Möglichkeit zu eröffnen, entsprechende Abgaben zu erheben. Eigentum ist dem Grundgesetz nach in seinem Gebrauch dem Gemeinwohl verpflichtet. Leerstände und Baulandreserven in Privatbesitz sind angesichts der Wohnungsnot in den Ballungsräumen nicht zu akzeptierende Zustände.

### 1.3 Hochwasserschutz und Starkregenprävention

Aufgrund der Erfahrungen der letzten Jahre sowie der bekannten Folgen des Klimawandels muss für DIE LINKE der Hochwasserschutz zwingender Bestandteil jedes Regionalplans sein. 47 Prozent der Gewässerabschnitte sind stark oder sehr stark verändert worden, woraus sich eine große Gefahr für die Überschwemmung von Siedlungsgebieten ergibt. Dies kann im Wesentlichen nur durch die Ausweisung von Überschwemmungsgebieten für die Gewässer reduziert werden, die nach dem neuen Landeswassergesetz zukünftig von jeglicher Bebauung frei gehalten werden müssen. Auch der Rückbau von gewässernaher Bebauung auf Flächen, die für einen **sinnvollen und ökologischen Hochwasserschutz** nötig sind, ist für DIE LINKE kein Tabu. Auf unsere Initiative hin hat sich die Region 2014 mit der neuen Hochwassergefahrenkartierung des Regierungspräsidiums befasst. Wir wollen diese Gefährdungskartierung fest in den Regionalplan verankern, um Bauverbotszonen zu definieren. Auch die aus Starkregen resultierenden Gefährdungen sollten aus Sicht der LINKEN für die gesamte Region erfasst werden, um sie bei der künftigen Planung berücksichtigen zu können.

Die wenigen, nicht als Kulturlandschaft überprägten Räume, besonders an den Randlagen der Region, gilt es dauerhaft zu erhalten und unter Schutz zu stellen.

### 1.4 Ökologische und soziale Energiewende demokratisch gestalten

DIE LINKE will die Region Stuttgart zur Modellregion für nachhaltige Entwicklung machen, und dazu ressourcenleichte Infrastrukturen und nachhaltige Stoffkreisläufe etablieren. Innovative Stadt- und Dorfquartiere sollen gefördert, kommunale Ressourcenstrategien unterstützt und innovatives ökologisches Produktdesign gestärkt werden. Wir wollen den Einsatz kritischer Rohstoffe reduzieren, genauso wie Grundstoffe mit einem schweren ökologischen Rucksack. Insbesondere halten wir die Schaffung eines regionalen Sekundärrohstoffmarktes für notwendig, um auf die absehbaren Ressourcenverknappungen zu reagieren. **Wir fordern, dass technische Kreisläufe künftig so gestaltet werden, dass in ihnen nur noch Wertstoffe zirkulieren und am Ende der Nutzungsdauer von Produkten oder Infrastruktur nicht länger Abfall entsteht.** So kann vom Gebäude bis zum alltäglichen Gebrauchsgegenstand, angelehnt an biologische Kreisläufe, alles in nachhaltigen Stoffkreisläufen zirkulieren. Dieser innovative Ansatz für ein neues Design wird unter dem Begriff »**Cradle-to-Cradle**« gefasst.

Bis zum Jahr 2035 muss die Region eine ausgeglichene Klimabilanz vorlegen, um ihren Beitrag zur Erreichung der UN-Klimaziele einzulösen. Das gelingt nur, wenn der Energiebedarf erheblich sinkt und in allen Verbrauchssektoren gänzlich auf Basis regenerativer Energieerzeugung gedeckt wird. Um diese Ziele

zu erreichen, sind verbindliche Schritte und ein regionales Energie- und Klimaschutzkonzept (REKLIS) notwendig. Bisher ist DIE LINKE die einzige Kraft, die sich für die verbindliche Umsetzung und Weiterentwicklung des Konzepts REKLIS einsetzt und eine **regionale Allianz für Klimaschutz** fordert.



Die Region ist noch immer Entwicklungsland in Sachen Energiewende. Importierte fossile Energieträger wie Kohle, Öl und Gas, sowie das Atomkraftwerk Neckarwestheim II – eine ständige Gefahr für die Menschen bis zur geplanten Abschaltung im Jahr 2022 – decken hauptsächlich den Energiehunger der Region. Anstatt die krisengeschüttelte und skandalumwitterte EnBW schrittweise abzuwickeln, ließ die damalige grün-rote Landesregierung zu, dass neue Kohlekraftwerke ans Netz gingen, um die abgeschalteten Atomkraftwerke zu ersetzen. Das hat mit Energiewende und Klimaschutz nichts zu tun. Gleichzeitig erschwerten Grüne und SPD die Übernahme der Versorgungsnetzkonzessionen als finanzielles Rückgrat für konzernunabhängige kommunale Stadtwerke. Genau diese Stadtwerke sind jedoch der Schlüssel, um die Energiewende vor Ort demokratisch zu gestalten, den sozialen und ökologischen Ausgleich sicherzustellen, erneuerbare Energie ans Netz zu bringen, Wertschöpfung und krisensichere Arbeitsplätze in der Wirtschaftsregion zu schaffen und langfristig zu sichern. Die grün-schwarze Landesregierung hat diese Politik nahtlos fortgesetzt.

Leider hat die schwarz-rote Bundesregierung auf Druck der Energiekonzerne in ihren Koalitionsvertrag aufgenommen, stärker regulierend in die Entwicklung neuer Anlagen zur Einspeisung regenerativer Energie eingreifen

zu wollen. Das hat den Ausbau der Windenergie und der Photovoltaik in der Region weitgehend zum Stillstand gebracht. Wieder einmal zeigt sich, dass die Energiewende nur als Projekt »von unten«, gegen den Druck der Energiekonzerne gelingen kann.

Bei der Windkraft trägt der Südwesten durch eine jahrzehntelange Verhinderungsplanung mit weniger als einem Prozent an der Energieerzeugung auch acht Jahre nach dem Regierungswechsel die rote Laterne im Vergleich der Flächenländer. Trotz der Ausweisung von Windenergievorrangflächen stockt die Entwicklung von Windparks.

Für DIE LINKE ist klar: Die **Windenergie** wird einen großen Beitrag dazu leisten, dem Klimawandel zu begegnen, die Importabhängigkeit fossiler Energie zu mindern und **ökologische Wertschöpfung** in die Region zu bringen. Wir setzen uns dafür ein, dass auf Ebene der Regionalplanung die maximal mögliche Fläche gemäss der Vorgaben der Landesregierung für Vorranggebiete und den noch ausstehenden Erkenntnissen aus der Artenschutzbegutachtung ausgewiesen wird, und erst in Genehmigungsverfahren naturschutzfachliche Fragen abschließend geklärt werden: dort wo sie auch hingehören.

Neben der regional bedeutsamen Windenergie unterstützen wir die Weiterentwicklung der Landwirtschaft hin zu ökologischer Produktion, wie wir sie heute schon auf 8 Prozent der landwirtschaftlichen Fläche finden – mit **artgerechter Tierhaltung** und lokalen Wirtschafts- und Vermarktungskreisläufen. Dazu gehört für uns die energetische Nutzung biogener Reststoffe in lokalen Kooperationen, die Nutzung von Dachflächen für Photovoltaik, und die Hebung von Erdwärmepotentialen für eine regenerative Wärmeversorgung. Biogasanlagen unter 0,5 MW Leistung können nachhaltig bewirtschaftet werden und speisen sich aus dem lokalen Reststoffaufkommen. Große Biogasfabriken, die Biomassetransporte über hunderte Kilometer voraussetzen, lehnen wir hingegen entschieden ab. Genauso wie den Anbau von Energiepflanzen in ökologisch bedenklichen Monokulturen wie im Falle von Mais und Wintergetreide, die heute schon auf 3 Prozent der regionalen Ackerfläche zu finden sind. Das neue Kreislauf- und Ressourcengesetz im Bund zwingt zur getrennten Erfassung des Biomülls als Rohstoff. Das bietet die Chance, Biogas für die lokale Wärme- und Stromgewinnung zu nutzen.

War ursprünglich die Wasserkraft Energiequelle Nr. 1 in Süddeutschland, so wurden viele Anlagen über die Jahrzehnte mittels Prämien stillgelegt.

40 Prozent der Wasserkraftanlagen sind heute älter als 50 Jahre. Moderne Technik macht kleine Laufwasserkraftwerke jedoch wieder interessant. Deren umweltschonender Ausbau kann einen wichtigen Beitrag zur Grundlast leisten, deshalb fordern wir eine vollständige Potentialanalyse. Durch Förderung der dezentralen Energiespeicherung können die Lastschwankungen im elektrischen Netz ausgeglichen werden. Wasser ist ein Medium zur Energiespeicherung aus überschüssigem Strom, z. B. durch »Power-to-Liquid«. Diese Techniken müssen in der Region Stuttgart erprobt werden, dort wo auch innovative Forschungsverbünde wie das Zentrum für Sonnenenergie und Wasserstoff-Forschung (ZSW) beheimatet sind. Denn nur durch dezentrale Energiespeicherung, die die Schwankungen bei der Einspeisung aus erneuerbaren Energien ausgleicht, kann die Energiewende gelingen. Zur Praxiserprobung innovativer Energielösungen muss die Wirtschaftsförderung der Region einen wesentlichen Beitrag leisten. Damit die Städte und Gemeinden die Potentiale der Energiewende erkennen, drängt DIE LINKE auf die **Entwicklung von Energienutzungsplänen** in allen Kreisen und einen regionalen Wärmeatlas.

Aus der Summe erneuerbarer Energien und Speichertechnologien soll mittelfristig ein virtuelles Kraftwerk Region Stuttgart entstehen, das den Energie- und Wärmebedarf zuverlässig ganzjährig decken kann.



