



sozial, solidarisch, nachhaltig

Programm für die Wahl
zur Regionalversammlung
am 09.06.2024

Die Linke

Region Stuttgart

Quellen

- 8 Lissi (photocase)
- 13 AdobeStock (Caster)
- 22 VVS
- 29 AdobeStock (Comofoto)
- 38 AdobeStock (ARochau)
- 41 Lissi (photocase)
- 43 AdobeStock (Markus Mainka)



Falkertstraße 58, 70176 Stuttgart
Telefon: 0711/241045, Fax: 0711/241046
E-Mail: info@die-linke-bw.de
V.i.S.d.P.: Lisa Neher, Landesgeschäftsführerin

Layout: Preiselbeerdesign, Berlin
Druck: Onlineprinters GmbH, Fürth
Stand: April 2024

Inhalt

- 1. Regionalplanung – Böden schützen, lebenswerte Kommunen erhalten!**
 - 1.1. Schutz natürlicher Lebensgrundlagen
 - 1.2. Innenentwicklung und kommunaler Wohnungsbau
 - 1.3. Hochwasserschutz und Starkregenprävention
 - 1.4. Ökologische und soziale Energiewende demokratisch gestalten
 - 1.5. Landschaftsparks – Chance für Renaturierung und nachhaltigen Tourismus
 - 1.6. Gewerbeflächen – Revitalisierung statt Neubau!

- 2. Verkehr – Umweltschonende Mobilität für alle Menschen in der Region ermöglichen**
 - 2.1. Schienenverkehr – Problemlöser Nummer 1
 - 2.2. Das tägliche S-Bahn Drama – Wo bleibt die Politik?
 - 2.3. ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Menschen –
Barrierefreiheit darf nicht am Bahnsteigabgang enden
 - 2.4. ÖPNV auf dem Land – Neue Ideen sind gefragt
 - 2.5. Schluss mit der Ausgrenzung – Deutschland-Ticket für alle
 - 2.6. Die Mobilitätskarte – Die Eine für (fast) alle Mobilitätsbedürfnisse
 - 2.7. Stuttgart 21 – Viel Geld für den Leistungsrückbau
 - 2.8. Flughafen – es reicht
 - 2.9. RELEX-Busse – sinnvolle Ergänzung oder Geldverschwendung?
 - 2.10. Regionales Radschnellwegenetz

- 3. Regionale Wirtschaftsförderung**
 - 3.1. Regionale Kooperation statt Standortkonkurrenz
 - 3.2. Nachhaltigkeits-Ökonomie – Wege aus dem Wachstumswahn
 - 3.3. Nahversorgung sichern, Shopping-Paläste auf der grünen Wiese verhindern

- 4. Abfallentsorgung – Regionale Kooperation statt Mülltourismus**

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

- 6. Breitbandausbau – schnell, flächendeckend und gemeinwohlorientiert**

- 7. Regionales Tourismusmarketing – Chancen vor Ort nutzen**

- 8. Eine starke Region braucht zusätzliche Kompetenzen**

- 9. Transparente, bürgernahe Politikgestaltung und Verwaltung**

- 10. Finanzierung der Region – Erfolg kostet Geld**

Regionalpolitik von unten – sozial, solidarisch und nachhaltig!

Verabschiedet auf der Mitgliederversammlung der Partei Die Linke in der Region Stuttgart am 25.01.2024

Unsere Region durch soziale, solidarische und nachhaltige 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 nachhaltige Politik ist zwingend eine Politik, die immer soziale und ökologische Politik verbindet und zusammendenkt. 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. Die Fraktionssitzungen der Linken sind öffentlich, soweit die Öffentlichkeit nicht mit gesetzlichen Verschwiegenheitsregeln kollidiert.

