

Regionalpolitik von unten - sozial, solidarisch und ökologisch!

Programm zur Wahl der Regionalversammlung am 25. Mai 2014

Eine lebenswerte und nachhaltige Region Stuttgart durch eine soziale, solidarische und ökologische Regionalpolitik – dafür wird sich DIE LINKE in der Regionalversammlung einsetzen. Das bedeutet, die neoliberale Standortlogik zu überwinden, die Regionen, Kommunen und Menschen in Konkurrenz zueinander definiert und wirtschaftlichen „Zwängen“ unterordnet.

DIE LINKE will stattdessen gemeinsam mit allen in der Region lebenden und hier arbeitenden Menschen eine Politik diskutieren, entwickeln und umsetzen, die möglichst vielen Menschen dient und ihre Lebens- und Arbeitsbedingungen verbessert.

Soziale, solidarische und ökologische Politik ist immer auch Politik für soziale und ökologische Nachhaltigkeit. Eine Politik die für gerechten Ausgleich zwischen allen Menschen eintritt und die Berücksichtigung der Folgen heutiger Entscheidungen auf künftige Generationen zum Maßstab verantwortungsbewusster Politik macht.

DIE LINKE fordert gerade auch die hier lebenden Menschen ohne Wahlberechtigung auf, an der Entwicklung unserer regionalen Politik mitzuarbeiten. DIE LINKE hält es für einen Geburtsfehler der Region, dass aufgrund des Wahlrechts alle Nichtdeutschen – auch die EU-Bürger – von der Wahl ausgeschlossen sind. Wir fordern daher von der Landesregierung:

Wahlrecht für alle hier lebenden Menschen von der Gemeinde bis zur Region!

DIE LINKE im Regionalparlament gestaltet ihre Arbeit offen und setzt sich auch weiterhin für soziale Teilhabe, 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 der vergangenen Amtsperiode konnten die linken Regionalparlamentarier wichtige Themen in die Debatte einbringen, auch in Zusammenarbeit mit Verbänden und örtlichen Initiativen. Einige Anträge der LINKEN fanden Mehrheiten, wenn auch häufig erst über "Umwege" oder nach einer politischen Umetikettierung.

So hat DIE LINKE die Zusammenführung aller öffentlichen Verkehrsangebote in einer "Mobilitätskarte" schon 2009 vorgeschlagen, doch wurden unsere Initiativen zunächst abgelehnt. Schon nach kurzer Zeit fanden sich zentrale Bestandteile einer Mobilitätskarte in Anträgen anderer Fraktionen wieder - bis hin zur CDU und in Beschlussempfehlungen der Verwaltung. Ab 2015 soll diese Mobilitätskarte unter der Bezeichnung "Stuttgart Service Card" für alle verfügbar sein.

Auch beim Sozialticket, der Nutzung der Bahnstrecke Untertürkheim-Kornwestheim ("Schusterbahn"), unseren Forderungen nach einem regionalen Energie- und Klimaschutzkonzept, dem Null-Flächen-Wachstum oder beim Thema Inklusion hat DIE LINKE über die gesamte Amtsperiode hinweg durch Anträge und Anfragen hartnäckig Druck gemacht und kann auf erste Erfolge verweisen.

Mehrere Anträge fanden auch direkt Mehrheiten. So wurde auf Antrag der LINKEN beschlossen, dass bei zukünftigen S-Bahn-Bestellungen mobile Internetdienste nach dem jeweiligen Stand der Technik in den Fahrzeugen verfügbar sein müssen. Oder dass zukünftig verstärkt auf regionale, saisonale und ökofaire Bewirtung und Beschaffung geachtet wird. Ein Erfolg 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.

1. Regionalplanung – Böden schützen, lebenswerte Kommunen erhalten!

Bei der Raumnutzung 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 in hochwertige Böden. In der Region Stuttgart ist heute 22,6 Prozent des Bodens versiegelt, so viel wie nie zuvor. Bedingt durch die Wirtschaftskrise und durch die restriktiven Regeln des Regionalplan 2020 konnte der Flächenfraß gedrosselt werden. Das ändert jedoch nichts daran, dass trotz einer stagnierenden Bevölkerungszahl und einer alternden Bevölkerung die Flächeninanspruchnahme mit aktuell 311 Quadratmetern pro Person immer weiter auf Kosten der nachfolgenden Generationen zunimmt. 2012 wurden wieder 209 Hektar Boden, das entspricht 209 Fußballfeldern, verbraucht und unwiederbringlich versiegelt. 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, die biologische Vielfalt 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 bebaute Überschwemmungsflächen in hochwassergefährdeten Gebieten oder die 1.300 ha ausgewiesene aber noch nicht erschlossene Gewerbe- und Industriefläche in den Flächennutzungsplänen der Region. Um die Entwicklungen beurteilen zu können, fordern wir ein 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 steuernden Regionalplanung wie wir sie fordern gezielt geholfen werden.