## 1.5 Landschaftsparks – Chance für Renaturierung und nachhaltigen Tourismus

DIE LINKE befürwortet weitestgehend die bisherigen Anstrengungen zur Gestaltung der Landschaftsparks, insbesondere jene zur Renaturierung und ökologischen Aufwertung des Neckarufers und der anderen Fließgewässer in der Region. Großer Schwachpunkt dieser Pläne ist jedoch, dass sie derzeit nur empfehlenden Charakter haben. DIE LINKE strebt daher Regelungen auf Landesebene an, dass Vorgaben aus Landschaftsmasterplänen für untergeordnete Planungsträger verbindlich sind. Die Masterpläne sollen vor Ort in **breiten Beteiligungsverfahren**, insbesondere mit Kindern und Jugendlichen entstehen. Sie können einen wichtigen Beitrag zur Reparatur stark gewerblich oder industriell überprägter Räume und Flussufer leisten, und aktivieren vielfach vor Ort sinnvolle Nachfolgeinvestitionen im öffentlichen und privaten Raum.



Die Mitfinanzierung der lokalen Landschaftsparkmaßnahmen durch die Region darf sich nicht nur auf die touristische Erschließung der Teilräume beschränken, sondern muss deren Einzigartigkeit und Vielgestaltigkeit dauerhaft erhalten. Deshalb ist uns die Einbindung naturpädagogischer

Bildungsmaßnahmen wichtig. Einzelne Projekte sollen in eine gemeinsame Landschaftspark-Applikation und einen digitalen Routenplaner einfließen. Dazu sind auch Formate wie die computergestützte Erweiterung der visuellen Wahrnehmung durch die »augmented reality« zu integrieren, um die Projekte und Landmarken erlebbar und die historischen Begebenheiten sichtbar zu machen. Als positives Pilotprojekt im Landschaftspark betrachten wir die Route der Industriekultur im Filstal, die sich dem industriegeschichtlichen Erbe widmet und dazu in einem breit angelegten Beteiligungsprozess das Wissen und die Erinnerung der Bevölkerung integriert. DIE LINKE setzt sich dafür ein, dass sich dieses Projekt nicht ausschließlich auf die Betrachtung industrietechnischer Historie reduziert, sondern sich

auch in starkem Maße mit den politischen und soziokulturellen Bedingungen und Leistungen der Menschen in den jeweiligen dargestellten Betrachtungszeiträumen auseinandersetzt.

Für den Rems-Murr-Kreis steht die **interkommunale Gartenschau 2019** als große Entwicklungschance an. Die Rems wird an vielen Stellen erlebbar gemacht und so zum identitätsstiftenden Band zwischen den 16 beteiligten Kommunen. Innerörtliche Erholungs- und Aufenthaltsräume in hoher Qualität entstehen neu und es wird sanfter und umweltschonender Tagestourismus gefördert. Die Gartenschau muss aus unserer Sicht genutzt werden, um die Erschließung mittels öffentlicher Verkehrsmittel dauerhaft zu verbessern. 600.000 Menschen in der Region haben heute keinen ausreichenden Zugang zu erholsamer Landschaft in ihrem Lebensumfeld. Hier muss durch gezielte Landschaftsreparatur hochwertiger Erholungsraum entstehen. Dafür sollen Landschaftsparkmittel und Kompensationszahlungen zum Einsatz kommen. In stark belasteten Städten wollen wir verstärkt urbane Ruhe- und Erholungsräume fördern, entsprechend dem Konzept der »grün-blauen Stadt« mit mehr Baumbestand und Oberflächenwasser. Denn der Klimawandel wird die Lebensqualität in verdichteten Räumen erheblich beeinträchtigen und den Hitzestress deutlich erhöhen. Widerstandsfähige Stadtstrukturen sind strategisches Ziel der LINKEN.

## 1.6 Gewerbeflächen – Revitalisierung statt Neubau!

DIE LINKE lehnte die Änderung des Regionalplans zur Schaffung von neuen Gewerbeschwerpunkten entlang der A81 im Korridor von Stuttgart/Engelbergertunnel bis zur nördlichen Regionsgrenze strikt ab. Dass Industrie- und Logistikunternehmen ein starkes Interesse zur Ansiedlung in diesem Raum zeigen, ist unbestritten. Aber die Frage, welche Maßnahmen diese Akteure selbst treffen, um in einem ohnehin von Logistik geprägtem Gebiet die enormen Umweltbelastungen einzudämmen, lassen sie offen. Fakt ist, dass der Umweltbericht der Region eine eindeutige Sprache spricht. Hier ist von erheblichen Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Nutzflächen, des Landschaftsbildes, des Schutzgutes Boden, der Luftleitbahnen, des Klimas und nicht zuletzt der dort lebenden Menschen zu lesen. Trotz dieser gravierenden, selbst erarbeiteten Mahnungen knickt eine große Mehrheit in der Regionalversammlung wieder einmal vor der Wirtschaft ein. Gleiches droht auf der Filderebene, die nach den Vorstellungen der Planungsverwaltung eine starke Aufsiedlung erfahren soll. **Wir fordern statt neuer Gewerbeflächen auf der grünen Wiese die Reaktivierung von Industriebrachen durch ein nachhaltiges und ressourcenoptimiertes Gewerbeflächenmanagement, sind damit jedoch bisher an den Mehrheiten gescheitert.**

Für DIE LINKE steht die Transformation bestehender Gewerbe- und Industriegebiete im Vordergrund, mit dem Ziel, die städtebauliche Qualität zu verbessern, die Flächenproduktivität zu optimieren, zukunftsfähige Technologien zu verankern und Arbeitsplatzschwerpunkte optimal mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu erschließen. Dabei sind übergreifende Synergien zum Ressourcenschutz zu heben: Der Abfall des einen Betriebs kann der Wertstoff eines anderen sein, gemeinsame Lagerwirtschaft kann Kosten reduzieren, quartierbezogene Energiesysteme eine zuverlässige und effiziente Anlagentechnik ermöglichen, ein übergreifendes betriebliches Mobilitätsmanagement den Verkehr reduzieren.

Die raumordnerische Trennung der Gewerbegebiete von gewachsenen Siedlungsstrukturen ist tatsächlich nur in wenigen Fällen nötig, um beispielsweise den Immissionsschutz sicherzustellen. Größtenteils können und sollten Gewerbeflächen in bestehende Siedlungsstrukturen eingebettet und flächensparend realisiert werden. DIE LINKE strebt diese unter dem Begriff »**die produktive Stadt**« gefassten urbanen Mischstrukturen an. Wir begrüßen zudem die gezielte Schaffung von Betriebswohnungen im Umfeld des Arbeitsplatzes, um Verkehrsströme zu vermeiden. Für alle Vorhaben der gewerblichen Entwicklung soll künftig die regionalplanerische Zielvorgabe bestehen, Verkehre zu reduzieren. Wenn dies nicht der Fall ist, sind Kompensationen zu entrichten. Hieraus können die Betriebskosten für die Anbindung an den ÖPNV bezogen auf den Verursacher refinanziert werden.

Laut Bundesumweltamt sind trotz effizienterer Antriebe die CO<sub>2</sub>-Emissionen der LKW-Flotte zwischen 1995 und 2017 um 16 Prozent angestiegen. Das starke Wachstum der Straßenlogistik ist eine große Herausforderung. Wir bedauern ausdrücklich die Auflösung des regionalen Logistikkompetenzzentrums KLOK, und sind bestrebt, diese Struktur neu zu etablieren. Ziel der LINKEN ist es, Warentransporte möglichst umweltschonend und effizient abzuwickeln, insbesondere Güter auf die Schiene und die Binnenschifffahrt zu bringen. Regionale Wirtschaftskreisläufe zu etablieren und die Vorgabe, Lagerwirtschaftsquoten an Betriebsstandorten zu erfüllen, kann das Logistikverkehrsaufkommen deutlich vermindern. Auch gilt es, Leer- und Lufttransporte systematisch zu verringern. **DIE LINKE fordert, dass sich die Wirtschaftsförderung der Region um ein Netzwerk zwischen Produzenten, Logistik, Handel und Endabnehmern bemüht, um dieses Einsparpotenzial zu nutzen.** Insbesondere in den Städten müssen mehr Logistik-Hubs entstehen, um die Feinverteilung mittels umweltschonender Cargo-Bikes zu ermöglichen. Schwere LKW wollen wir schrittweise aus den Stadtzentren entfernen.

## 2. Verkehr – Umweltschonende Mobilität für alle Menschen in der Region ermöglichen

Im wahrsten Sinne des Wortes erstickt die Region im Verkehr. Grenzwertüberschreitungen von Luftschadstoffen sind nicht nur ein Stuttgarter Problem, sondern betreffen zahlreiche weitere Städte und Gemeinden. Zusätzlich sind über eine Million Menschen in der Region von krankmachendem Straßenlärm betroffen. Dreckige Luft, Lärmvergiftung und verödete Straßenzüge sind kein grünes Luxusthema. In aller Regel sind es die einkommensschwachen Teile der Bevölkerung, die an den hochbelasteten Straßen in Stuttgart und vielen weiteren Kommunen der Region leben müssen, und von der Gesundheitsschädigung unmittelbar betroffen sind.

Ein grundsätzliches Umdenken ist erforderlich, um die Stadtregion lebenswert zu gestalten. Wir orientieren uns dabei an visionären Transformationsprozessen in europäischen Großstädten wie Kopenhagen, Madrid oder Helsinki. Die Studie der Landesstiftung »Mobiles Baden-Württemberg – Wege der Transformation zu einer nachhaltigen



Mobilität« hat aufgezeigt, welche Schritte nötig sind, um die sozialen und ökologischen Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Eine **neue, zukunftsfähige Mobilitätskultur** wird es jedoch nur geben, wenn die Voraussetzungen geschaffen sind, dass Menschen nicht mehr auf einen PKW angewiesen sind. Dieses Ziel verfolgt DIE LINKE.

