

Antrag: Klimaschutz bei Entscheidungsfindungen berücksichtigen

Baden-Württemberg muss sich auf ein wärmeres Klima einstellen, verbunden mit mehr Hitzetagen, mehr Tropennächten, geringeren Sommerniederschlägen und einer Zunahme von Extremwetterereignissen wie Starkregen oder Hagel, so eine aktuelle Studie der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz. Bei den erwarteten Kosten durch Klimafolgeschäden ist Baden-Württemberg unter allen Bundesländern am stärksten betroffen. Die Region hat mit dem Forschungsprojekt KlimaMORO bereits vertiefte Erkenntnisse über regionale Folgen: Häufigere Hochwasserereignisse, die Verdrängung wärmeempfindlicher Pflanzen, eine Zunahme der Erosionsgefahr und nicht zuletzt eine stärkere Belastung der Menschen und der Infrastruktur durch zunehmende Hitze.

Mit dem neuen Klimaschutzgesetz hat der Landtag Baden-Württemberg alle Kommunen verpflichtet, einen angemessenen Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen zu leisten und zu einer nachhaltigen Energieversorgung beizutragen. Bis 2020 sollen die Treibhausgasemissionen in Baden-Württemberg um mindestens 25 % im Vergleich zum Referenzjahr 1990 verringert werden. Bis 2050 sollen es 90 % sein. Strategien und Maßnahmen werden dabei im Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept gebündelt, das 2014 verabschiedet werden soll.

Die Region Stuttgart hat bislang keine Klimaschutzziele definiert. Auch eine nachhaltige Energieversorgung liegt noch in weiter Ferne, das zeigte zuletzt der Leitbild- und Strategieprozess für die Wirtschafts- und Wissenschaftsregion Stuttgart der die ökologische Verantwortung dieser Generation explizit betont. Allein in der Landeshauptstadt Stuttgart liegt der Erzeugungsanteil Erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch im Stadtgebiet noch immer bei unter einem Prozent. Es besteht deshalb akuter Handlungsbedarf. Der Klimaschutz muss verbindlich als Querschnittsaufgabe verstanden werden und bei allen zukünftigen Entscheidungsfindungsprozessen der Region, insbesondere der Infrastrukturplanung, verbindlich berücksichtigt werden.

Wir beantragen:

Zukünftig wird in allen Beschlussvorlagen dargestellt, ob und in welchem Umfang das Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg und die Durchsetzung der Ziele des voraussichtlich 2014 verabschiedete Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzepts der Landesregierung bei der Beschlussempfehlung berücksichtigt wurden und inwiefern ein Beschluss zur Zielerreichung verringerter Klimagasemissionen oder einer nachhaltigen Energieversorgung beiträgt.

Antrag: Fortschreibung des Regionalverkehrsplans - Klimafolgen berücksichtigen

Mit der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans beschließt die Regionalversammlung in absehbarer Zeit die wesentlichen Infrastrukturentscheidungen der kommenden Jahrzehnte. Das dazu ausgefertigte Bezugsszenario 2025 zeigte unter Berücksichtigung aller bisherigen verkehrspolitischen Maßnahmen und Entscheidungen auf, dass auch zukünftig eine ressourcen- und energieintensive Individualmotorisierung mit negativen Klimafolgen fortgeschrieben wird, sofern diese Infrastrukturentscheidungen Wirklichkeit werden. Das offenbart das Versagen der politischen Gremien, den Klimaschutzgedanken wirksam in den Verkehrssektor zu übersetzen.

Selbst die geringfügig positiven Erwartungen an den Rückgang von Klimagasemissionen gehen allein auf die Erwartungen an eine veränderte Antriebstechnik, also den technologischen Fortschritt im Fahrzeugbau zurück. Dass diese Erwartungen jedoch anzuzweifeln sind, zeigt der kaum messbare Anteil von Elektrofahrzeugen bei Neuzulassungen von PKW in Deutschland (0,2 % im 1. Quartal 2013).

Wir beantragen:

Die Verwaltung bewertet für jede Maßnahme, die in die Fortschreibung des Regionalverkehrsplans einfließen soll, ob diese einen Beitrag zur Erreichung der Ziele des Klimaschutzgesetzes Baden-Württemberg leisten.