Seit 2014 ist im Regionalparlament eine Partei vertreten, in der zunehmend Faschismus und Rassismus offensiv vertreten werden. Die Regionalräte der Linken führen mit den Mandatsträgern dieser Partei keine Gespräche und lehnen jegliche Zusammenarbeit mit dieser Partei und ihren Vertreter*innen ab. Dies war so und wird auch so bleiben

Linke Politik wirkt – auch aus der Minderheit

In den vergangenen drei Wahlperioden konnten Linke Regionalräte wichtige Themen in die Debatte einbringen und Erfolge auch aus der Minderheit heraus erzielen – sei es, dass unsere zuvor abgelehnten Anträge nach einer Schamfrist ganz oder teilweise in den Anträgen anderer Fraktionen auftauchten, sei es durch öffentlichen Druck oder durch interfraktionelle Zusammenarbeit.

Dabei suchen wir auch immer den Austausch mit außerparlamentarischen Bewegungen, Verbänden und Bürgerinitiativen.

Zu einer nachhaltigen Politik gehört für Die Linke auch, Themen hartnäckig zu verfolgen und zu bearbeiten und nicht nur auf schnelle Schlagzeilen zu setzen. Wir bohren gerne „dicke Bretter“.

So geht die jetzige Polygo-Karte als Mobilitätskarte auf einen Antrag der Linken von 2009 zurück, der zuerst abgelehnt wurde, sich dann aber Stück für Stück in den Anträgen anderer Fraktionen bis hin zur CDU wiederfand. Auch die entscheidende Wei-

terentwicklung zur multimodalen Mobilitätsplattform auch als App mit der Nutzung von Sharing-Angeboten und weiteren öffentlichen Dienstleistungen erfolgte aufgrund einer Initiative der Linken 2019.

Bei weiteren regionalen Themen wie dem 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/Barrierefreiheit hat Die Linke über die zurückliegenden Amtsperioden hinweg durch Anträge und Anfragen hartnäckig Druck gemacht und kann auf Erfolge verweisen.

Ein großer naturschutzpolitischer Fortschritt ist der Einstieg in ein regionales Kompensationsflächenmanagement, das auf unseren Antrag hin als Forschungsprojekt RAMONA nun regionalweit umgesetzt 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. Auch bei diesem Thema waren mehrere Anträge notwendig, bis 2019 die Umsetzung beschlossen wurde.

Unser konsequenter Widerstand gegen die stetigen VVS-Ticketpreiserhöhungen hatte letztlich Erfolg: Mit der VVS-Zonenreform sanken die Preise im Verkehrsverbund ab 2019 ganz erheblich. Zudem wurde der Zonen-Flickenteppich deutlich reduziert und damit viele Ungerechtigkeiten der Tarifgestaltung für den ländlichen Raum verringert. Das Deutschland-Ticket brachte zwar 2023 für viele ÖPNV-Nutzer*innen weitere Verbilligungen, hat aber eine deutliche soziale „Schlagseite“. Der Preis ist für viele arme Menschen nach wie vor zu hoch und die fehlenden Mitnahmemöglichkeiten z. B. für Kinder treffen insbesondere Familien.

Die Linke sieht es als zentrale Aufgabe an, zumindest im Bereich des VVS durch Kompensationen für Entlastung zu sorgen.

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. Dass künftig in der Verwaltung des Verbands Region Stuttgart verstärkt auf regionale, saisonale und öko-faire Bewirtung und Beschaffung geachtet wird, geht auch auf unsere Initiative zurück.

Das mittlerweile beschlossene Leitbild für die „Wirtschafts- und Wissenschaftsregion Stuttgart“ beinhaltet auf Initiative der Linken als Ziel die Nachhaltigkeit von Wirtschaft und Forschung sowie den Einsatz für gerechte soziale Verhältnisse.

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 nahekommt.

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 ca. 25 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. 2021 wurden in Baden-Württemberg pro Tag 6,2 Hektar an wertvollstem Boden versiegelt und damit unwiederbringlich zerstört – mit wieder deutlich steigender Tendenz seit 2018.

Entgegen früherer Annahmen steigt die Bevölkerungszahl in Stuttgart und in den Mittelstädten an, insbesondere durch Flucht vor Krieg und Klimakatastrophen. 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 2021 eine Fläche von 2263 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.