Für DIE LINKE ist die Sicherung der Nahversorgung und die Stärkung der Quartiere genauso eine öffentliche Aufgabe der Daseinsvorsorge wie der Aufbau eines regional flächendeckenden Netzes alternativer Mobilitätsangebote aus ÖPNV, Car-Sharing und eines Fahrrad- bzw. Pedelec-Verleihsystems mit einheitlichen Tarifen, Zugangs- und Abrechnungssystemen. Die Region hat aus Sicht der LINKEN die Aufgabe, ein solches vernetztes

Mobilitätssystem gemeinsam mit den Kreisen und Kommunen zu planen, zu koordinieren und schrittweise aufzubauen. Mit der Polygo-Karte und dem Verleihsystem RegioRadStuttgart sind hierzu bereits erste wichtige Schritte passiert. Ein **vollflächiges Car-Sharing-System** für die Region ist der nächste Baustein hin zu multimodaler Mobilität. Für einen Verdrängungswettbewerb zwischen verschiedenen Anbietern alternativer Mobilitätsangebote ist aus Sicht der LINKEN bei der Organisation umweltschonender Mobilität kein Platz.

Den Beschäftigten der Automobilindustrie und der Zulieferer hilft es mittel- und langfristig nicht bei der Sicherung ihrer Arbeitsplätze, wenn ihren tricksenden und täuschenden Bossen von einer kumpantenhaften Politik suggeriert wird, dass das alte Geschäftsmodell – gegebenenfalls mit ein paar Modifikationen der Antriebstechnik – zukunftsfähig sei. Software-Updates oder technische Nachrüstungen bei der Abgasreinigung sind nicht die Lösung der regionalen Verkehrsprobleme. Die mittlerweile von den Gerichten angeordneten Fahrverbote für alte Dieselfahrzeuge werden das Emissionsproblem ebensowenig lösen, sondern lediglich zur Freude der Automobilindustrie

vorgezogene Ersatzinvestitionen auslösen. In der Vergangenheit wurden Fortschritte in der Antriebstechnologie regelmäßig zunichte gemacht durch das Wachstum der Zulassungszahlen und die Steigerung von Gewicht und Motorisierung der Fahrzeugflotte, sowie bei den zurückgelegten Strecken.



Völlig verfehlt ist der Versuch, durch Straßenneu- und Ausbau die Verkehrsprobleme in den Griff zu bekommen. Nur durch vielfältige Maßnahmen der Verkehrsvermeidung und den Ausbau des ÖPNV besonders in der Fläche lässt sich der Verkehr mit all seinen negativen Folgeerscheinungen wie Lärm, Abgase, Bodenverbrauch, Klimaschädlichkeit und Unfallopfer spürbar reduzieren und die Klimaziele auf Bundes- und Landesebene einhalten. Hierzu brauchen wir attraktive Anbindungen auch von Mittel- und Kleinzen-

tren im Rahmen eines integrierten regionalen Mobilitätskonzepts. Der am 18.07.2018 gegen die Stimmen der LINKEN verabschiedete Regionalverkehrsplan verschärft die bestehenden Probleme. Er ist Ausdruck rückwärtsgerichtetem Denken, da sich mit den Mitteln des vergangenen Jahrhunderts die aktuellen Probleme nicht lösen lassen. Die einseitige Fixierung des Regionalverkehrsplans auf großflächigen Straßenbau wird in absehbarer Zeit keinen Stau reduzieren, sondern noch mehr Auto- und LKW-Verkehr hervorrufen. Da die Region aber nur für die Planungsgrundlagen zuständig ist, nicht aber für den Straßenbau selbst, besteht begründete Hoffnung, dass verkehrspolitische »Zombies« wie der Nord-Ost-Ring oder die Filderauffahrt mit Kosten von zusammen über 600 Millionen Euro nie verwirklicht werden.

DIE LINKE lehnt den Ausbau der großen Verkehrsachsen in der Region entschieden ab und unterstützt Initiativen und Verbände, die sich gegen diese verfehlte Verkehrspolitik zur Wehr setzen.

- ◄ die schnellstmögliche Umsetzung der im Regionalverkehrsplan berücksichtigten Schienenprojekte sowie die Prüfung weiterer Schienenausbauprojekte
- ◄ den weitgehenden Verzicht auf den Bau neuer Straßen
- ◄ die Vernetzung alternativer Mobilitätsangebote durch die Polygo-Karte als Zugangsmedium zu einem flächendeckenden Netz umweltschonender Mobilitätsdienstleistungen
- ◄ die Einführung eines werktäglichen Nacht-Takts im S-Bahn-Verkehr
- ◄ ein regionsweites Sozialticket für Menschen mit geringem Einkommen, perspektivisch streben wir einen ticketfreien Nahverkehr an
- ◄ einen optimierten Kopfbahnhof 21 statt Stuttgart 21
- ◄ den Stopp sämtlicher Ausbaupläne für den Flughafen Stuttgart
- ◄ ein regionales, flächendeckendes Netz an Radschnellwegen

Ein besonderes Anliegen ist für DIE LINKE die Herstellung **vollständiger Barrierefreiheit im gesamten ÖPNV** für mobilitätseingeschränkte Menschen, die nicht an der Haltestellenkante enden darf, sondern sich auf das gesamte Umfeld eines Mobilitätsknotens erstreckt.

## 2.1 Schienenverkehr – Problemlöser Nr. 1

Der Schienenverkehr ist sowohl bei der Personenbeförderung als auch im Gütertransport der Problemlöser Nr. 1 für die bestehenden Verkehrsprobleme. Die Region ist als Aufgabenträger für den regional bedeutsamen ÖPNV hier in der Pflicht, ein flächendeckendes und attraktives Angebot zu schaffen. Schienenangebote werden von den Nahverkehrskunden immer

als schneller, komfortabler und zuverlässiger wahrgenommen und können zusätzliche erhebliche Kundenpotentiale erschließen, die ein Busangebot nicht erreicht.

Zur Entlastung der sternförmig auf Stuttgart zulaufenden Bahnstrecken sind aus Sicht der LINKEN dringend tangentielle Verbindungen notwendig, die den Knoten Stuttgart-Hauptbahnhof entlasten und schnelle, umsteigefreie Direktverbindungen ermöglichen. Oberste Priorität hat dabei für DIE LINKE die Reaktivierung der sogenannte »Schusterbahn« als östliche Stuttgarter Tangente, wie von der LINKEN in zahlreichen Anträgen seit 2012 gefordert. Nutzen und Kundenpotential der Schusterbahn sind in zahlreichen wissenschaftlichen Untersuchungen seit 2000 längst nachgewiesen. Mit relativ geringem Aufwand lässt sich eine durchgehende Verbindung mindestens im 30-Minuten-Takt zwischen Ludwigsburg und Esslingen einrichten. Verlängerungen nach Bietigheim oder Markgröningen



bzw. nach Plochingen scheinen ebenfalls sinnvoll. Auch eine Führung, die die Verwaltung von W & W in Kornwestheim mit 3000 Arbeitsplätzen einbezieht, ist realistisch. Die Schusterbahn hat die Qualität, künftig zu einem zweiten S-Bahn-Stammast weiterentwickelt zu werden.

Nahezu alle kommunalen Gremien entlang der Schusterbahn haben sich einmütig oder mit großen Mehrheiten für eine Reaktivierung der Strecke ausgesprochen. Die andauernde Verweigerungshaltung der Region als Aufgabenträger ist völlig irrational.

Als weitere Tangentialverbindung muss die sogenannte »Gäu- bzw. Panoramabahn« schnellstmöglich ertüchtigt werden. Auch eine direkte Regionalbahnverbindung Böblingen-Ludwigsburg über diese Panoramabahn hat ein enormes Fahrgastpotential und würde den Stuttgarter Hauptbahnhof stark entlasten.

Seit der letzten flächendeckenden Erhebung der Potentiale von Schienenstrecken 2014 haben sich die Rahmenbedingungen zugunsten des schienegebundenen ÖPNV dramatisch verändert. In vielen Bereichen der Region gibt es kommunales und/oder bürgerschaftliches Engagement zugunsten der Reaktivierung, des Wiederaufbaus stillgelegter Schienenabschnitte oder aber des Ausbaus bestehender Strecken. DIE LINKE sieht die Region in der Pflicht, dieses Engagement soweit wie möglich zu fördern und gegebenenfalls als Aufgabenträgerin tätig zu werden.

**DIE LINKE fordert zur Stärkung des ÖPNV in der Fläche und zur Entlastung von Städten und Gemeinden vom Autoverkehr eine Offensive für den Schienenverkehr, u. a. mit folgenden weiteren Maßnahmen:**

- ◀ Durchbindung von schienegebundenem Verkehr von der Filderebene bis ins Neckartal
- ◀ Ertüchtigung der »kleinen Teckbahn« Kirchheim – Oberlenningen für einen durchgehenden täglichen Taktverkehr, der auch Raum lässt für bestehenden oder künftigen Güterverkehr
- ◀ Verlängerung der »Tälesbahn« von Neuffen über Nürtingen hinaus bis Wendlingen mit direktem Anschluss an die S1 nach Stuttgart
- ◀ Erhalt und Modernisierung der Strohgäubahn mit Wiederaufnahme des Personenverkehrs Hemmingen – Weissach
- ◀ Wiederaufbau der »Bottwartalbahn« Heilbronn – Beilstein – Marbach
- ◀ Reaktivierung der Strecke Weil der Stadt – Calw für den Personenverkehr
- ◀ Durchbindung der S2 im 15-Minuten-Takt bis Filderstadt-Bernhausen (unter Rücknahme der S3 bis Vaihingen)

Darüber hinaus sind aus Sicht der LINKEN folgende Projekte aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen neu zu prüfen und zu bewerten:

- ◀ Schienentangente Kirchheim – Weilheim – Bad Boll – Göppingen unter Benutzung alter Trassen in Verbindung mit dem Lückenschluss Weilheim – Bad Boll
- ◀ Prüfung einer Strecke Bernhausen – Pliezhausen – Kusterdingen – Tübingen unter Verwendung alter Trassen
- ◀ »Wieslauftalbahn«: Wiederaufnahme des Personenverkehrs zwischen Rudersberg und Welzheim
- ◀ 30-Minuten Grundtakt für jeden Bahnhof auf dem Streckenabschnitt Göppingen – Plochingen und weiter nach Stuttgart

Auch beim Güterverkehr orientiert sich das derzeitige regionale Logistikkonzept einseitig am straßengebundenen Transport. Dabei hat die Region

noch ein umfassendes Netz an Industriegleisen bzw. Anschlussgleisen von Betrieben und Gewerbegebieten, die entweder noch nutzbar sind oder kurzfristig reaktiviert werden können. Die Potentiale der schienengebundenen Logistik in der Region sind nicht ansatzweise überprüft worden.