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 daher 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 Kirchturnspolitik dem Gemeinwohl aller Bürger in der Region schadet und einem schonenden Umgang mit dieser endlichen Ressource widerspricht. Denn neues Bauland wird viel zu oft als Treibstoff für eine lokale Wachstums- und Wirtschaftspolitik neu ausgewiesen, um beispielsweise junge Familien anzusiedeln.

Eine nachhaltige Stadt- und Gemeindeentwicklung muss aber zwingend im Bestand erfolgen, nicht durch weiteres Flächen- und Bevölkerungswachstum. Dazu ist aber eine strategische Bodenbevorratung vor Ort zu betreiben, damit die Bodenspekulation eingedämmt und insbesondere die Wohnraumversorgung für alle sozialen Schichten sichergestellt werden kann. Eine besondere Bedeutung kommt zukünftig der Sicherung der Nahversorgung in den Gemeinden zu, denn bereits 20 Prozent der Gemeinden in der Region haben diese schon verloren.

Aufgrund der Erfahrungen der letzten Jahre sowie der bekannten Folgen des Klimawandels muss für DIE LINKE der Hochwasserschutz zwingender Bestandteil jedes Regionalplans sein. 47 % der Gewässerabschnitte sind stark oder sehr stark verändert worden, wovon sich eine große Gefahr für die Überschwemmung von Siedlungsgebieten ergibt. Dies kann im wesentlichen nur durch die Ausweisung von Überschwemmungsgebieten für die Gewässer sein, 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 Hochwasserschutz nötig sind, ist für DIE LINKE kein Tabu. Auf unsere Initiative hin wird sich die Region 2014 mit der neuen Hochwassergefahrenkartierung des Regierungspräsidiums befassen.

Die wenigen, nicht als Kulturlandschaft überprägten Räume besonders an den Randlagen der Region, wollen wir dauerhaft erhalten.

1.1 Ökologische und soziale Energiewende demokratisch gestalten

DIE LINKE will die Region Stuttgart zur Modellregion für Nachhaltigkeit weiterentwickeln. Langfristig fordern wir eine ausgeglichene Klimabilanz der Region und die Autonomie auf Basis regenerativer Energieerzeugung. Um diese Ziele zu erreichen sind verbindliche Schritte und ein regionales Energie- und Klimaschutzkonzept notwendig.

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 skandalumwittelte EnBW schrittweise abzuwickeln, lässt die grün-rote Landesregierung zu, dass neue Kohlekraftwerke ans Netz gehen um die abgeschalteten Atommeiler ersetzen. Das hat mit Energiewende und Klimaschutz nichts zu tun. Gleichzeitig erschweren 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.

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 könnte den Ausbau der Windenergie in der Region weitgehend zum Stillstand bringen. Wieder einmal zeigt sich, dass die Energiewende nur als Projekt „von unten“, gegen den Druck der großen Energiekonzerne gelingen kann.

Bei der Windkraft trägt der Südwesten durch eine jahrzehntelange Verhinderungsplanung mit weniger als einem Prozent an der Energieerzeugung auch drei Jahre nach dem Regierungswechsel die rote Laterne im Vergleich der Flächenländer. Gegenwärtig wird intensiv über die Teiländerung des Regionalplans für die Windenergievorrangflächen beraten. Dazu wurden Kommunen, Träger öffentlicher Belange und vor allem die Menschen vor Ort in einen Beteiligungsprozess eingebunden. 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 die maximal zusätzliche Fläche gemäß der Vorgaben der Landesregierung für Vorranggebiete und den noch ausstehenden Erkenntnissen aus der Artenschutzbegutachtung ausgewiesen wird.