So müssen beispielsweise die ca. 1.000 Hektar (2019) erschlossen, aber noch nicht erschlossene Gewerbe- und Industrieflächen in den Flächennutzungsplänen der Region kritisch betrachtet werden. 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 geltenden 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 Selbstbestim-

mungsrecht 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 anzulocken. Eine nachhaltige Stadt- und Gemeindeentwicklung muss aber zwingend im Bestand erfolgen, nicht durch weiteres Flächen- und Bevölkerungswachstum. 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 Mietenexplosion 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. Wir fordern ein regionsweites Wohnungsleerstandskataster und -management.

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 freigehalten 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. (»Cradle to Cradle«).

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 decken immer noch einen großen Teil des 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 Versorgungsnetzkonzeptionen 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.

Bei der Windkraft ist der Anteil der Erzeugung in Baden-Württemberg mit ca. 5,2% (2021) eine der niedrigsten Raten aller Flächenländer. Trotz der Ausweisung von Windenergievorrangflächen stockt die Entwicklung von Windparks.

Für Die Linke ist klar: Die Windenergie muss 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 muss die Photovoltaik auf Freiflächen rasch einen verantwortbaren Beitrag zur erneuerbaren Energiegewinnung beitragen. Der Vorrang von Photovoltaik auf regionalen Siedlungsflächen ist aber sicherzustellen. Wir unterstützen 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 Wirtschaftskreisläufen. Dazu gehört für uns die energetische Nutzung biogener

Reststoffe in lokalen Kooperationen, die Nutzung von Dachflächen, Parkplätzen und geeigneten Agrarflächen 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 genauso entschieden ab wie den gezielten kommerziellen Anbau von Energiepflanzen, der nur unverhältnismäßig Freifläche verbraucht. 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.



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. 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 vielfältige ökologische Funktionen 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.

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/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. 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 CO₂-Emissionen der LKW-Flotte zwischen 1995 und 2019 um 21 Prozent angestiegen. Das starke Wachstum der Straßenlogistik ist eine große Herausforderung. Dazu beigetragen hat auch die verfehlte regionale Planung, die sich bisher bei der Ausweisung von „Logistik-Hubs“ ausschließlich an der Erreichbarkeit per Straße orientierte und den Schienengüterverkehr völlig vernachlässigte. Die Linke hat dies immer abgelehnt und setzt sich für einen grundlegenden Wandel der regionalen Planung ein.

Ziel der Linke ist es, Warentransporte möglichst umweltschonend und effizient abzuwickeln, insbesondere Güter auf die Schiene und die Binnenschifffahrt zu bringen. Die Etablierung regionaler Wirtschaftskreisläufe und die Vorgabe, Lagerwirtschaftsquoten an Betriebsstandorten zu erfüllen, können 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.

Verkehr – Umweltschonende Mobilität für alle Menschen in der Region ermöglichen

Im wahrsten Sinne des Wortes erstickt die Region im Verkehr. Der schiere Zuwachs des motorisierten Verkehrs führt nach wie vor zu hohen Schadstoffkonzentrationen. Die Grenzwerte für vom Verkehr erzeugte Luftschadstoffe werden zwar mittlerweile wieder weitgehend eingehalten, die Grenzwerte selbst sind allerdings viel zu hoch und widersprechen sämtlichen wissenschaftlichen Empfehlungen.

Mehr als eine Million Menschen in der Region leiden außerdem zumindest zeitweilig unter krankmachendem Verkehrslärm. 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 vielen 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, Paris, Gent oder Helsinki. Die von der Landesstiftung erstellte Studie »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 flächendeckend -auch im ländlichen Raum- nicht mehr auf einen PKW angewiesen sind. Dieses Ziel verfolgen wir.**

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 Linke 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 RegioRad Stuttgart 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.