### **DIE LINKE fordert daher:**

- ◄ Erarbeitung eines Konzepts von Logistikzentren mit Schienenanschluss als Bestandteil einer ökologisch vertretbaren Warenverteilung
- ◄ Ausweisung neuer lokaler Gewerbegebiete vorrangig entlang von Schienenstrecken mit Option des Gleisanschlusses von Betrieben
- ◄ Stopp der Stilllegung von Industriegleisen und Sicherung bestehender Gleisanschlüsse und Trassen

## **2.2 Das tägliche S-Bahn Drama – Wo bleibt die Politik ?**

Im Frühjahr jeden Jahres findet im Verkehrsausschuss der Regionalversammlung seit 2014 eine Satireveranstaltung mit dem Titel »S-Bahn-Gipfel« statt. Regelmäßig überbringen die amtierenden Verantwortlichen von DB und S-Bahn Stuttgart GmbH die bedauerlichen Zahlen in Sachen Pünktlichkeit und versprechen mit treuherzigem Augenaufschlag, dass es nun aber wirklich im nächsten Jahr besser werde.

Doch Besserung ist nicht in Sicht, denn die DB hat wenig Motivation, in Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit zu investieren. Die Region hat nämlich aufgrund unvorteilhafter Verträge überhaupt keine Handhabe, mit empfindlichen Vertragsstrafen die Bahn zu Verbesserungen zu zwingen. Schließlich hat man der DB 2009 als »Zuckerle« für den Bau von Stuttgart 21 einen Verkehrsvertrag für 15 Jahre zugeschustert, der einen Freibrief für Schlechtleistung beinhaltet. Das hat sich mittlerweile sogar bis in konservative Kreise herumgesprochen. Nicht umsonst ist dieser seit 2013 geltende Vertrag mit mehr als 800 Seiten unter Verschluss und wird bis heute nicht offengelegt. Selbst Mitglieder der Regionalversammlung können diesen Vertrag lediglich hinter verschlossenen Türen einsehen, ohne die Möglichkeit, sich Notizen zu machen oder externe Experten hinzuzuziehen. Das Ergebnis ist das täglich leidvolle Erleben der Pendler in der Region mit Zugausfällen und Verspätungen.

DIE LINKE hat leider vergeblich die rechtlich mögliche fristlose Kündigung des S-Bahn-Vertrages beantragt. Die Mehrheit in der Regionalversammlung ist nach wie vor für einen »Schrecken ohne Ende« – mindestens bis zum Ende der Vertragslaufzeit im Jahr 2028 – anstatt ein konsequentes »Ende

mit Schrecken« einzuleiten. DIE LINKE setzt sich nachdrücklich für eine **vollständige Veröffentlichung der S-Bahn-Verträge** ein.

Ebenso steht DIE LINKE dafür, Druck auf die DB auszuüben, um die Gründe für die Verspätungen wie z. B. zu knapp kalkulierte Wendezeiten oder die vernachlässigte Infrastruktur anzugehen. Da ein beträchtlicher Teil der Betriebsstörungen und Verspätungen auf vermeidbare Mängel an der Infrastruktur zurückzuführen waren, fordert DIE LINKE die DB Netz dazu auf, konsequent in die vorbeugende Instandhaltung der Infrastruktur, insbesondere in die Leit- und Sicherungstechnik, zu investieren.

Mittel- und langfristig setzt sich DIE LINKE für die Einführung modernster Leit- und Signalsysteme wie z. B. »ETCS Level 2« im gesamten S-Bahn-Netz ein. Mit Hilfe dieser Systeme kann der S-Bahn-Betrieb leistungsfähiger und stabiler gesteuert werden. Künftige, bereits absehbare Weiterentwicklungen (z. B. ATO) können weitere Effizienzsteigerungen bis hin zum (halb-) automatischen Betrieb ermöglichen. Als willkommener Nebeneffekt kann der Energieverbrauch bei stabilerem und effizienterem Betrieb spürbar reduziert werden.

### **2.3 ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Menschen – Barrierefreiheit darf nicht am Bahnsteigabgang enden**

Mobilitätseingeschränkt sind nicht nur Menschen mit Behinderungen, sondern auch die wachsende Zahl älterer Menschen. Auch das Mitführen eines Kinderwagens ist im ÖPNV oft nicht ohne erheblichen Aufwand möglich. Bei der Barrierefreiheit im Bereich der S-Bahn gehört die Region Stuttgart zu den Schlusslichtern in Deutschland. Bei nur wenig mehr als der Hälfte der Haltestellen (Stand Sommer 2018) sind wenigstens die Bahnsteige barrierefrei für Rollstuhlfahrer, Blinde, Seh- und Gehbehinderte. Die DB tut nur das gesetzlich unbedingt



Notwendige, und die Mehrheit in der Regionalversammlung sah bisher keinen Anlass, sich für diese Personengruppe zu engagieren. Dies führt zu absurden Situationen – auch an neuen S-Bahn-Strecken.

So gehen barrierefreie Bahnsteige in Schlamm-, Geröll- und Schlaglochpisten über, von Kommunen gebaute Leitsysteme enden an der Grundstücksgrenze des Bahnhofs und sind nicht mit dem Leitsystem am Bahnsteig verbunden, oder aber an zentralen Verknüpfungspunkten werkelt jeder Aufgabenträger und Verkehrsbetreiber alleine vor sich hin und sieht keine Notwendigkeit, auf die anderen Beteiligten zuzugehen, um ein einheitliches, alle Verkehrsträger vernetzendes Leitsystem herzustellen. Barrierefreie Informationssysteme nach dem **2-Sinne-Prinzip** auf Bahnsteigen und in Bahnhöfen – mit Ausnahme von Zugansagen – sind im Bereich der S-Bahn ebenfalls vollständig unbekannt. Diese Hürden sind für viele mobilitätseingeschränkte Menschen – zumindest abseits ihrer ständigen Wege – unüberwindlich und schließen sie faktisch von eigenverantwortlicher und selbstbestimmter Teilnahme am ÖPNV aus.

Insbesondere blinde und sehbehinderte Menschen, die keinerlei Kompensierungsmöglichkeit z.B. durch PKW haben, werden dadurch in vielen Fällen komplett von der Teilhabe am beruflichen und sozialen Leben ausgeschlossen. Die wenigen guten Beispiele für ganzheitliche Konzepte gehen fast ausschließlich auf die Initiative und das finanzielle Engagement einzelner Kommunen zurück.

DIE LINKE hat diese Einschränkungen bereits in der Vergangenheit in der Regionalversammlung thematisiert – leider ohne Erfolg.

**DIE LINKE fordert nach wie vor eigene regionale Standards für die Barrierefreiheit im S-Bahn-Netz.** Diese Standards müssen insbesondere beinhalten:

- ◀ Maßgaben für die barrierefreie Gestaltung von Zu- und Abgängen über die Grenze des Bahnsteigabganges hinaus
- ◀ Ausstattungskriterien für barrierefreie Informationssysteme auf Bahnsteigen bzw. in Bahnhöfen, insbesondere bei Fahrplänen durch Informationen an Handläufen sowie durch tastbare Umgebungsmodelle
- ◀ Abstimmung mit anderen Aufgaben- bzw. Kostenträgern bei der Gestaltung eines barrierefreien Bahnhofsumfeldes – insbesondere an Verknüpfungspunkten der S-Bahn mit Stadtbahnen und Bussen.

## 2.4 ÖPNV auf dem Land – Neue Ideen sind gefragt

Außerhalb der »Ballungsräume« stößt der klassische ÖPNV oft an finanzielle Grenzen. Für viele ländliche Gebiete ist das klassische Bus-Angebot aufgrund der geringen Nachfrage kaum finanzierbar. Doch eine echte Verkehrswende ist nur dann möglich, wenn auch in ländlichen Regionen ein flächendeckendes ÖPNV-Angebot existiert.

Wenn der klassische Standardlinienbus zu groß ist, muss über Kleinbusse nachgedacht werden. Ist hauptamtliches Fahrpersonal zu teuer, kann die Antwort nicht Lohn- und Sozialdumping sein, sondern eventuell bürgerschaftliches Engagement. Ist der attraktive Takt nur mit unvertretbarem Aufwand anzubieten, können flexible Bedarfsangebote wie z. B. »Bus-on-Demand«/Rufbus eine sinnvolle Lösung sein.

DIE LINKE setzt sich dafür ein, in der Region durch flexible, dem Bedarf angepasste Lösungen ein **flächendeckendes ÖPNV-Angebot** zu schaffen. Diese Angebote müssen immer voll im VVS-Tarif integriert und barrierefrei sein. Mit SSB Flex und dem Quartiersbussystem in Schorndorf sind erste Pilotvorhaben gestartet. Wir wollen aufbauend auf diesen Modellversuchen ein vollflächiges, integriertes System bedarfsorientierter und nicht liniengebundener Nahverkehre in Schwachlast- und Nachtzeiten sowie in den dünn besiedelten Teilen der Region schaffen.

