

KUS Forderungen zum Haushalt

l) Verkehr

- 1) In der Bevölkerung findet die Zukunftsvision der „Lebenswerten Stadt“ breite Unterstützung, wie die sehr erfolgreiche Critical Mass Bewegung, das Bündnis "Stuttgart lauft nai" und der Spaziergang auf der B14 von Aufbruch gezeigt haben. In Paris, aber auch in Mannheim fand der „Autofreie Sonntag“ großen Anklang. Im Haushalt werden Mittel bereitgestellt, um auch in Stuttgart einen autofreien Innenstadtsonntag durchzuführen, z. B. parallel zum großen Herbstflohmarkt.**
- 2) Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) hat auch in diesem Jahr wieder die fahrradfreundlichsten Städte gekürt. Mit Platz 33 von 39 ist Stuttgart auf den hintersten Rängen gelandet. Laut den Aussagen von Prof. Becker (Uni Dresden) ist der Ausbau des Fahrradverkehrs die am schnellsten wirksame Maßnahme zur Verringerung der Luftschadstoff-problematik in Stuttgart. Ziel ist es, den Anteil des Fahrradverkehrs in Stuttgart auf 20% zu steigern; entsprechend müssen auch die Ausgaben des Fahrradverkehrs auf 20% der Verkehrsausgaben angehoben werden, mindestens aber auf 10 Mio. pro Jahr. Wie das Beispiel Rosensteintunnel zeigt, war es für den Gemeinderat kein Problem, aufgrund der Kostensteigerung zusätzlich 40 Mio. für dessen Bau zu bewilligen. Dann dürfte es auch kein Problem sein, 10 Mio. für schadstoffvermindernden, umweltfreundlichen Verkehr zu bewilligen. Zu den konkreten Maßnahmen schließen wir uns der Forderungen des ADFC an, die er in seiner Stellungnahme zum Entwurf des Luftreinhalteplans Stuttgart abgegeben hat.**
- 3) Fußverkehrskonzept: Für die Sanierung der „Stäffele“, für den Ausbau von Hauptfußwegen, für Barrierefreiheit, für Beleuchtung, für gesicherte Querungen und fußgängergerechte Ampelschaltungen müssen Haushaltsmittel eingestellt werden. Außerdem sollte in den konsequenten Ausbau des Fußwegenetzes in der Innenstadt eingestiegen werden. Im folgenden Doppelhaushalt sollten zusätzliche Flanier- und Hauptfußwegrouten umgesetzt werden.**
- 4) Bereitstellung der Mittel zur Verlängerung der U 19 bis zum Daimler Werkseingang bzw. bis zum Museum Mercedeswelt.**
- 5) In Stuttgart sind Zweitakt-Roller und Kleinkrafträder immer noch erlaubt, obwohl sie das ca. 26-fache an Luftschadstoffen eines Autos ausstoßen. Eine umweltfreundliche Alternative ist das Stella E-Roller**

Sharing-Angebot der Stadtwerke, das besonders von jungen Menschen gut angenommen wird. Damit diese Mobilitätsform auch eine verkehrliche Wirkung hat, muss die Zahl von 75 Rollern auf tausend erhöht werden. Die Verfügbarkeit muss auf das ganze Stuttgarter Stadtgebiet erweitert werden. Damit können auch Pendler einen Beitrag zur Luftschadstoffreduzierung mit einer intermodalen Mobilität leisten. Entsprechende Mittel sind im Haushalt vorzusehen.

