

An die  
Stadträtinnen und Stadträte  
des Gemeinderats der  
Stadt Stuttgart

## Haushalt der Stadt Stuttgart 2010/2011

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie stehen unmittelbar am Beginn der neuen Legislaturperiode für das nächste Vierteljahr vor einer Aufgabe, deren sinnvolle Bewältigung die Zukunft der Stadt Stuttgart entscheidend prägen wird. Die Signale des Herrn Oberbürgermeisters, des Kämmers und der ihnen unterstellten Verwaltung lassen aller Wahrscheinlichkeit nach ein Regiment des Rotstifts erwarten.

Sie stehen vor der delikaten und nicht zu beneidenden Aufgabe des Abwägens und des Entscheidens.

In der Vergangenheit sind politische Entscheidungen getroffen worden, die heutige Spielräume in einer außerordentlich schwierigen Situation massiv einengen: Der Deutschen Bahn sind – um die Finanzierung von S 21 zu ermöglichen – frühestens ab 2020 zur Verfügung stehende Grundstücke für fast 500 Millionen € abgekauft worden; das Eigenkapital der Landesbank Baden-Württemberg ist noch vor kurzem vom letzten Gemeinderat um 950 Millionen € aufgestockt worden. Beides Entscheidungen, deren Berechtigung man aus heutiger Sicht noch mehr als bisher anzweifeln muss. Diese Entscheidungen werden Ihren Handlungsrahmen stark einengen.

**Diese Tatsachen schaffen Zwänge des Einsparens, des Umschichtens und die Entscheidung über kurz- oder langfristig wirkende Maßnahmen.**

Als Klimabündnis sehen wir unsere Aufgabe selbstverständlich primär darin, für Maßnahmen einzutreten, die zur Bekämpfung der drohenden Klimakatastrophe stattfinden müssen. Stuttgart kann sich der auf die Stadt zukommenden klimatischen Umwälzungen auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten nicht entziehen. Dies trifft umso mehr zu, als auch die wirtschaftlichen Folgen des Nichtstuns teurer würden, als das positive Handeln. Die Einberufung der UN Konferenz nach Kopenhagen und die letzte Studie des Umweltberaters der Bundesregierung, Herr Schellnhuber zeigen die Wichtigkeit aber auch die Dramatik der herannahenden Klimakatastrophe auf.

„Klimaschutz als kommunale Aufgabe erfordert eine Ämterübergreifende Wahrnehmung“ (Prof. Stock, Potsdam Institut, Hearing Klimaschutz, 6.10.2009)

Durch eine übergreifende, strategische Rahmenplanung muss die Klimapolitik oberste Priorität bekommen. Bei allen Entscheidungen des Gemeinderates müssen die Auswirkungen auf die CO<sub>2</sub> Bilanz der Stadt aufgezeigt werden.

Die vom Klima- und Umweltbündnis in Auftrag gegebene Kurzstudie des Wuppertal Institutes hat gezeigt, dass die Datenbasis der Stadt nicht sehr tragfähig ist und die Maßnahmen nur bis 2020 reichen. Um sinnvolle Zwischenziele bis 2020 definieren zu können, bedarf es aber einer langfristigen Perspektive bis 2050. Daher fordert KUS, dass die Stadt eine Langfriststudie bis 2050, wie für München bereits erstellt, in Auftrag gibt. Mit den Zuschüssen des Bundes würde eine solche Studie nach Auskunft des Wuppertal Institutes ca. 100 00 EURO kosten.

Durch eingegangene Verpflichtungen und durch ein Gerichtsurteil kommt die Stadt immer mehr unter Zugzwang. Mit dem Beschluss vom 27.1.2009 am „Wettbewerb Energieeffiziente Stadt“ teilzunehmen, verpflichtet sich die Stadt Stuttgart bis 2020 40% CO<sub>2</sub> einzusparen. (Bisher hat die Stadt von 1990 bis 2009 nur 6% CO<sub>2</sub> eingespart.) Daraus ergibt sich als notwendige Konsequenz, dass sie von nun an ca. 3% CO<sub>2</sub> pro Jahr einsparen muss!

Durch das Feinstauburteil vom 18.8.2009 ist das Regierungspräsidium verpflichtet worden, innerhalb von 5 Monaten nachweisbare Maßnahmen zur Reduzierung der Feinstaubwerte am Neckartor zu ergreifen.