Für Bürgerbusse gibt es bereits attraktive Fördermöglichkeiten. Die Region ist aus Sicht der LINKEN in der Pflicht, Kommunen und interessierte Bürger bei der Planung, Konzeption und Durchführung derartiger bedarfsge-rechter ÖPNV-Modelle zu beraten und zu unterstützen – auch finanziell.

Und wo steht denn geschrieben, dass Busse nicht auch wieder – wie bereits in der Vergangenheit – Post oder Güter befördern können? Und nicht nur auf dem Land, sondern im gesamten VVS müssen Busse ertüchtigt werden, Fahrräder befördern zu können.

## 2.5 Schluss mit der Ausgrenzung – Her mit dem Sozialticket!

Mehr als 150.000 Menschen in der Region sind aufgrund ihres geringen Einkommens in ihrer Mobilität unzumutbar beschränkt. Zum einen können sie sich die hohen Fahrpreise des ÖPNV nicht oder nur gelegentlich leisten, zum anderen sind auch alle anderen Mobilitätsangebote für sie unerschwinglich. Menschen ohne Erwerbseinkommen legen daher nur ca. 5 Prozent ihrer Wege mit dem ÖPNV zurück.



Dies grenzt diese Menschen nicht nur wirtschaftlich aus, da Arbeitsplätze nicht oder nur mit erheblichem Aufwand erreichbar sind, es schränkt sie auch bei der Teilhabe am sozialen, gesellschaftlichen und kulturellen Leben erheblich ein. Auch für den Besuch von Konzerten, das ehrenamtliche Engagement in Vereinen und Verbänden, Freizeitaktivitäten oder Besuche bei Verwandten und Freunden sind oft erhebliche Strecken zurückzulegen. An dieser finanziellen Ausgrenzung hat auch die VVS-Tarifzonenreform nichts Grundlegendes geändert.

**DIE LINKE fordert deshalb seit langem ein regionsweites Sozialticket für Menschen mit geringem Einkommen** wie z. B. für Bezieher von Arbeitslosengeld II, Grundsicherung, Wohngeld oder Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz.

Der Preis des Sozialtickets darf den ermittelten Bedarf für Mobilität, der im Arbeitslosengeld II berücksichtigt ist (2018 ca. 28 €) nicht übersteigen. Durch einen fairen Ausgleich für die Verkehrsunternehmen, der einerseits Verluste durch »Tarifwechsler« kompensiert, andererseits auch zusätzliche Einnahmen durch neue Kunden berücksichtigt, kann eine Finanzierung durch die öffentliche Hand begrenzt werden. Eventuell trägt sich ein derartiges Modell auch selbst, wie das Beispiel des Kölner Sozialtickets zeigt.

Die Initiativen und Anträge der LINKEN in der Regionalversammlung zur Einführung eines regionalen Sozialtickets seit 2010 wurden in den vergangenen Jahren in der Regel mit formalistischen Argumenten der angeblichen »Unzuständigkeit« von allen anderen Parteien abgelehnt – selbst dann, wenn es nur um einen Prüfauftrag oder eine Konzepterarbeitung mit Kostenkalkulation ging. Mittlerweile ist aber bei der SPD und teilweise den Grünen ein Umdenken erkennbar. DIE LINKE wird auch in der kommen-

den Amtsperiode das Sozialticket zu einem ihrer zentralen regionalen Themen machen und hofft dabei auf ein weiter fortschreitendes Umdenken der Mehrheitsfraktionen.

Von der Landesregierung fordert DIE LINKE, ein **Recht auf Mobilität** für alle im Land lebenden Menschen anzuerkennen und Mobilität endlich als Pflichtaufgabe der Aufgabenträger gesetzlich zu definieren.

## 2.6 Die Mobilitätskarte – Die Eine für (fast) alle Mobilitätsbedürfnisse

Der motorisierte Individualverkehr ist nicht nur dann ein Problem, wenn er fährt und dabei Lärm und Dreck erzeugt sowie Energie verbraucht und Landschaft verschlingt, sondern auch dann, wenn er steht. Jeder PKW benötigt Stellfläche und trägt somit zu Bodenversiegelung und Landschaftsverbrauch bei, auch wenn er nicht genutzt wird. Dieses Problem löst auch nicht der Elektroantrieb, da auch für diese Fahrzeuge weiterhin Straße und Stellfläche zur Verfügung stehen muss. Mobilität kann und muss effizienter, umweltfreundlicher und klimaneutral organisiert werden. Die Verkettung alternativer Mobilitätsangebote und die Schaffung von Mobilitätsknotenpunkten ist ein entscheidender Schritt zu einer nachhaltigen Mobilitätskultur. Zentrale Voraussetzung dazu ist die digitale Vernetzung dieser Angebote.

Die vom VVS angebotene »**Polygo-Card**« muss weiterentwickelt werden, hin zu einer wirklichen Mobilitätskarte, die alle Angebote einer umweltfreundlichen Mobilität beinhaltet und einen einheitlichen Zugang sowie eine einheitliche kundenfreundliche Abrechnung ermöglicht. Diese Mobilitätskarte muss als Mobilitätsplattform öffentlich kontrolliert und verantwortet werden. Die anfallenden Nutzerdaten der Mobilitätskarte sind selbstverständlich streng zu schützen. Private Profitinteressen haben hier nichts zu suchen.

Auch die VVS-Applikation gilt es weiterzuentwickeln, um künftig alle Mobilitätsdienstleitungen digital zu vernetzen, von Bus und Bahn, Tram und Taxi, bis Lastenrad und Leihwagen. Umweltfreundliche Mobilität aus einem Guss ist unser Ziel.

## 2.7 Stuttgart 21 – Viel Geld für den Leistungsrückbau

DIE LINKE lehnt die Verlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofes unter die Erde weiterhin konsequent ab. Es ist nach wie vor sinnvoll, das verkehrspolitisch unsinnige und finanziell maßlose Projekt so schnell wie möglich zu stoppen. Ein Tunnelbahnhof mit acht Gleisen könnte bereits den jetzigen



Zugverkehr (acht Richtungen im Nahverkehr, drei Richtungen im Fernverkehr) nicht umfassend im Sinne eines integralen Taktfahrplans vernetzen und würde einen deutlichen Leistungsverlust des Verkehrsknotens zur Folge haben. Für einen Ausbau des Schienenverkehrs lässt das Projekt erst recht keinen Raum.

Dies betrifft nicht nur den eigentlichen Bahnhof, sondern auch die viel zu klein dimensionierten Zulaufstrecken.

Bereits jetzt zeigt die S-Bahn-Stammstrecke viel zu oft die Inflexibilität von Tunnellösungen und deren Anfälligkeit bereits bei kleinsten betrieblichen Störungen auf. Der Tunnelbahnhof wäre somit für alle Zeiten ein Nadelöhr im regionalen Schienennetz, das den Ausbau des Schienenverkehrs auf lange Zeit blockieren würde.

Eine Volksabstimmung, deren Ergebnis auf Grundlage unrealistischer Planungen und Kostenschätzungen zustande kam, und die am gesetzten Quorum gescheitert ist, hat für DIE LINKE keine Bindungswirkung. Durch die ständigen Kostensteigerungen, die mittlerweile die schlimmsten Befürchtungen der Projektgegner übertreffen, ist die politische Bindung der Volksabstimmung aufgehoben.

DIE LINKE verlangt den Weiterbetrieb des oberirdischen Hauptbahnhofs, um zumindest die schlimmsten Auswirkungen des Nadelöhrs »Tunnelbahnhof« abzumildern und den Verkehrsknoten zukunftsfähig zu gestalten.

So hätten die Umsetzung des Betriebskonzepts von Stuttgart 21 und die gegenwärtigen Planungen der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) sowie der DB Fernverkehr ohne eine Ertüchtigung – z. B. ein Kreuzungsbauwerk – der Gleisverknüpfung im Bereich der Nürnberger Straße negative Folgen für den S-Bahn-Verkehr insbesondere auf den Linien in das Rems- und Murrtales.

## 2.8 Flughafen – es reicht

DIE LINKE ist gegen den Bau einer zweiten Start- und Landebahn auf dem Flughafen in Echterdingen. Weder besteht dazu eine Notwendigkeit, noch ist mehr Flugverkehr aus Gründen des Klimaschutzes wünschenswert. Eine erneute Steigerung der ohnehin schon hohen Belastungen der Bevölkerung durch Lärm – besonders durch Nachtzüge – Dreck und die weitere Versiegelung von wertvollen Ackerböden im Filderraum sind nicht hinnehmbar.

Auch den Bau weiterer billiger Parkplätze bzw. Parkhäuser lehnt DIE LINKE konsequent ab. Angesichts der guten und sich in absehbarer Zeit weiter verbessernden ÖPNV-Anbindung mit U6 und Buslinie 65 sind zusätzliche Parkplätze das völlig falsche Signal. Die Anrainerkommunen des Flughafens sind in der Pflicht, durch konsequente Ordnungsmaßnahmen ihre Einwohner vor Flughafenparkern zu schützen.