Kumpanenhafte Politik und tricksende und täuschende Bosse suggerieren, dass mit einem Wechsel der Antriebstechnik die Mobilität und das damit verbundene Geschäftsmodell nahtlos fortgesetzt werden könnten. Den Beschäftigten der Automobilindustrie und der Zulieferer hilft diese Selbsttäuschung mittel- und langfristig nicht bei der Sicherung ihrer Arbeitsplätze. Software-Updates oder technische Nachrüstungen bei der Abgasreinigung sind nicht die Lösung der regionalen Verkehrsprobleme. 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 Unfallopfern spürbar reduzieren und die Klimaziele auf Bundes- und Landesebene einhalten.

Hierzu brauchen wir attraktive Anbindungen auch von Mittel- und Kleinzentren 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 rückwärts-gewandten Denkens, 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 verfehltete Verkehrspolitik zur Wehr setzen.

Die Linke setzt sich stattdessen in der Region ein für:

- die schnellstmögliche Umsetzung der im Regionalverkehrsplan berücksichtigten Schienenprojekte sowie die Prüfung weiterer Schienenausbauprojekte
- den weitgehenden Verzicht auf den Bau neuer Straßen
- die fortgesetzte Weiterentwicklung der 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, für die auch das Deutschland-Ticket zu teuer ist, mit der Perspektive eines ticketfreien Nahverkehrs durch die Erschließung neuer Finanzierungsquellen.
- 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. Die jahrelange Überzeugungsarbeit der Linken hat dazu geführt, dass die Regionalversammlung 2021 die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung und möglicher Verlängerungen nahezu einstimmig beschlossen hat. Der in der Machbarkeitsstudie nunmehr vorliegende Vorschlag einer stufenweisen Weiterentwicklung der Schusterbahn zu einer S-Bahn-Tangente Esslingen-Ludwigsburg-Bietigheim-Walheim wird von der Linken unterstützt.

Die Schusterbahn hat das Potential, künftig zu einem zweiten, tangentialen 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.

Als weitere Tangentialverbindung muss die sogenannte »Gäu- bzw. Panorama-bahn« erhalten bleiben. Auf Initiative der Linken hat die Region den Stilllegungs-

plänen der DB widersprochen und sucht nun gemeinsam mit der Stadt Stuttgart einen neuen Betreiber für die Infrastruktur.

Eine direkte Regionalbahnverbindung Böblingen-Ludwigsburg über die Panorama-bahn 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 schienengebundenen 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:

- Ertüchtigung der »kleinen Teckbahn« Kirchheim — Oberlenningen für einen durchgehenden täglichen 30-Min.-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
- Durchbindung von schienengebundenem Verkehr von der Filderebene bis ins Neckartal
- Verlängerung der S5 nach Vaihingen/Enz
- S-Bahn Verlängerung nach Geislingen/Steige
- Reaktivierung der Bahnstrecken Kirchheim/T — Weilheim/T sowie Göppingen-Bad Boll (Voralbbahn) und deren

Verbindung zu einer durchgehenden Tangente – ggfs. auch als Stadtbahn

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 fand im Verkehrsausschuss der Regionalversammlung 2014–2022 eine Satireveranstaltung mit dem Titel »S-Bahn-Gipfel« statt. Regelmäßig überbrachten 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 es wurde stattdessen immer schlimmer, 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 die Region der DB 2009 als »Zuckerle« für den Bau von Stuttgart 21 einen Verkehrsvertrag für 15 Jahre zugesichert und wegen des Umbaus der Leit- und Sicherungstechnik auf ETCS im Rahmen des „digitalen Knotens“ Stuttgart um 3 Jahre verlängert. Dass dieser Vertrag eine Art Freibrief für Schlechtleistung beinhaltet, hat sich mittlerweile sogar bis in konservative Kreise herumgesprochen.