Antrag: Sozialticket

Nachdem DIE LINKE bereits mehrere Anträge zum Thema „Sozialticket“ vorgebracht hat, wurde nunmehr der Vorstand der SSB von seinem Aufsichtsrat beauftragt, eine Marktanalyse zu Potentialen und Kosten eines Sozialtickets für Menschen mit geringem Einkommen im Rahmen der Stuttgarter Bonuscard zu erstellen.

Diese Marktanalyse soll unter Betrachtung verschiedener bereits existierender Modelle sowohl Aufwendungen durch „Umsteigerverluste“ von höherpreisigen Verbundtickets hin zum Sozialticket als auch Einnahmezuwächse durch Neukunden abschätzen und finanziell bewerten. Die Marktanalyse soll Mitte Februar fertig gestellt sein und der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

DIE LINKE beantragt daher:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Marktanalyse im Verkehrsausschuss vorzustellen, sobald diese erstellt ist.
2. Die Verwaltung erarbeitet auf Grundlage dieser Marktanalyse eine Darstellung, wie hoch die Kosten der Einführung eines regionalweiten Sozialtickets im VVS anzusetzen sind, aufgegliedert nach Landkreisen und unter Berücksichtigung der VVS-Vollintegration des Landkreises Göppingen.

Antrag: Beteiligung am Projekt Stuttgart 21 aufheben

Der Verband Region Stuttgart widerruft sämtliche Finanzierungszusagen zugunsten des Projektes „Stuttgart 21“ aufgrund offensichtlicher verfassungswidriger Mischfinanzierung.

Die Region kündigt alle diesbezüglichen Verträge fristlos aus wichtigem Grund bzw. stellt deren Nichtigkeit fest.

Begründung

Die Finanzierung von Stuttgart 21 verstößt gegen die strikte Aufgabentrennung des Art. 104a Grundgesetz (GG). Dieser Verfassungsverstoß kann auch nicht durch entgegenstehende Praxis bei anderen Projekten „geheilt“ werden. Seit der Grundgesetzänderung von 1969 ist es verboten, dass der Bund Landesaufgaben und die Länder Bundesaufgaben finanzieren (Art. 104a Abs. 1 GG). Unter den Begriff „Land“ fallen danach auch die Kommunen, also hier die Stadt Stuttgart und der Verband Region Stuttgart. Im Übrigen wird auf das Gutachten des Verfassungsrechtlers Prof. Dr. Hans Meyer vom 03.11.2010 verwiesen.

Der Verband Region Stuttgart kann mit Bezug auf den Grundgesetzartikel 104 seine Beteiligung umgehend widerrufen.

Die Entwicklung des Projektes hat weiterhin gezeigt, daß es nicht zu den Kosten realisiert werden kann, die Grundlage der Volksabstimmung waren. Der ursprüngliche „Kostendeckel“ von 4,5 Mrd € ist schon lange „gerissen“. Damit fehlt dem Projekt jegliche demokratische Legitimation.

Antrag: Rücklage zu Stuttgart 21 auflösen

In der „Allgemeinen Rücklage ÖPNV“ entfällt ab dem Haushaltsjahr 2014 der Zweckbindungsvermerk „Stuttgart 21“.

Die freiwerdenden Mittel werden für die geplanten Vorfinanzierungen in Höhe von 6,4 Mio. € eingesetzt. Mit den verbleibenden freiwerdenden Mitteln wird die geplante Aufnahme von Krediten zur Finanzierung von S-Bahn-Vorhaben reduziert.

Eventuell weiterhin notwendige Mittel zur Finanzierung von Stuttgart 21 sind aus dem allgemeinen Haushalt zu erwirtschaften.

Begründung:

Angesichts des nach vor bestehenden strukturellen Defizits des VRS-Haushaltes ist es unvernünftig, zum einen feste Rücklagen mit nach wie vor schwacher Verzinsung vorzuhalten, während auf der anderen Seite Kredite zur Aufgabenfinanzierung aufgenommen werden müssen. Dies führt zu Zinsverlusten, die das Haushaltsdefizit erhöhen.

Da keinerlei Notwendigkeit besteht, die geplante weitere Beteiligung an Stuttgart 21 anders als sonstige investive Ausgaben zu behandeln, die ebenfalls aus den Einnahmen des jeweiligen Haushaltsjahres erwirtschaftet werden müssen.