## 2.9 RELEX-Busse – sinnvolle Ergänzung oder Geldverschwendung?

Es war zu schön, um wahr zu sein. Mit der neuen Aufgabenverteilung durch den »ÖPNV-Pakt« erhielt die Region 2014 die Zuständigkeit für regionale Busverkehre. Schnell wurden Strecken definiert, auf denen schöne neue Busse mit WLAN und sonstigen Komfortmerkmalen Mittelzentren ohne leistungsfähige direkte Verbindung mit Schnellbuslinien verbinden sollten. Nach erster oberflächlicher Prüfung – mit erheblich differenzierenden Fahrgastschätzungen – wurden drei Strecken ausgeschrieben. Die erste Bilanz ist ernüchternd. Denn zum hochgejubelten »Verkehrsknoten« Flughafen wollen nur sehr wenige Fahrgäste aus Leonberg oder Kirchheim fahren. Solide besetzt ist allerdings die Direktverbindung Waiblingen – Esslingen über Kernen. Es scheint, dass die RELEX-Busse auf Teilstrecken ein miserables ÖPNV-Angebot verbessern, es aber keinen echten Bedarf für die gesamte Verbindung gibt. Dies muss zu denken geben, bevor die nächsten Strecken ausgeschrieben werden. Schließlich werden schon für die bisherigen drei Linien fast 3 Millionen Euro pro Jahr fällig.

DIE LINKE ist natürlich nicht gegen innovative Busangebote, insbesondere dann, wenn diese Lücken im Direktverkehr schließen. DIE LINKE ist aber sehr wohl dafür, die Verwendung der dafür eingesetzten Mittel kritisch zu prüfen – insbesondere dann, wenn durch eine anderweitige Verwendung mehr Nutzen gestiftet werden kann.

## 2.10 Regionales Radschnellwegenetz

DIE LINKE setzt sich für die konsequente Förderung des Radverkehrs in der gesamten Region ein, denn Radverkehr ist die umweltfreundlichste und gesundheitsförderlichste Form der Mobilität. Um die Region zu einer **Fahrradregion** zu machen, muss die Planung eines attraktiven Netzes von **gemarkungsübergreifenden Radschnellwegen** erfolgen, sowohl für den Freizeit- als auch für den Berufspendlerverkehr. Es gilt, einheitliche Standards durchzusetzen und eine flächenschonende Trassenführung zu ermöglichen. Dabei darf die Umnutzung bereits bestehender Straßen als Radschnellweg kein Tabu sein.

Nur eine regionale Planung ist eine ganzheitliche Planung, die tatsächlich vermeidet, dass Strecken aufgrund mangelnder Abstimmung im „Nirvana“ von Gemeinde- oder Kreisgrenzen abrupt enden. Da das Verkehrsministerium diese Koordination nicht leisten kann, sollte die Region in diese Lücke stoßen.

Zusätzlich zu den leistungsfähigen Radachsen gilt es, Qualitätsmerkmale wie Aufenthaltspunkte, sichere Abstellanlagen, fahrradbezogene Services und Umsteigeeknotenpunkte zum ÖPNV herzustellen.



## 3. Regionale Wirtschaftsförderung

### 3.1 Regionale Kooperation statt Standortkonkurrenz

Durch ein starkes Übergewicht der Automobilindustrie und der mittelständischen Zulieferindustrie erhöht sich die Krisenanfälligkeit der Region. Bisher konzentriert sich die regionale Wirtschaftsförderung im Wesentlichen auf einzelne »High-Tech-Projekte« mit durchaus zweifelhaftem Erfolg. DIE LINKE tritt stattdessen für eine ganzheitliche, ökologische Förderung von Industrie, Handwerk und Handel ein, die die Interessen der Beschäftigten berücksichtigt und die Branchenvielfalt stärkt.

Dies bedeutet für uns insbesondere:

- ◀ eine regionale Vernetzung von Wirtschaftskreisläufen
- ◀ die Abstimmung von Wirtschaftsförderung und Regionalplanung
- ◀ eine Koordinierung der Förderprogramme von Kommunen und Kreisen
- ◀ Unterstützung für Existenzgründer (Beratung, Finanzierung, Genehmigungsverfahren)
- ◀ die Einhaltung von sozialen, tariflichen und gesetzlichen Mindeststandards bei allen Fördermaßnahmen und der Ausschluss von prekären Arbeitsbedingungen

Gut ausgebildete Arbeitskräfte sind eine unabdingbare Voraussetzung für wirtschaftlichen Erfolg. Die Region fördert und koordiniert daher entsprechende Bildungs- und Qualifizierungsangebote über das normale schulische Angebot hinaus. Die Region muss dafür Sorge tragen, dass mobile Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nicht finanziell dafür bestraft werden, dass sie Angebote zur Kinderbetreuung nicht an ihrem Wohnort, sondern an ihrem Arbeitsort in Anspruch nehmen.



Die regionale Wirtschaftsförderung soll sich dafür einsetzen, dass die Arbeitgeber in der Region ihrer gesetzlichen Pflicht zur Beschäftigung von schwerbehinderten und gleichgestellten Menschen nachkommen. Es ist ein unerklärlicher Widerspruch, dass die Wirtschaftsverbände einerseits den Mangel an Fachkräften beklagen, andererseits aber nur ein knappes Drittel der Betriebe der Region (Stand 2017) in gesetzlich ausreichendem Maß behinderte und gleichgestellte Menschen beschäftigt, obwohl es sich um überwiegend gut ausgebildete und hochmotivierte Arbeitnehmer\_innen handelt.

### 3.2 Nachhaltigkeits-Ökonomie – Wege aus dem Wachstumswahn

Die Region Stuttgart ist ein gigantischer Magnet für Energie und Ressourcen in einer grenzenlosen globalisierten Wirtschaft. Der Verbrauch von Naturraum, weit über der natürlichen Regenerationsfähigkeit unserer Region, ist die Folge. Dadurch entstehen umfassende ökologische und soziale Konflikte, z. B. um den Zugang zu Trinkwasser, Energie oder wertvolle seltene Erden. Konflikte, die in den verschiedenen Produktions- und Wertschöpfungsketten verschwinden. Der Wohlstand weniger Menschen in unserer Region beruht aber auf der Ausbeutung von Mensch und natürlichen Ressourcen, besonders in den Entwicklungsländern. In den Konzernzentralen der Industrie und des Finanzsektors werden Entscheidungen getroffen, die ganz elementar die Lebensbedingungen in vielen Teilen der Welt mitbestimmen. Die wirtschaftliche Betätigung in der Region Stuttgart beruht noch immer auf der falschen Annahme der unendlichen Verfügbarkeit aller Ressourcen. Ökologische Folgeschäden werden gänzlich ausgeblendet. Die **Grenzen des Wachstums** und die der Regenerationsfähigkeit der Erde sind jedoch eine Tatsache. Dauerhaftes Wachstum ist unmöglich.

DIE LINKE unterstützt deshalb alle Anstrengungen, damit ein nachhaltiger Umgang mit den Ressourcen möglich wird. Lokale Wirtschaftskreisläufe, fairer Konsum, die Recyclingfähigkeit der produzierten Güter und das ökologische Produktdesign müssen deshalb gezielt gefördert und Formen der solidarischen Ökonomie unterstützt werden. Hier kommt der Wirtschaftsförderung eine wichtige Aufgabe zu, um Netzwerke zu initiieren und Foren für den Austausch zu schaffen. Um die Risiken der globalen Ressourcenabhängigkeit der Region offenzulegen, fordert DIE LINKE eine umfassende Begutachtung der Folgen der Ressourcenverknappung, des Ressourcenaustausches in und aus der Region Stuttgart, und der Abhängigkeit von fossiler atomarer Energie. Teilweise haben Initiativen der linken Regionalfraktion erfolgreich einen Diskussionsprozess eingeleitet, um Erweiterungen von Industrieanlagen im Bestand zu ermöglichen. Die »grüne Wiese« muss Tabu sein, **Ackerland muss Ackerland bleiben!**

### 3.3 Nahversorgung sichern, Shopping-Paläste zukünftig verhindern

Eine Fehlentwicklung aus dem rein renditorientierten Wirtschaften ist die erpresserische Macht der Discounter und Einkaufszentren. Die großen Ketten haben weitgehend lokale Nahversorger und inhabergeführte Geschäfte verdrängt, auch über die Gemeindegrenzen hinweg. Die Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten, insbesondere für ältere und weniger mobile Menschen, ist von großer Bedeutung. Vor dem Hintergrund der Verkehrsvermeidung und einer alternden Bevölkerung ist die Nahversorgung vor Ort elementar und ein Schlüsselement für hohe Lebensqualität im Quartier.



Die Grundversorgung wurde systematisch auf die grüne Wiese verlagert, möglichst automobilgerecht. 36 von 179 Gemeinden in der Region verfügen laut dem aktuellen Regionalmonitor 2012 schon nicht mehr über einen Nahversorger vor Ort. Selbst in der Großstadt Stuttgart sind heute bereits 133.000 Menschen akut nahversorgungsgefährdet. Die Peripherie der Region droht zu veröden, während insbesondere Stuttgart als Oberzentrum und die Mittelzentren mit riesigen Shopping-Zentren Kundenschaft und deren Kaufkraft über die Region hinaus anziehen. Um diese Fehlentwicklungen aufzulösen, fordert DIE LINKE Verkaufsflächenobergrenzen und Mindestabstände auch für Mittel- und Oberzentren im Regionalplan.

**Wir unterstützen grundsätzlich die Neugründung von Genossenschafts- und Nachbarschaftsläden.** Dazu müssen sich die Gemeinden selbst engagieren und beispielsweise Ladenflächen sichern und zu günstigen Konditionen an Gründerprojekte verpachten, um wirtschaftliche Startrisiken zu senken.

## 4. Abfallentsorgung – Regionale Kooperation statt Mülltourismus

DIE LINKE strebt eine regionale Abstimmung und Koordinierung bei der Abfallverwertung und -entsorgung an. Diese Abstimmung muss alle Bereiche der Abfallwirtschaft (Hausmüll, Industriemüll, Sondermüll) umfassen. Es ist für DIE LINKE ein untragbarer Zustand, dass derzeit noch alle Aufgabenträger weitestgehend nebeneinander planen.