Hinzu kommt, dass auf Seiten der DB lediglich die DB Regio bzw. die S-Bahn-Stuttgart GmbH Vertragspartner der Region ist. Schwestergesellschaften wie DB Netz oder DB Station und Service – seit 23.12.2023 zusammengefasst als DB Infrago AG – sind nicht Vertragspartner der Region. Die Region hat folglich keinerlei Druckmittel bei Streckenzustand, Entgelterhöhungen oder Barrierefreiheit der Haltepunkte und Bahnhöfe.

Nicht umsonst ist der 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.

Im Frühjahr 2023 erfolgte dann der „Offenbarungseid“ der DB:

- Nach wie vor gibt es zu wenig Personal – insbesondere zu wenig Triebwagenführer – für die vereinbarte Leistung
- Angesichts des laufenden „Redesigns“ der S-Bahn-Züge sowie der notwendigen Ertüchtigung für ETCS ist die Verfügbarkeit des Zugmaterials kritisch

- Aufgrund der Weigerung der Konzernschwester DB-Cargo, ausreichend Güterzugloks auf ETCS umzurüsten, muss nun statt einem vollständigen Umbau auf ETCS bis 2025 eine quasi doppelte Infrastruktur in der Leit- und Sicherungstechnik installiert werden, was zu erheblich längeren Umbauarbeiten und damit verbundenen Streckensperrungen führt
- Und nicht zuletzt führt auch die zu Gunsten von Buchgewinnen allgemein seit 1994 vernachlässigte und regelrecht verkommene Infrastruktur zu zusätzlichen baubedingten Einschränkungen bis hin zu wochenlangen Vollsperrungen.

Skandal im Skandal ist dann das Eingeständnis der DB, von den Problemen beim Einbau von ETCS bereits seit Sommer 2022 gewusst zu haben. Eingestanden wurde dies aber erst recht kurzfristig im März 2023.

Die Linke hatte – 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 2031.

Die Linke setzt sich nachdrücklich für eine vollständige Veröffentlichung der S-Bahn Verträge ein.

2.3 ÖPNV für mobilitäts- eingeschränkte Menschen – Barriere- freiheit darf nicht am Bahnsteigabgang enden

Mobilitätseingeschränkt sind nicht nur Menschen mit Behinderungen, sondern auch die wachsende Zahl älterer Menschen. Ebenso ist das Mitführen eines Kinderwagens 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 ca. 2/3 der Haltestellen (Stand Frühjahr 2023) 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:

- **barrierefreie Bahnsteige gehen 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**

- an zentralen Verknüpfungspunkten wer-
kelt jeder Aufgabenträger und Verkehrs-
betreiber alleine vor sich hin und sieht
keine Notwendigkeit, auf die anderen
Beteiligten zuzugehen, um ein einheitli-
ches, alle Verkehrsträger vernetzendes
Leitsystem herzustellen.

Barrierefreie Informationssysteme nach dem 2-Sinne-Prinzip auf Bahnsteigen und in Bahnhöfen – mit Ausnahme von Zugan-
sagen – sind im Bereich der S-Bahn eben-
falls viel zu oft nicht vorhanden. Diese Hür-
den sind für viele mobilitätseingeschränkte
Menschen – zumindest abseits ihrer ständi-
gen Wege – unüberwindlich und schließen
sie faktisch von eigenverantwortlicher und
selbstbestimmter Teilnahme am ÖPNV aus.
Insbesondere blinde und sehbehinderte
Menschen, die keinerlei Kompensierungs-
möglichkeit z. B. durch PKW haben, werden
dadurch in vielen Fällen komplett von der
Teilhabe am beruflichen und sozialen Leben
ausgeschlossen. Die wenigen guten Bei-
spiele für ganzheitliche Konzepte gehen
fast ausschließlich auf die Initiative und das
finanzielle Engagement einzelner Kommun-
nen zurück.