Neben der regional bedeutsamen Windenergie unterstützen wir die Weiterentwicklung der Landwirtschaft 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 und die Nutzung der Dachflächen für Photovoltaik. Biogasanlagen unter 0,5 MW Leistung können nachhaltig bewirtschaftet werden und speisen sich aus dem lokalen Reststoffaufkommen. Große Biogasfabriken wie in Nürtingen, 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 % 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 ZSW beheimatet sind. Denn nur durch dezentrale Energiespeicherung die die Schwankungen bei der Einspeisung aus erneuerbaren Energien ausgleichen, 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.

1.2 Landschaftsparks - Chance für Renaturierung und nachhaltigen Tourismus

DIE LINKE befürwortet weitestgehend die bisherigen Planungen zur Gestaltung der Landschaftsparks, insbesondere jenen 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 als große Entwicklungschance an. Diese 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.

1.3 Ausweisung neuer Gewerbegebiete – Innovative Lösungen vorziehen!

DIE LINKE lehnt die Bestrebungen zu einer Änderung des Regionalplanes für den weiteren Ausbau von neuen Gewerbeschwerpunkten entlang der A81 im Korridor von Stuttgart/Engelbergtunnel 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.

Laut Bundesumweltamt werden die LKW-Emissionen zwischen 2005 und 2020 um 20% auf 44,4 Mio. Tonnen steigen. Dies entspricht in etwa dem Einsparpotential, das durch zu große Verpackungen sowie Leer- und Lufttransporte entsteht. DIE LINKE fordert, dass sich die Wirtschaftsförderung der Region zusammen mit dem Kooperationszentrum Logistik (KLOK e.V.) um ein Netzwerk zwischen Produzenten, Logistik, Handel und Endabnehmern bemüht, um dieses Einsparpotenzial zu nutzen. Damit könnte sowohl das LKW-Aufkommen als auch die Lagerkapazitäten um 20% reduziert werden, womit keine neuen Logistikflächen notwendig wären.

2. Mobilität – Ökologische Verkehrswende sozial gerecht gestalten!

Nach wie vor erstickt die Region im Verkehr. Straßenneu- und -ausbau löst die Probleme nicht. Nur durch Verkehrsvermeidung und Ausbau des ÖPNV besonders in der Fläche mit attraktiven Anbindungen auch von Mittel- und Kleinzentren sowie integrierten Mobilitätskonzepten lässt sich der Verkehr mit all seinen negativen Folgeerscheinungen (Lärm, Abgase, Bodenverbrauch, Klimaschädlichkeit) spürbar reduzieren. Auch der Flugverkehr mit seinen besonders klimaschädlichen Abgasen darf nicht weiter anwachsen. DIE LINKE steht daher insbesondere für:

- den Stopp sämtlicher Ausbaupläne für den Flughafen Stuttgart
- einen optimierten Kopfbahnhof 21 statt Stuttgart 21 mit Tunnelbahnhof
- den weitgehenden Verzicht auf den Bau neuer Straßen
- Eine regionalweite Mobilitätskarte als Zugang zu einem dichten Netz umweltschonender Mobilitätsangebote bestehend aus ÖPNV, Car-Sharing, Fahrradverleih
- Ein regionsweites Sozialticket für Menschen mit geringem Einkommen
- Die Ausarbeitung eines Regionalverkehrsplanes, der konsequent auf Verkehrsvermeidung setzt und den Ausbau des ÖPNV in der gesamten Region vorantreibt
- Barrierefreiheit im gesamten ÖPNV und an den Verkehrsknoten

2.1 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 Nachtflüge -, Dreck und die weitere Versiegelung von wertvollen Ackerböden im Filderraum sind nicht hinnehmbar.

2.2 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 8 Gleisen könnte bereits den jetzigen Zugverkehr (8 Richtungen im Nahverkehr, 3 Richtungen im Fernverkehr) nicht umfassend im Sinn 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 beweist die S-Bahn-Stammstrecke viel zu oft die Inflexibilität von Tunnellösungen und deren Anfälligkeit bereits bei kleinsten betrieblichen Störungen. 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, hat für DIE LINKE keine Bindungswirkung. Durch die jüngsten Kostensteigerungen ist die Bindung der Volksabstimmung aufgehoben. So sieht es auch Prof. Wieland, der juristische Vater der Abstimmung. Wir kritisieren die Mitfinanzierung von Stuttgart 21 durch die Region in Höhe von 100 Millionen Euro als grundgesetzwidrige Mischfinanzierung an.

Dagegen ist ein modernisierter Kopfbahnhof mit 16 Gleisen und bereits bestehenden Umfahringstrecken das zukunftssträchtigere Projekt für die Region.