Nur eine gesamtheitliche Sichtweise kann zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung führen. Im Folgenden möchte das Klima- und Umweltbündnis Stuttgart (KUS) einige Vorschläge unterbreiten, die wir im Bereich des Klimaschutzes im neuen Haushalt für zwingend notwendig halten:

Die Finanzkrise und die oben genannten Beschlüsse des Gemeinderates machen Kürzungen notwendig um Spielräume für eine nachhaltige Entwicklung zu bekommen.

Unter umweltpolitischen Gesichtspunkten sehen wir den Bau des Rosensteintunnels als eine nicht nachhaltige Entscheidung des Gemeinderates. Der Bau zieht, wie sich auch beim Pragtunnel gezeigt hat, mehr induzierten Verkehr nach sich. Damit erhöht sich die CO<sub>2</sub> Bilanz der Stadt, wie die Verkehrsentwicklung insgesamt einer der „Sündenfälle“ der Stadt ist (Prof. Stock). Der Verzicht auf den Rosensteintunnel würde eine Einsparung des städtischen Anteils von 60 Millionen Euro bedeuten. Damit wäre ein gewisser Handlungsspielraum für die Stadt gegeben.

Der Bau des Mobilitätszentrum und der Umzug des Planetariums sollten in Zeiten der angespannten Haushaltslage auch überdacht werden. Allein der Umzug des Planetariums wird ca. 2.5 Millionen kosten.

Beim Hearing Klimaschutz am 6.10.2009 waren sich die eingeladenen Klimaexperten weitgehend einig, dass im Bereich Energieeinsparung und Energieeffizienz die wirtschaftlichsten und am schnellsten zu ergreifenden Maßnahmen ergriffen werden können. Das kommunale Energiemanagement muss daher unbedingt weitergeführt und ausgebaut werden. Es stärkt auch die regionale Wertschöpfung. Dr. Reuter stellte in seinem Vortrag fest, dass 17.6 Millionen EURO für die Förderung von 8802 Wohnungen zwischen 1998 und 2009 im örtlichen Handwerk Investitionen von 154 Millionen ausgelöst haben. Eine Erhöhung der Gelder für das stadtinterne Contracting rechnet sich für die Stadt wirtschaftlich aber auch im Umweltbereich. Desgleichen wird eine Erhöhung der Zuschüsse für die Beratungstätigkeit des EBZ zu energetischen Baumaßnahmen und Sanierungen führen, die wirtschaftlich sinnvoll sind und die gleichzeitig die CO<sub>2</sub> Bilanz verbessern.

Wie Herr Richter vom Wuppertal Institut sieht auch das Klima- und Umweltbündnis die Notwendigkeit von neu zu gründenden Stadtwerken. Ohne diese Neugründung kann die Stadt den Anteil der erneuerbaren Energien nicht in dem Maße erhöhen, wie es der Klimawandel notwendig macht. Für die Neugründung von Stadtwerken müssen bereits in diesem Doppelhaushalt Gelder bereitgestellt werden.

Die Stadt muss auch Maßnahmen ergreifen, dass eine Bürgerbewegung für erneuerbare Energien entsteht. Im Bereich Fotovoltaik sollte die Stadt einen Solaratlas für die Dächer der Stadt einrichten, wie es beispielhaft Osnabrück und Berlin gemacht haben. Des Weiteren sollten **die Stadt**<sup>(weglassen)</sup> städtische Dächer **für** Bürger-Energiegenossenschaften kostenlos zur Verfügung stellen. Das seit langem chronisch unterbesetzte Umweltamt muss dem Zuwachs der Aufgaben entsprechend erweitert werden.

In der Studie des Wuppertalinstitutes für KUS konnten die Autoren keine Zielvorgaben für einen Modal Split in Stuttgart finden. „Eine vernetzte Betrachtung aller Verkehrsarten konnte nicht festgestellt werden.“ (S.12) Die Autoren empfehlen ein umfassendes Mobilitätskonzept in den Handlungsfeldern Straßennetz, ÖPNV, Radverkehr, ruhender Verkehr, Straßenraumgestaltung, Güterverkehr, Mobilitätsmanagement...

Im Individualverkehr kann durch eine Entschleunigung CO<sub>2</sub> kostenneutral eingespart werden durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 40 auf dem Vorbehaltsstraßennetz und Tempo 30 in den Stadtteilen.

Im Bereich ÖPNV könnten mehr Bürger zum Umstieg auf den ÖPNV durch ein einheitliches **kostengünstiges Metropoliticket** bewogen werden. **Die Kosten für den ÖPNV könnten durch eine City Maut gegenfinanziert werden.**<sup>(weglassen!)</sup>

Durch ein intelligentes Parkraummanagement könnte die Stadt zusätzliche Einnahmen generieren, die zur Verbesserung des Verkehrsangebotes für Fuß, Rad, ÖV benutzt werden können nach dem Motto von Prof. Friedrich: Verkehr finanziert Verkehr: Damit könnte gleichzeitig das Verkehrsaufkommen reduziert werden.