Die Linke hat diese Einschränkungen be-
reits in der Vergangenheit in der Regional-
versammlung thematisiert – leider ohne Er-
folg. 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 Gestal-
tung 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 Umge-
bungsmodelle
- Abstimmung mit anderen Aufgaben-
bzw. Kostenträgern bei der Gestal-
tung eines barrierefreien Bahnhofsum-
feldes – insbesondere an Ver-
knüpfungspunkten 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 klassi-
sche Bus-Angebot aufgrund der geringen
Nachfrage kaum finanzierbar. Doch eine
echte Verkehrswende ist nur dann möglich,
wenn auch in ländlichen Regionen ein flä-
chendeckendes ÖPNV-Angebot existiert.
Wenn der klassische Standardlinienbus zu
groß ist, muss über Kleinbusse nachge-
dacht werden. Ist hauptamtliches Fahrper-
sonal 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. Wir wollen aufbauend auf Modellversuchen wie z. B. „SSB-Flex“ oder „VVS-Rider“ 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 bedarfsgerechter 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 – Deutschland-Ticket für alle

Ca. 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 forderte deshalb seit langem ein regionsweites Sozialticket für Menschen mit geringem Einkommen wie z. B. für Bezieher von Bürgergeld, Grundsicherung, Wohngeld oder Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz.

Mit der Einführung des Deutschland-Tickets hat sich die Grundlage geändert. Die Forderung nach einem rein regionalen Ticket ist jetzt nicht mehr zielführend, wenn ein relativ preiswertes bundesweites Ticketangebot zur Verfügung steht.

Die Linke fordert daher für arme bzw. geringverdienende Menschen einen Zuschuß zum Deutschland-Ticket, der mindestens 50% des regulären Preises betragen sollte.

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 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 kommenden

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 »PolygoCard« 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 Mobilitätsdienstleistungen 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

Nach wie vor hält Die Linke S21 für eine krasse Fehlentscheidung und hat in der Regionalversammlung so lange wie möglich Widerstand geleistet. Leider hat sich die Tunnelbaumehrheit regelmäßig durchgesetzt.

Wenn nun (vielleicht) der unterirdische Tunnelbahnhof im Dezember 2025 in Betrieb

geht, ist dies aber nicht das Ende der aller Belastungen. Denn zu den voraussichtlich mehr als 10 Mrd € Baukosten für den Tunnelbahnhof kommen noch mindestens 2,5 Mrd. € zusätzliche Baukosten für die Ertüchtigung der Zuläufe (Pfaffensteigtunnel, Nordzulauf), ohne die der „Deutschland-Takt“ am zukünftigen unterirdischen Haltepunkt nicht umgesetzt werden kann. Die bis mindestens 2032 geplanten Baumaßnahmen haben ebenfalls erhebliche negative Auswirkungen auf den S-Bahn und Regionalverkehr in Form von Umbauarbeiten mit zeitweiligen vollen oder teilweisen Streckensperrungen.

Um die Auswirkungen des künftigen Nadelöhrs Tiefbahnhof so gering wie möglich zu halten, setzt sich Die Linke in der Region für die schnellstmögliche Verwirklichung des sog. „Nordkreuzes“ ein, das flexible Linienführungen am Tiefbahnhof vorbei für S-Bahn und Regionalzüge ermöglicht wie z. B. eine direkte Verbindung von Feuerbach nach Bad Cannstatt.

Das „Nordkreuz“ kann aber aus Sicht der Linken seine volle verkehrliche Entlastungs- und Stabilisierungswirkung nur entfalten, wenn auch die Panoramabahn wieder über das Nordkreuz in Richtung Tiefbahnhof bzw. Bad Cannstatt angeschlossen wird.



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, 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. Durch die weitere Verbesserung der ÖPNV-Erreichbarkeit 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.