2.3 Schienenverkehr – Problemlöser Nummer 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. Eine Aufgabenträgerschaft der Region für den gesamten ÖPNV ist nur in dem Umfang wünschenswert und sinnvoll, der den Gemeinden die Möglichkeit zur Direktvergabe an ihre eigenen Betriebe erhält und auch zukünftige Rekommunalisierungen im Nahverkehr nicht ausschließt.

DIE LINKE unterstützt insbesondere die Umsetzung des Nahverkehrskonzept "Stuttgarter Stern" des VCD und mehrerer Verkehrsinitiativen, das schnelle Direktverbindungen zwischen den Mittelzentren rund um Stuttgart vorsieht. Als erste Maßnahmen sind dafür notwendig und sinnvoll:

- Täglicher durchgehender 30-Minuten-Takt auf der Direktverbindung Esslingen-Ludwigsburg.
- Sicherung der Gäubahn (Feuerbach-Vaihingen) für den Personenverkehr.

DIE LINKE fordert die Stärkung und den Ausbau des Schienenverkehrs u.a. mit den folgenden weiteren Maßnahmen:

- Verlängerung der S1 über Kirchheim hinaus bis ins Lenninger Tal – die Gleise sind vorhanden
- Verlängerung der „Tälesbahn“ von Neuffen über Nürtingen hinaus bis Wendlingen mit direktem Anschluss an die S1 nach Stuttgart
- Erhalt und Modernisierung der Stroh Gäubahn mit Wiederaufnahme des Personenverkehrs Hemmingen-Weissach
- Planung und Bau einer Tangentialverbindung Markgröningen–Ludwigsburg Remseck–Waiblingen

- Prüfung einer Strecke Bernhausen–Pliezhausen–Kusterdingen–Tübingen unter Verwendung alter Trassen
- Reaktivierung der Strecke Weil der Stadt–Calw für den Personenverkehr
- Direkte S-Bahn-Verbindung Stuttgart–Plochingen–Göppingen–Geislingen
- Vollintegration des Landkreises Göppingen in den VVS
- Einführung eines Metropoltickets auch als Monatskarte, mit dem Fahrten über die Regionsgrenzen hinaus bis Göppingen, Geislingen, Reutlingen, Tübingen, Pforzheim, Heilbronn und Schwäbisch Hall möglich sind
- Regionalbahnhof Stuttgart-Vaihingen
- Umsetzung 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

2.4 Die Mobilitätskarte – Die Eine für (fast) alle Mobilitätsbedürfnisse

Der motorisierte Individualverkehr ist nicht nur dann ein Problem, wenn er – Lärm und Dreck erzeugend sowie Energie verbrauchend und Landschaft verschlingend – fährt, sondern auch dann, wenn er steht.

Jeder PKW benötigt Stellfläche und trägt somit zu Bodenversiegelung und Landschaftsverbrauch auch dann bei, wenn er nicht genutzt wird. Dieses Problem löst auch nicht die Elektromobilität, da auch für elektrisch betriebene Fahrzeuge weiterhin Straße und Stellfläche zur Verfügung stehen muss.

Notwendig ist aus Sicht der LINKEN vielmehr ein konsequenter, flächendeckender Ausbau umweltschonender, gemeinsam genutzter Mobilitätsangebote wie ÖPNV, Car-Sharing, Fahrradverleih flächendeckend in der gesamten Region. Bereits bestehende Ansätze in Städten wie Stuttgart, Waiblingen oder Ludwigsburg müssen weiterentwickelt und vernetzt werden. Für kleinere Gemeinden sind auch dem Bedarf angepasste Modelle wie z.B. Bürgerbusse eine prüfenswerte Option.

Die zu entwickelnde Mobilitätskarte in Form der "Stuttgart Service Card" muss den einheitlichen Zugang zu all diesen Angeboten mit gemeinsamer Buchungsmöglichkeit und Abrechnung gewährleisten. Erst ein flächendeckendes Mobilitätsangebot mit einem einheitlichen Zugangsmedium wird den „Modal Split“ der Verkehrsmittelwahl deutlich zu Lasten des eigenen PKWs verändern und somit die Region Stuttgart wirklich zu einer weltweit führenden Musterregion in Sachen Mobilität machen.

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 – Menschen ohne Erwerbseinkommen legen nur ca. 5% ihrer Wege mit dem ÖPNV zurück – zum anderen sind auch alle anderen Mobilitätsangebote für sie unerschwinglich.