Langfristig könnte die Stadt über die Flächennutzungs- und Bebauungsplanung z.B. Zahl der auszuweisenden Stellplätze Einfluss auf das Verkehrsaufkommen nehmen. (Prof. Friedrich)

Eine aktive Förderung des Car Sharings trägt zur Reduzierung des Verkehrs bei, da statt 600 PKW pro 1000 Bundesbürger nur 40 PKW pro 1000 Autonutzer benötigt werden.

Dies schafft Raum für Fußgänger und Radfahrer und reduziert Umweltkosten und die CO<sub>2</sub>-Belastung.

„Über 50% aller Autofahrten sind kürzer als 5 km und folglich prinzipiell mit dem Rad, zu Fuß oder mit Bus und Bahn zu bewältigen“ (Boris Palmer, S. 33)

Bei einem Modal Split kommt dem Radverkehr eine zentrale Aufgabe zu. Ohne eine Steigerung des Radverkehrs auf über 20% wird Stuttgart seine Klimaziele nicht erreichen! Der Gutachter D. Allrutz von der Planungsgesellschaft Verkehr Hannover kommt in seinem Bericht (StZ,7.10.09) zu dem Fazit, dass beim Radverkehrsnetz dringender Handlungsbedarf besteht. Nach seinen Berechnungen muss der Radetat auf 1.8 Millionen Euro jährlich erhöht werden, um bis 2020 den Radverkehrsanteil auf 20% anzuheben. Das Klima- und Umweltbündnis fordert den Gemeinderat auf, den Empfehlungen des Gutachtens zu folgen.

Ihre Aufgabe als Gemeinderat ist es, kreativ gestalterische Möglichkeiten zu finden, um auch bei diesem zentralen Zukunftsthema handlungsfähig zu bleiben. Die Erweiterung der durch frühere Entscheidungen begrenzten Spielräume muss auf allen Ebenen mutig in Angriff genommen werden: Weder sind beschlossene Investitionen, noch vorhandene Rücklagen in einer solchen Situation tabu.

Bitte seien Sie mutig: Holen Sie sich Ihr „Königsrecht“, einer eigenständigen Aufstellung des Haushalts, zurück. Setzen Sie Prämissen, die für uns Bürgerinnen und Bürger deutlich machen, dass auch Sie von der Bewältigung der für Alle bedeutsamen Aufgabenfelder geleitet werden.

Wir haben auf Seite 4 unsere Vorschläge tabellarisch zusammengefasst.

Mit freundlichen Grüßen

## **Unsere Einspar- und Finanzierungsvorschläge und unsere Forderungen in tabellarischer Form:**

Verzicht auf den Rosensteintunnel: - 60 Millionen EURO

Verzicht auf Mobilitätszentrum und Umzug de Planetariums

Verzicht auf Stuttgart 21:

    Risiko-Rücklagen Projekt S21: 161 Millionen EURO

    Grundstücke: 474 Millionen EURO

Langfriststudie für CO<sub>2</sub> neutrale Stadt bis 2050 ca. 100 000 EURO

Aufstockung des Personals im chronisch unterbesetzten Umweltamte entsprechend neuer Aufgaben

Verdoppelung der Gelder für stadtinternes Contracting (Energiekosteneinsparung zu Aufwand: Faktor 5.6; zit. nach Dr. Reuter)

Erhöhung der Zuschüsse für das EBZ

Gelder für die Neugründung von Stadtwerken (Wasser- und Stromnetzrückkauf und Energieproduktion aus erneuerbaren Quellen)

Aufbau eines Solaratlases bzw. Sololarkatasters wie es sie beispielhaft in Osnabrück und Berlin gibt

Kostenlose zur Verfügungstellung von städtischen Dächern für Bürgerenergie-Genossenschaften

Nachhaltige Anpassung der Flächennutzungs- und Bebauungsplanung  
z.B. bei der Ausweisung von Stellplätzen (Prof. Friedrich)

Aktive Förderung des Car Sharings

Erhöhung des Radetats entsprechend des Gutachtens von H. Allrutz 1.8 Mill: EURO / Jahr

Ein einheitliches, kostengünstiges Metropolticket

Finanzierung: Verkehr finanziert Verkehr (Prof. Friedrich)

    Durch intelligentes Parkraummanagement

    Durch eine City Maut (weglassen)