Antrag: Flächensicherung für intermodale Mobilität

Die Verwaltung beantwortet folgende Fragen:

1. An welchen Haltepunkten/Bahnhöfen der S-Bahn und des sonstigen regionalen Schienenpersonennahverkehrsangebotes bestehen Verknüpfungspunkte mit weiteren intermodalen Mobilitätsangeboten? Die Aufstellung soll auch Art und Umfang der Angebote darstellen.
2. An welchen Haltestellen/Bahnhöfen der S-Bahn und des sonstigen regionalen SPNV-Angebotes bestehen Planungen für Verknüpfungspunkte mit intermodalen Mobilitätsangeboten?
3. Gibt es Handlungsmöglichkeiten für die Region, Flächen für weitere intermodale Mobilitätsangebote zu reservieren bzw. planerisch und/oder eigentumsrechtlich zu sichern? Falls ja, welche Instrumente würden sich hierfür eignen?

Begründung:

Angebote zur intermodalen Mobilität (klassisches Car-Sharing, E-Mobilität, Fahrradverleih) benötigen attraktive Flächen mit der notwendigen Infrastruktur in unmittelbarer Nähe zum SPNV, um ein ganzheitliches Mobilitätsangebot jenseits des eigenen PKW bilden zu können. Diese Flächen fallen nicht vom Himmel, sondern müssen identifiziert und gesichert werden, bei Ausbauplänen wie der S-Bahn nach Neuhausen auch von vornherein eingeplant werden.

20.10.13

Antrag: Marktstruktur der ÖPNV-Verkehrsunternehmen im Verband Region Stuttgart

Die Verwaltung wird beauftragt, dem Ausschuss jährlich einen Überblick über die Marktstruktur der ÖPNV-Verkehrsunternehmen mit Linienbetrieb im VRS vorzulegen.

Als Kennziffern dieser Marktstruktur schlagen wir vor:

- Auflistung der Unternehmen mit Darstellung der gesellschaftsrechtlichen Verflechtungen, soweit bekannt
- Höhe der jeweils jährlich gefahrenen Linien- und Personenkilometer
- Durchschnittswerte „Linien- bzw. Personen-km pro Verkehrsunternehmen“ (Gesamtsumme geteilt durch Anzahl der Verkehrsunternehmen)
- Zahl der Mitarbeiter je Unternehmen
- Markteintritte
- Marktaustritte

Die Zahlen sollten über eine Zeitachse dargestellt werden beginnend 2013, um die Entwicklung ablesen zu können.

Der Überblick kann aufbauen auf die jährlich zu veröffentlichenden Berichte gem. Art. 7 Abs. 1 EU-VO 1370/07

Begründung:

Die Erstellung der allgemeinen Vorschrift war u.a. ausdrücklich auch als Instrument zur Sicherung des Mittelstandes in der Branche gedacht. An der Entwicklung der o.a. Marktübersicht kann der Erfolg der oben skizzierten Absicht gemessen werden und ggfs. Maßnahmen zur Gegensteuerung geprüft werden, sobald eine ungesunde Konzentration auf der Seite der Leistungserbringer erkennbar wird.

Antrag: Energienutzungspläne in der Region fördern

Energienutzungspläne sind kommunale Planungsinstrumente, um die energetische Bestandssituation auf der Gemarkung aufzuzeigen und potentielle Standorte für erneuerbare Energieanlagen aufzuzeigen. Sie bilden bereits in vielen Kommunen die Grundlage für die Gestaltung der lokalen Energiewende und zeigen systematisch Sanierungspotentiale auf. In der Regel werden die Daten Mithilfe eines Geoinformationssystems aufgearbeitet und bilden die Basis für Maßnahmen zur Energieeinsparung, Energieeffizienz und den koordinierten Ausbau der erneuerbaren Energieerzeugung. Die Maßnahmenrealisierung, insbesondere durch lokale Planungsinstrumente und Verträge, bringt dabei wichtige Impulse durch Investitionen, Erlöse, Gewerbesteuererinnahmen und dauerhafte lokale Wertschöpfung.

Als wichtige Datenquelle für den Energienutzungsplan kann der Potentialatlas für Erneuerbare Energien der Landesanstalt für Umwelt, Messung und Naturschutz Baden-Württemberg herangezogen werden. Die stärkere Nutzung von Energienutzungsplänen war auch eine zentrale Forderung aus dem Leitbildprozess für die Wirtschafts- und Wissenschaftsregion Stuttgart.

Besonders das Bundesland Bayern fördert die Verabschiedung von Energienutzungsplänen und hat dazu einen Leitfaden verabschiedet. In der Region hat zuletzt die Stadt Esslingen im April dieses Jahr einen Energienutzungsplan entwickelt.