Die Folge der fehlenden Koordinierung sind ein reger »Mülltourismus« bis weit über die Grenzen der Region hinaus, der verschleiert, dass überdimensionierte Müllverbrennungsanlagen unausgelastet sind. Abfallwirtschaft

ist für DIE LINKE kein Betätigungsfeld für privatwirtschaftliche Profitinteressen. Deswegen haben für uns kommunale Unternehmen bei der Müllentsorgung absoluten Vorrang.

**DIE LINKE fordert nicht nur den Erhalt der bereits bestehenden kommunalen Unternehmen, sondern befürwortet auch gegebenenfalls die Neugründung oder Rekommunalisierung privater Abfallentsorger.**

Die bestehende Müllverbrennung in der Region sorgt für den großflächigen Austrag von Feinstaub und hinterlässt giftige Reststoffe, die aufgrund ihrer Giftigkeit in Bergwerken endgelagert werden müssen. Deshalb fordern wir eine Auslaufregelung für diese Anlagen.

Mit unserer Initiative, eine »Ressourcenleichte Modellregion Stuttgart« ins Leben zu rufen, um den Einsatz von »Sekundärmaterialien« wie beispielsweise Recyclingbeton zu erhöhen, setzen wir auf nachhaltige Kreislaufwirtschaft statt Raubbau.

Grundsätzlich wollen wir die Weichen stellen für ein Produktdesign, dessen Komponenten niemals als »Abfall« enden und in der Folge verbrannt oder deponiert werden müssen. Alle Produkte sollen prinzipiell in nachhaltige Stoffkreisläufe übergehen können.

## 5. Internationale Bauausstellung – eine Chance, nutzen wir sie!

Die Internationale Bauausstellung 2027 Stadt-Region Stuttgart bietet eine große Chance für die Zivilgesellschaft. Sie initiiert 100 Jahre nach der Werkausstellung in der Stuttgarter Weißenhofsiedlung einen Lern- und Nachdenkprozess über eine neue Moderne und die Maßstäbe für gutes Leben. Sie kann ein Instrument der Stadt- und Regionalentwicklung



werden und Maßstäbe setzen für den Städtebau der Zukunft. Die Region hat die Chance, zur **Modellregion** zu werden **für bezahlbaren Wohnraum**, umweltfreundliche Mobilität und Nachhaltigkeit. Anhand einzelner Quartiere wird demonstriert, wie Wohnen, Arbeiten und Freizeitgestaltung räumlich vernetzt werden können. Eine mobile, nachhaltige, solidarische, partizipative Region ist das gesetzte Ziel des Prozesses. Die IBA 2027 wird zur Plattform für die kritische Reflexion über die vorherrschende Lebensweise und schafft vielfältige Anknüpfungspunkte, um die gegenwärtige Entwicklung unserer Region zu hinterfragen.

Der Fraktion DIE LINKE in der Regionalversammlung ist es gelungen, die einseitige Fixierung – wie ursprünglich von der Stadt Stuttgart vorgesehen – auf das Rosensteinviertel zu durchbrechen, und die entscheidende Frage in den Vordergrund zu stellen: Wie wollen wir in 50 oder 100 Jahren leben?

## 6. Breitbandausbau – schnell, flächendeckend und gemeinwohlorientiert

Die digitale Infrastruktur ist ein wichtiger Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Das betrifft die Region Stuttgart als Hochschul-, Wissenschafts- und Innovationsstandort ganz besonders, gilt aber auch für alle privaten Haushalte in der Stadt und im ländlichen Bereich.



Aktuell wird mittels Vectoring versucht, die bisherigen Versäumnisse gangbar zu machen und das Kupferkabel als Technologie künstlich am Leben zu halten. Das ist kein zukunftsfähiges Konzept. Stattdessen muss schnellstmöglich ein flächendeckender Breitbandausbau in der Region stattfinden. Dabei muss auf die Zukunftsfähigkeit und Skalierbarkeit der

verwendeten Technologien geachtet werden. Es nützt nichts, den aktuellen Bedarf zu decken und nicht für die Zukunft vorzusorgen. Denkbar wäre etwa die Verwendung von Glasfaser, HFC DOCSIS 3.1 oder vergleichbaren Technologien.

DIE LINKE begrüßt es, dass die Region bereit ist, sich finanziell am Ausbau zu beteiligen. Die Pläne, die Deutsche Telekom als privilegierten und strategischen Partner einzubinden, halten wir aber für falsch. So findet bereits beim Ausbau des Netzes eine Privatisierung und teilweise Monopolisierung zugunsten eines Unternehmens statt. Der Netzausbau muss aber unabhängig von ökonomischen Gesichtspunkten geschehen und die entstehende Infrastruktur diskriminierungsfrei zugänglich sein (»**open access**«). Nur so kann ein diverses und attraktives Angebot für den Endnutzer entstehen. Statt der Deutschen Telekom plädieren wir dafür, die gemeinwohlorientierten Stadtwerken einzubinden, wie es etwa gerade vorbildlich in München passiert.

DIE LINKE unterstützt außerdem auch explizit dezentrale Ansätze der digitalen Infrastruktur. Diese bieten viele Vorteile bezüglich der Ausfallsicherheit und Diskriminierungsfreiheit. Deshalb müssen derartige Initiativen und Vereine (z. B. Freifunk Stuttgart e. V.) als mögliche Kooperationspartner gesehen und im Rahmen der Möglichkeiten der Region Stuttgart gefördert werden.

## 7. Regionales Tourismusmarketing – Chancen vor Ort nutzen

DIE LINKE sieht sich dem Leitbild eines sozial gerechten, barrierefreien, ökologisch sanften und ressourcenschonenden Tourismus verpflichtet. Solange die Tourismusbranche jedoch lediglich auf Wachstumskriterien und Auslastungszahlen orientiert ist, wird es weiterhin einen Konflikt mit diesen Kriterien geben. Die Erschließung der Region für Reisen und Erholung sollte vorrangig mittels des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs geschehen. Wir befürworten zudem die weitere Entwicklung des Fahrrad-, Wander-, Wasser- und Reittourismus.



DIE LINKE betrachtet Tourismuspolitik auch als Mittel zur Entwicklung von Naherholungsräumen für die Wohnbevölkerung der Region. Wir setzen uns deshalb für eine umfassende Vernetzung und gemeinschaftliche Außenendarstellung der touristischen Angebote in der Region ein. **DIE LINKE fordert die Einführung von touristischen Angeboten mit Kombi-tickets für den gesamten ÖPNV der Region.**

## 8. Eine starke Region braucht zusätzliche Kompetenzen

DIE LINKE steht Diskussionen über eine sinnvolle Aufgabenverteilung auf die kommunalen Ebenen grundsätzlich positiv gegenüber. Auch wenn die Kommunen die Hauptträger der Daseinsvorsorge sind, gibt es doch Aufgaben, die auf Ebene der Städte und Gemeinden, der Kreise oder des Regierungspräsidiums nicht sinnvoll zugeordnet sind. Dazu zählen unserer Ansicht nach vor allem:

- ◀ die Krankenhausbedarfsplanung: Damit die Grundversorgung in der Fläche gesichert wird, medizinisch-therapeutische Spezialisierung jedoch an einzelnen Standorten sinnvoll gebündelt werden kann

- ◀ die Wasserversorgung und Abwasserwirtschaft
- ◀ der Umgang mit Wertstoffen und deren Recycling
- ◀ die übergreifende Planung von Energieinfrastruktur
- ◀ Zielabweichungsverfahren: Damit über Eingriffe in Ziele der Raumordnung, z. B. Eingriffe in den Regionalen Grünzug, ein demokratisch gewähltes Gremium befindet und nicht das Regierungspräsidium.



DIE LINKE lehnt Bestandsgarantien für Verwaltungsebenen um ihrer selbst willen ab. Alle Verwaltungsebenen haben ihre Existenzberechtigung permanent durch effiziente Arbeit, sparsamen Ressourceneinsatz sowie Bürgernähe nachzuweisen.

## 9. Transparente, bürgernahe Politikgestaltung und Verwaltung

In der regionalpolitischen Praxis fallen noch immer viele Entscheidungen abseits der Öffentlichkeit. Nichtöffentliche Beratungen, interfraktionelle Abstimmungsrunden und Geheimverträge wie z. B. der S-Bahnvertrag sind alltägliche Praxis. Deshalb fordert DIE LINKE, dass grundsätzlich alle Verträge des Verbands Region Stuttgart offengelegt werden müssen. Das Öffentlichkeitsprinzip darf nur bei gesetzlichen Zwängen umgangen werden und alle Informationen, Statistiken und Datensätze müssen entsprechend dem Grundsatz von »open access« – also dem freien, ungehinderten Zugang aller Nutzer – bereitgestellt werden. **Informationsfreiheit** ist ein Bürgerrecht! Durch den Einsatz von offener Software und offener Datenformate können nicht nur die ständig steigenden Kosten für Beschaffung und Lizenzen reduziert werden, sondern auch technische Zugangshürden überwunden werden. Webseiten des Verbands Region Stuttgart sollen grundsätzlich barrierefrei ausgestaltet werden.

Ein nach wie vor schwerer „Geburtsfehler“ der Region ist die Verweigerung des Wahlrechts für ca. 20 Prozent Menschen ohne deutschen Pass auch bei der Wahl 2019. Mehr als 500.000 Menschen werden von der aktiven Gestaltung der Zukunft der Region ausgeschlossen sein.



Obwohl immer wieder von allen Verantwortlichen betont wird, dass die Region im Kern ein kommunales Gremium mit kommunalen Aufgaben ist, dürfen noch nicht einmal EU-Bürger an der Regionalwahl teilnehmen.

DIE LINKE nimmt diesen eklatanten Bruch mit demokratischen Grundprinzipien nicht hin und setzt sich weiter mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln und gemeinsam mit den Betroffenen für ein **Wahlrecht für ALLE** in der Region lebenden Menschen ein.