Dies grenzt diese Menschen nicht nur wirtschaftlich aus, weil Arbeitsplätze nicht oder nur mit erheblichem Aufwand erreichbar sind, es schränkt diese Menschen 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.

DIE LINKE fordert deshalb seit langem ein regionalweites Sozialticket für Menschen mit geringem Einkommen wie z. B. für Bezieher von ALG II, Grundsicherung, Wohngeld oder Asylbewerberleistungen. Der Preis des Sozialtickets sollte den Anteil für Mobilität, der im ALG II mitberücksichtigt ist (derzeit ca. 20 €) 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 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 Teilen der anderen Parteien ein Umdenken erkennbar.

DIE LINKE wird auch in der kommenden Legislaturperiode das Sozialticket zu einem ihrer zentralen regionalen Themen machen und hofft dabei auf ein weiter fortschreitendes Umdenken der Mehrheitsfraktionen.

2.6 Regionalverkehrsplan – weiter wie bisher?

Eine zentrale Aufgabe der neu zu wählenden Regionalversammlung wird die Erstellung eines neuen Regionalverkehrsplanes (RVP) sein. Dieser RVP wird die verkehrspolitische Entwicklung der Region für die nächsten ca. 15 Jahre entscheidend prägen. Schon jetzt ist erkennbar, daß die Mehrheitsfraktionen trotz aller Lippenbekenntnisse zum Umweltschutz doch weiter wie bisher in erheblichem Umfang auf Strassenneu- und ausbau setzen. Dies zeigt sich z. B. an der mehrheitlichen Ablehnung eines Antrages der LINKEN zur obligatorischen Klimafolgenabschätzung für alle Verkehrsprojekte.

DIE LINKE setzt sich für einen RVP ein, der neuen Strassenbau konsequent vermeidet, den ÖPNV und andere umweltschonende Mobilitätsangebote in der gesamten Region bevorzugt, Logistikstandorte nur noch mit Schienenanschluss zulässt und in enger Abstimmung mit dem Regionalplan die Stärkung der Nahversorgung vor Ort als Beitrag zur Verkehrsvermeidung fördert.

2.7 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 einem Drittel der Haltestellen (Stand Sommer 2013) sind wenigstens die Bahnsteige barrierefrei für Rollstuhlfahrer, Blinde, Seh- und Gehbehinderte. Die DB Station&Service 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 auf Bahnsteigen und in Bahnhöfen – mit Ausnahme von Zugansagen – sind ebenfalls im Bereich der S-Bahn vollständig unbekannt. Diese Hürden sind für viele mobilitätseingeschränkte Menschen – zumindest abseits ihrer ständigen Wege – unüberwindliche Hürden und schließen sie faktisch von eigenverantwortlicher und selbstbestimmter Teilnahme am ÖPNV aus. Insbesondere blinde und sehbehinderte Menschen, die keinerlei Kompensierungsmöglichkeit zB 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.

2.8 Freiwillige Aufgaben im ÖPNV – Übernahme nur mit Augenmaß

DIE LINKE sieht die Übernahme von weiterem Schienenpersonenverkehr durch die Region grundsätzlich positiv. Allerdings darf dies nur im Rahmen sinnvoller Betriebskonzepte geschehen. Übernahme nur zum Zweck des Ausschreibungswettbewerbs mit Lohn- und Sozialdumping lehnt DIE LINKE allerdings grundsätzlich ab.

3 Regionale Wirtschaftsförderung

3.1 Regionale Kooperation statt Standortkonkurrenz

Ein starkes Übergewicht der Automobilindustrie und die weitreichende Abhängigkeit der mittelständischen Zulieferindustrie erhöht die Krisenanfälligkeit der Region. Bisher konzentriert sich die regionale Wirtschaftsförderung im wesentlichen auf einzelne „HighTech-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
- eine Abstimmung von Wirtschaftsförderung und Regionalplanung
- eine Koordinierung der Förderprogramme von Kommunen und Kreisen
- Unterstützung für Existenzgründer (Beratung, Finanzierung, Genehmigungsverfahren)
- Berücksichtigung von sozialen und tariflichen Mindeststandards bei allen Fördermaßnahmen

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 dafür finanziell betrafft 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 2012) in gesetzlich ausreichendem Maß behinderte und gleichgestellte Menschen beschäftigt, obwohl es sich um überwiegend gut ausgebildete und hochmotivierte Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen 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 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 oder das ökologische Produktdesign und Ökoeffizienz 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 zu erkennen fordert DIE LINKE eine umfassende Begutachtung der Folgen von Ressourcenverknappung, des Ressourcenaustausches in und aus der Region Stuttgart und der Abhängigkeit von fossil-atomarer Energie.