Wir beantragen:

Die Verwaltung unterstützt in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart insbesondere kleine und mittlere Kommunen bei der Acquire von Fördermitteln und der Ausarbeitung von Energienutzungsplänen. Dazu wird ein Konzept entwickelt und zur weiteren Beratung vorgelegt.

Die notwendigen Ressourcen und Personalbedarfe werden von der Verwaltung ermittelt und im Haushalt eingestellt.

Antrag: Hochwasserschutz in der Region Stuttgart

Am Neckar und den Nebenflüssen ist das letzte Hochwasser Mitte diesen Jahres relativ glimpflich verlaufen. Andere Teile Deutschlands haben immense wirtschaftliche Schäden durch Überflutungen erfahren.

Durch den Klimawandel nimmt die Gefahr durch Hochwasser insgesamt deutlich zu. Dämme für ein Jahrhunderhochwasser reichen dabei längst nicht mehr aus. Diese Risikolagen beurteilen aktuell die Regierungspräsidien auf Grundlage der EU-Hochwasserrisikomanagementrichtlinie und legen schrittweise Kartenmaterial vor.

Wir beantragen:

Die Verwaltung stellt die Ergebnisse des Regierungspräsidiums zur Gefährdungslage durch Hochwasser in der Region dar und bewertet auf dieser Grundlage die bestehenden Plansätze und Maßgaben im geltenden Regionalplan auf ihre Zukunftsfähigkeit.

Antrag: Ökofairness bei Bewirtung und Beschaffung

Zuletzt auf einer Veranstaltung des Dialogforums der Kirchen mit dem Verband Region Stuttgart unter dem Titel „Öko? Logisch!“ wurde deutlich, dass das Thema der ökofairen Beschaffung und Bewirtung bislang beim VRS unterbelichtet ist. Wir wollen mit diesem Antrag erreichen, dass zukünftig mehr Produkte aus regionaler, saisonaler, ökologischer Herstellung und aus fairem Handel bezogen werden, beginnend bei der Bewirtung in Sitzungen und auf Veranstaltungen.

Dazu ist verstärkt auf Zertifikate und Gütesiegel zu achten, z.B. das TransFair- und Bio-Siegel. Produkte aus normaler Beschaffung können beispielsweise durch ausbeuterische Kinderarbeit erzeugt oder verarbeitet worden sein. Vielfach kommen gesundheitsgefährdende Chemikalien in der landwirtschaftlichen Intensivproduktion zum Einsatz.

Wir beantragen daher:

Bei Bewirtung und Beschaffung ist grundsätzlich auf regionale, saisonale und ökologische Herstellung und Produktion zu achten. Bei sonstiger Beschaffungen ist ein öko-fairer Bezug sicherzustellen, wie beispielsweise durch das FairTrade-Siegel.

Antrag: Flexibilisierung beim VVS-Studiticket prüfen

Das VVS-Studiticket ist ein großer Erfolg. 2012 gab es einen in dieser Ticketart einen Zuwachs von 8,8 % gegenüber dem Vorjahr. Jede_r Student_in bezahlt grundsätzlich einen Solibetrag in Höhe von 42,05 Euro und kann damit in den Abendstunden ab 18.00 Uhr werktags, am Wochenende und an Feiertagen netzweit mit dem Studentenpass das VVS-Angebot nutzen. Durch Zuzahlung von 190,20 Euro kann das VVS-Studiticket erworben werden mit einer 6-monatigen Gültigkeit im gesamten Netz.

Das VVS-Studiticket ist damit ein großer Erfolg. Vor dem Hintergrund veränderter Studienbedingungen, z.B. dem dualen Studium mit Praxis- und Theorieblöcken, sowie längeren Praktikaphasen interessiert uns, inwieweit durch eine Anpassung an die Ausbildungsrealität an Hochschulen das Angebot noch attraktiver gestaltet werden könnte. Zuletzt hat die Ausweitung der Anschlussstuditickets in der Metropolregion genau auf diese veränderten Realitäten abgehoben.

Wir beantragen:

Verwaltung und VVS prüfen in Vorbereitung der Tarifdebatte 2014, ob eine Flexibilisierung des VVS-Semestertickets in Reichweite, Preisgestaltung und Bezugszeitraum mehr Nutzerinnen und Nutzer bringen kann. Die Ergebnisse werden im Verkehrsausschuss dargestellt.