Kritisch sieht Die Linke den Flughafen als angeblichen „Nahverkehrsknoten“. Insbesondere der Stuttgart-Airport Busterminal -SAB- hat sich als völlige Fehlinvestition erwiesen, weil er sehr abgelegen ist und äußerst unattraktiv gestaltet. Die langen Wege zwischen S-Bahn, Stadtbahn, Linienbussen und Terminals, schlecht ausgeschildert, nicht witterungsgeschützt und mit zahlreichen Barrieren für mobilitätseinge-

schränkte Menschen laden nicht zum Umstieg in den ÖPNV ein. Davon sind auch die regionalen RELEX-Buslinien X10 und X60 betroffen. Die Flughafeneigentümer Stadt Stuttgart und Land sind hier gefordert, dringend nachzubessern

2.9 RELEX-Busse – sinnvolle Ergänzung oder Geldverschwendung?

Seit 2014 hat die Region 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 (X10, X20, X60) ausgeschrieben. 2021 kam noch die Linie X93 (Göppingen-Lorch) hinzu.

Die Bilanz ist durchwachsen. Denn zum hochgejubelten »Verkehrsknoten« Flughafen (s.o.) wollen nach wie vor weniger Fahrgäste aus Leonberg oder Kirchheim fahren als prognostiziert. Auch Taktverdichtungen haben nur zu relativ wenig zusätzlicher Nachfrage geführt.

Solide besetzt ist allerdings die Direktverbindung Waiblingen — Esslingen über Kernen. Auch die Linie X93 entwickelt sich solide.

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, müssen Bau und 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 Umsteigeknotenpunkte 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 Abschluss 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 etwas mehr als ein Drittel der Betriebe der Region (Stand 2021) in gesetzlich vorgeschriebenem Maß behinderte und gleichgestellte Menschen beschäftigen, 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 die natürliche Regenerationsfähigkeit der Region hinaus 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 in vielen Betrieben auf der falschen Annahme der unendlichen Verfügbarkeit aller Ressourcen. Ökologische Folgeschäden werden zu oft gänzlich ausgeblendet. Die Grenzen des Wachstums und die Grenzen der Regenerationsfähigkeit der Erde sind jedoch eine Tatsache.

Dauerhaftes Wachstum ist unmöglich und führt zur Vernichtung der menschlichen Lebensgrundlagen.

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 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 auf der grünen Wiese verhindern

Eine Fehlentwicklung des rein renditeorientierten Wirtschaftens 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. 26 von 179 Gemeinden in der Region verfügen laut dem aktuellen Regionalmonitor 2018 schon nicht mehr über einen Nahversorger vor Ort.

Selbst in der Großstadt Stuttgart sind heute bereits ca. 100.000 Menschen akut nahversorgungsgefährdet. Die Peripherie der Region und der großen Kommunen droht zu veröden, während insbesondere Stuttgart als Oberzentrum und die Mittelzentren mit riesigen Shopping-Zentren Kundschaft und deren Kaufkraft über die Region hinaus anziehen. Um diese Fehlentwicklungen zu stoppen, 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« 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 Stadtwerke einzubinden, wie es etwa gerade vorbildlich in Schorndorf 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.

Eine Anfrage der Linken von 2023 zur Erreichbarkeit von Badegewässern mit dem ÖPNV förderte zahlreiche Lücken in der Erschließung zutage.

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.



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 (Vor-) 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 aufgehoben 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. Alle Kommunikationsmedien der Region Stuttgart müssen vollständig barrierefrei zugänglich sein.