## 10. Finanzierung der Region – Erfolg kostet Geld

Der Dauerstreit um die Finanzen der Region führt viel zu oft zu faulen Kompromissen und sachfremden Entscheidungen. Die einseitige Festlegung einer Umlage durch das Regionalparlament ist kein Garant für sparsame Mittelverwendung und verlagert das Problem der Unterfinanzierung öffentlicher Haushalte lediglich auf Kreise und Gemeinden. DIE LINKE fordert daher von Land und Bund Lösungen zur Finanzierung der gesetzlichen Aufgaben der Region.

## Unsere Kandidat\_innen in den Wahlkreisen

### Wahlkreis Böblingen

[www.die-linke-boeblingen.de](http://www.die-linke-boeblingen.de)

1. **Hutter, Gitte** (43J.); Leonberg; Bankkauffrau
2. **Ostmeyer, Brigitte** (67J.); Holzgerlingen; Politikwissenschaftlerin
3. **Pitterle, Richard** (60J.); Sindelfingen; Rechtsanwalt
4. **Grondey, Daniela** (45J.); Ehningen; Historikerin
5. **Mörbe, Utz** (35J.); Weil der Stadt; Betreuungsassistent
6. **Pitterle, Ingrid** (65J.); Sindelfingen; Lehrerin i.R.
7. **Kläger, Marcel** (31J.); Sindelfingen; Altenpfleger
8. **Belouschek, Elfriede** (73J.); Waldenbuch; Pensionärin
9. **Burkhart, Florian** (25J.); Weil im Schönbuch; Student
10. **Stübner, Reinhard** (69J.); Sindelfingen; Lehrer i.R.
11. **Pfeiffer, Jens** (56J.); Böblingen; Koch

### Wahlkreis Esslingen

[www.die-linke-esslingen.de](http://www.die-linke-esslingen.de)

1. **Rauscher, Peter** (72J.); Lehrer i.R.; Nürtingen
2. **Moosmann, Claudia** (63J.); Pfarramtssekretärin i.R.; Leinfelden-Echterdingen
3. **Dahner, Ute** (58J.); Leiterin einer Lernhilfeeinrichtung; Kirchheim
4. **Riedel, Reinhold** (69J.); Berater für ökologischen Landbau; Esslingen
5. **Kritz, Mandy** (32J.); Studentin für Theatertherapie; Kirchheim
6. **Hoffmann, Sascha** (22J.); Selbständig; Leinfelden-Echterdingen
7. **Meyer, Brigitta** (49J.); Leiterin IT-Vertriebsinnendienst; Filderstadt
8. **Krinn, Dr. Carsten** (53J.); Geschäftsführer; Esslingen
9. **Stober, Tim** (40J.); Meister für Landwirtschaft; Köngen
10. **Brinker, Heinrich** (61J.); Lehrer/IT-Organisator; Kirchheim
11. **Schreiner, Wolfgang** (64J.); Ingenieur i.R.; Esslingen
12. **Spangenberg, Ulrich** (73J.); Rentner; Ostfildern
13. **Auerbach, Martin** (42J.); Jugend- und Heimerzieher; Esslingen
14. **Hardt, Tobias** (55J.); Diplom-Sozialpädagoge (FH); Esslingen
15. **Petric, Lukas** (19J.); Student; Kirchheim
16. **Löb, Hans-Jürgen** (67J.); Altenpfleger i.R.; Esslingen

1. **Stähle, Christian** (60 J.); Dipl. Psychologe und Theologe; Göppingen
2. **Niess, René** (26 J.); Student; Salach
3. **Katevas, Konstantinos** (25 J.); Student; Göppingen
4. **Siemer, Philipp** (27 J.); Physiotherapeut; Göppingen
5. **Edtmaier, Grit** (51 J.); Sozialversicherungsfachangestellte; Göppingen
6. **Guntrum, Jessica** (37 J.); Medizinische Fachangestellte; Göppingen

1. **Lucke, Sebastian** (34 J.); Diplom-Pädagoge; Ludwigsburg
2. **Lutz, Susanne** (54 J.); Kaufmännische Angestellte; Großbottwar
3. **Frisch, Andreas** (37 J.); IT-Koordinator; Ludwigsburg
4. **Kirchhoff, Caroline** (39 J.); Gewerkschaftssekretärin; Ludwigsburg
5. **Müller, Jürgen** (61 J.); Software-Entwickler; Ludwigsburg
6. **Eisele, Gabriele** (65 J.); Hausfrau; Ludwigsburg
7. **Schimke, Peter** (64 J.); Nachrichtentechniker i.R.; Vaihingen/Enz
8. **Jeziorski, Annegret** (59 J.); Sozialberaterin; Kornwestheim
9. **Ott, Konrad** (62 J.); Gewerkschaftssekretär; Ludwigsburg
10. **Maisuraje, Dörte** (42 J.); Tierwirtin; Ludwigsburg
11. **Kubach, Walter** (64 J.); Sachbearbeiter; Mundelsheim
12. **Schieferdecker, Christina** (52 J.); Selbstständige; Ludwigsburg
13. **Ludwig, Stephan** (31 J.); Physiker; Korntal-Münchingen
14. **Schimke, Doris** (63 J.); Legasthenietherapeutin; Vaihingen/Enz
15. **Hoffmann, Friedhelm** (69 J.); DV-Kaufmann i.R.; Kornwestheim
16. **Genswürger, Ursula** (63 J.); Industriekauffrau; Ludwigsburg

1. **Neudorfer, Reinhard** (72 J.); Dipl.-Verwaltungswirt a.D.; Waiblingen
2. **Dr. Keles, Annette** (66 J.); Soziologin; Backnang
3. **Rauhut, Udo** (52 J.); Lebensmittellaborant; Kernen
4. **Kober, Stephan** (58 J.); Projektmanager; Weinstadt
5. **Dr. Borkowski, Ronald** (66 J.); Chemiker i.R.; Fellbach
6. **Pahtsinis, Ira** (20 J.); Schülerin; Schorndorf
7. **Muth, Reinhard** (69 J.); Ingenieur grad. Nachrichtentechnik; Althütte
8. **Groneberg, Lisa** (34 J.); Heilpädagogin; Welzheim
9. **Kramer-Neudorfer, Claudia** (65 J.); Dipl.-Verwaltungswirtin a.D.; Waiblingen
10. **Fischer, Armin** (51 J.); Dipl.-Wirtschaftsingenieur (FH); Fellbach
11. **Rathgeb, Dominik** (45 J.); Händler für Schallplatten und CDs; Welzheim

1. **Ozasek, Christoph** (31 J.); Sozialwissenschaftler; Stuttgart
2. **Hoepfner, Wolfgang** (57 J.); Stadtbahnfahrer; Stuttgart
3. **Lemke, Silvia** (32 J.); Volljuristin; Stuttgart
4. **Köberle, Irene** (56 J.); Diplom-Biologin; Stuttgart
5. **Maurer, Linda** (31 J.); Pädagogin; Stuttgart
6. **Bremen, Bertrand** (36 J.); Diplom-Physiker; Stuttgart
7. **Schorlepp, Ursula** (61 J.); Gewerkschaftssekretärin; Stuttgart
8. **Deuschle, Siegfried** (64 J.); Maschinenbautechniker; Stuttgart
9. **Tiarks, Johanna** (36 J.); Pflegewissenschaftlerin; Stuttgart
10. **Löw, Patrick** (29 J.); Student; Stuttgart
11. **Krusche-Schnelle, Liane** (60 J.); Kaufmännische Angestellte; Stuttgart
12. **Jäkel, Dr. Hans-Jörg** (64 J.); Diplom-Ingenieur; Stuttgart
13. **Oertel, Nina** (33 J.); Bürokauffrau; Stuttgart
14. **Pilger, Thomas** (55 J.); Mechaniker; Stuttgart
15. **Uhlig, Dagmar** (58 J.); Kaufmännische Angestellte; Stuttgart
16. **Russmann, Paul** (63 J.); Diplom-Theologe; Stuttgart
17. **Drescher, Barbara** (69 J.); Landschaftsplanerin; Stuttgart
18. **Capezzone, Filippo** (30 J.); Agrarwissenschaftler; Stuttgart

## Kontakt

Deine Ansprechpartner der Partei DIE LINKE  
in der Regionalversammlung Stuttgart:

**Christoph Ozasek**, Planung  
christoph.ozasek@region-stuttgart.org

**Peter Rauscher**, Wirtschaft  
peter.rauscher@region-stuttgart.org

**Wolfgang Hoepfner**, Verkehr  
wolfgang.hoepfner@region-stuttgart.org

**Sebastian Lucke**, Planung und Wirtschaft  
sebastian.lucke@region-stuttgart.org

DIE LINKE in der Regionalversammlung arbeitet  
offen und transparent. Wir laden alle Interessierten  
zur Mitarbeit in unseren monatlichen Sitzungen ein.

Alle Informationen zu unserer Arbeit sind abrufbar  
unter [www.die-linke-vrs.de](http://www.die-linke-vrs.de)

### Bildquellen:

stock.adobe.com: S.1 (Simon Dannhauer); S.5 (manifeesto); S.7 (S.Külcü); S.9 (msl33); S.11 (Cather); S.13 (Günter Menzl); S.14 (Martin Debus); S.17 (ajr\_images); S.18 (den-belitsky); S.22 (shootingankauf); S.26 (Alexander Raths); S.28 (Comofoto); S.31 (ajkkafe); S.33 (Racle Fotodesign); S.34 (Alterfalter); S.35 (Hans Peter Denecke); S.36 (Mirko); S.37 (ARochau); S.38 (Kzenon); S.39 (Rido)

vvs.de: S.2, S.20

wikipedia.de: S.30 (Fantaglobe11)

**Gestaltung:** preiselbeerdesign.de

***DIE LINKE.***

[linke@region-stuttgart.org](mailto:linke@region-stuttgart.org)  
[www.die-linke-vrs.de](http://www.die-linke-vrs.de)