3.3 Nahversorgung sichern, Shopping-Paläste zukünftig verhindern

Eine Fehlentwicklung aus dem rein renditeorientierten Wirtschaften ist die erpresserische Macht der Discounter und Einkaufszentren. Die großen Ketten haben weitgehend lokale Nahversorger, genauso wie inhabergeführte Geschäfte verdrängt. Auch über die Gemeindegrenzen hinweg. Die Grundversorgung wurde systematisch auf die grüne Wiese verlagert, möglichst automobilgerecht. 36 von 179 Gemeinden in der Region verfügen laut Regionalmonitor heute schon nicht mehr über einen Nahversorger vor Ort. Selbst in 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 Kundschaft und deren Kaufkraft über die Region hinaus anzieht. Um diese Fehlentwicklungen aufzulösen, fordert DIE LINKE Verkaufsflächenobergrenzen und Mindestabstände auch für Mittel- und Oberzentren.

Wir unterstützen grundsätzlich die Neugründung von Genossenschafts- und Nachbarschaftsläden, z.B. aus den abgewickelten und vielfach noch immer leer stehenden Läden aus der Schlecker-Insolvenz. Dazu müssen sich die Gemeinden selbst engagieren und beispielsweise Ladenflächen sichern und zu günstigen Konditionen an Gründerprojekte verpachten um wirtschaftliche Startrisiken zu senken. Eine funktionierende Nahversorgung ist besonders vor dem Hintergrund der alternden Bevölkerung und des demografischen Wandels ein Schlüssel für zukunftsfähige Gemeinden.

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 zur Zeit sowohl einerseits unausgelastete Meiler und Deponien als auch andererseits ein reger „Mülltourismus“ bis weit über die Grenzen der Region. Abfallwirtschaft ist für DIE LINKE kein Betätigungsfeld für privatwirtschaftliche Profitinteressen. Deswegen haben für DIE LINKE 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 kommunaler Abfallentsorger.

Grundsätzlich wollen wir heute schon die Weichen stellen für eine Warenproduktion, die niemals als "Abfall" endet und in der Folge verbrannt oder deponiert werden muss. Alle Produkte sollen prinzipiell in natürliche Stoffkreisläufe übergehen können. Die bestehende Müllverbrennung in der Region sorgt für den großflächigen Austrag von Feinstaub, deshalb fordern wir eine Auslaufregelung für die Anlagen.

5. Regionales Tourismusmarketing – Chancen vor Ort nutzen

DIE LINKE sieht sich dem Leitbild eines sozial gerechten, barrierefreien, ökologisch sanften und Ressourcen schonenden 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 Außendarstellung der touristischen Angebote in der Region ein. DIE LINKE fordert die Einführung von touristischen Angeboten mit Kombitickets für den gesamten ÖPNV der Region.

6. 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 gebündelt werden können
- die Wasserversorgung und Abwasserwirtschaft
- die Abfallwirtschaft

- Spezielle Aufgaben wie z.B. der Wirtschaftskontrolldienst (WKD)
- 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.

7. Transparente, bürgernahe Politikgestaltung und Verwaltung

In der regionalpolitischen Praxis fallen noch immer viele Entscheidungen abseits der Öffentlichkeit. Nicht-öffentliche Beratungen, interfraktionelle Abstimmungsrunden, Geheim-Verträge wie der gerade neu gefasste S-Bahnvertrag mit DB Regio sind an der Tagesordnung. Deshalb fordert DIE LINKE, dass grundsätzlich alle Verträge des Verbands Region Stuttgart offengelegt werden müssen, das Öffentlichkeitsprinzip nur bei gesetzlichen Zwängen umgangen werden darf und alle Informationen, Statistiken und Datensätze dem Grundsatz von „open access“ folgend, also dem freien ungehinderten Zugang aller Nutzer, bereitgestellt werden.

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. Websites des Verbands Region Stuttgart sollen grundsätzlich barrierefrei ausgestaltet werden.

8. 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.

Einstimmig beschlossen am 09.03.14 auf einer regionalen Mitgliederversammlung im Bürgerhaus Stuttgart-Möhringen.