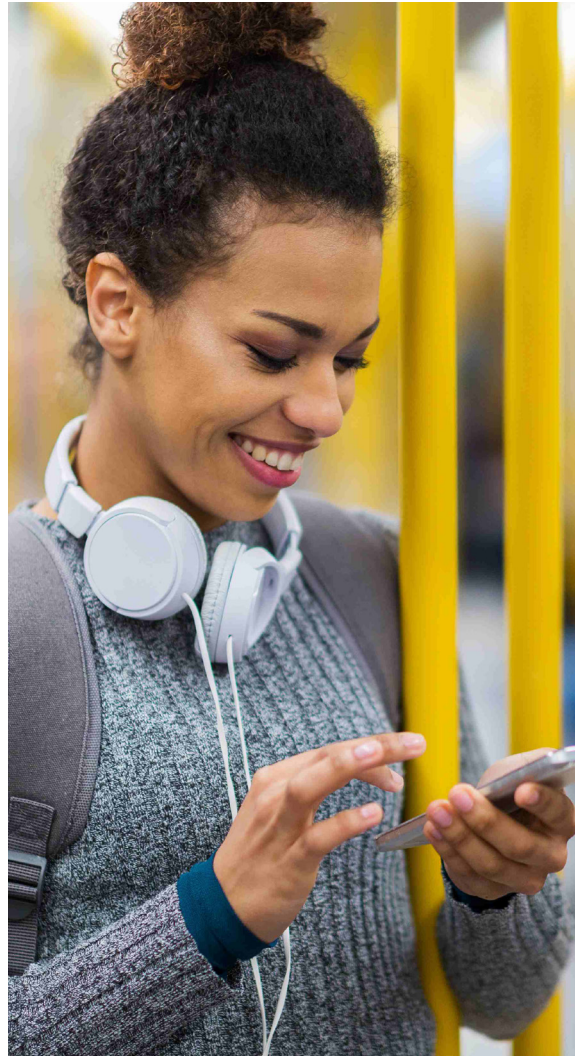
Ein nach wie vor schwerer „Geburtsfehler“ der Region ist die Verweigerung des Wahlrechts für ca. 20 Prozent Menschen ohne deutschen Pass auch bei der Wahl 2024. Mehr als 500.000 Menschen werden bei der kommenden Wahl erneut von der aktiven Gestaltung der Zukunft der Region ausgeschlossen sein.

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 von Umlagen zur Finanzierung seiner Aufgaben 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 durch eine eigene Finanzierungsquelle.



Unsere Kandidierenden in den Wahlkreisen

Wahlkreis Böblingen

(www.die-linke-boeblingen.de)

1. Walz, Thomas
2. Belouschek, Elfriede
3. Stübner, Reinhard

Wahlkreis Esslingen

(www.die-linke-esslingen.de)

1. Dreher, Marc
2. Zwaschka, Jutta
3. Meyer, Brigitta
4. Hägele, Cuno
5. Groß, Jürgen
6. Ehm, Matthias
7. Hsu, Michael
8. Greiner-Bär, Jennifer
9. Werner, Christopher
10. Sahin, Mehmet
11. Hardt, Tobias
12. Walek, André
13. Wierer, Wolfgang
14. Hierse, Werner
15. Hsu, Po Law
16. Dold, Creszentia

Wahlkreis Göppingen

(www.die-linke-goepingen.de)

1. Christian Stähle
2. Sabine Schapke

Wahlkreis Ludwigsburg

(www.die-linke-ludwigsburg.de)

1. Lucke, Sebastian
2. Schmidt, Nadja
3. Frisch, Andreas
4. Schlembach, Julia
5. Schimke, Peter
6. Rittmann, Margret
7. Schad, Benjamin
8. Hycl, Eva
9. Korn, Erhard
10. Frisch, Kerstin
11. Buschhaus, Christian
12. Killinger, Bernd
13. Klumpp, Albrecht
14. Kubach, Walter
15. Ludwig, Stephan
16. Ott, Konrad

Wahlkreis Rems-Murr (www.die-linke-rems-murr.de)

1. Neudorfer, Reinhard
2. Bondarew, Roman
3. Kleemann, Angelika
4. Fröscher, Hans-Martin
5. Reithebuch, Mirko
6. Kramer-Neudorfer, Claudia
7. Deuschle, Siefried

Wahlkreis Stuttgart (www.die-linke-stuttgart.de)

1. Rech, Johanna
2. Karlikli, Aynur
3. Stark, Sebastian
4. Aparicio de Eckelmann, Marta
5. Rieger, Dorian
6. Tiarks, Johanna
7. Lamparter, Thomas
8. Uhlig, Dagmar
9. Mörbe, Utz
10. Kutterer, Elisabeth
11. Hübner, Simon
12. Neher, Lisa
13. Hofmann, Reiner
14. Kluge, Janka
15. Köberle, Irene



info@die-linke-vrs.de
www.die-linke-vrs.de