- 6) Falls ein schnelles Verbot zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung nicht möglich ist, sollte für Zweitakter eine Abwrackprämie eingeführt werden, wie sie in der Fortschreibung von Nachhaltig Mobil Stuttgart beschrieben ist.**
- 7) Für den Betrieb von E-Fahrzeugen bedarf es des Baus von Ladeinfrastruktur z.B. in städtischen Gebäuden und Parkhäusern. E-Parkplätze können auch bei den städtischen Töchtern vorgesehen werden. Für einen schnellen Ausbau der Ladeinfrastruktur sind entsprechende Finanzmittel vorzusehen.**
- 8) Für den Aufbau einer emissionsarmen Güterlogistik in der Innenstadt und in den Stadtteilen bedarf es der Bereitstellung von Logistikhubs, von denen aus die Feinverteilung mittels Lastenräder bzw. Elektrofahrzeuge erfolgen kann. Um Flächen bzw. Gebäude zu erwerben und diese für Umschlagstationen herzurichten, sind entsprechende Haushaltsmittel einzustellen.**
- 9) Umrüstung der SSB-Diesel-Busflotte: Die Busse der SSB müssen schrittweise auf Elektrobusse - alternativ auf Brennstoffzellenantrieb - umgerüstet werden. Für die dafür erforderliche Infrastruktur in den Betriebshöfen und für die Anschaffung der Busse soll die Stadt einen Teil aus dem Mobilitätsfond des Bundes zur Verfügung stellen.**
- 10) Um den Kfz-Verkehr in Stuttgart deutlich zu reduzieren (Ziel: mindestens minus 20 %) muss der ÖPNV attraktiver werden. Er muss zuverlässiger und pünktlicher werden, aber auch billiger. Wie in Wien sollte es auch in Stuttgart möglich sein, dass VVS-Kunden ein Jahresabonnement für 365 Euro erwerben können. Die Stadt verhandelt mit der SSB und der VVS über die entsprechende Preisgestaltung. Außerdem sollte der unübersichtliche Tarifschunzel durch ein kostengünstiges Ticket für die Gesamtstadt ersetzt werden.**
- 11) Der Öffentliche Schienennahverkehr muss im Zulauf auf Stuttgart wesentlich verbessert werden. Stuttgart 21 stellt eine Verringerung der Kapazität dar. Wir fordern deshalb die Umsetzung des Konzeptes Umstieg 21. Der Kopfbahnhof muss erhalten bleiben, so dass zusätzlicher S-Bahn- und Regionalverkehr abgewickelt werden kann:**

Jeweils zwei Gleise von/nach Feuerbach, von/nach Bad Cannstatt und von/nach Stuttgart-Vaihingen. Und zusätzlich ein Gleis, das das Abstellen von Güterzügen ermöglicht, von dem Waren in die Innenstadt mittels Lastenrad bzw. Elektrofahrzeug weiterverteilt werden.

In einem ersten Schritt sind die Mittel für eine Machbarkeitsstudie bereit zu stellen. Gleichzeitig sind mit der DB Verhandlungen darüber zu führen, die bestehenden Gleise, die für diese Option benötigt werden, zu erhalten.

12) Einbindung der Panoramabahn zwischen Stuttgart-Vaihingen und Hauptbahnhof in den städtischen Schienenverkehr. Diese Bahnstrecke ist schon an die Stadt Stuttgart verkauft worden, da sie beim Konzept S 21 nicht mehr benötigt wird. Die vorhandene Infrastruktur kann entweder als Stadtbahnstrecke oder als S-Bahn-Verbindung oder auch kombiniert (Karlsruher Modell) genutzt werden. Nach dem Konzept des VCD Kreisverband Stuttgart e.V. für die Panoramabahn können bis zu 9 zusätzliche Haltestellen eingerichtet werden, die knapp 30000 Einwohner erschließen. Ergänzend für eine optimale Anbindung der Panoramastrecke und als Ausweichstrecke für die S-Bahn ist T-Spange Nordkreuz - Bad Cannstatt vorzusehen. Die Optionen sind mit einer Machbarkeitsstudie zu prüfen. Für die Machbarkeitsstudie sind die finanziellen Mittel einzustellen.

13) Ausbau der Bahnstrecke Feuerbach - Zuffenhausen um zwei Gleise, um den Engpass, der durch Überlagerung von Fern-, Regional- und S-Bahnverkehr entstanden ist, zu beseitigen. Kosten für den Schienenneubau trägt die DB, Kosten für Anpassungsmaßnahmen sind von der Stadt bereitzustellen.

14) Erhöhung der S-Bahn Stammstreckenkapazität durch Einbau eines ETCS-Zugleitsystems. Entsprechende Gelder sollen bereitgestellt werden.

15) Rückbau der B-14-Stadtdurchfahrt zwischen Marienplatz und Leuzetunnel zugunsten einer Busspur, eines Radschnellweges und breiterer Fußgängerflächen. Konzeptionelle Vorlage ist der DASL-Vorschlag für den Umbau der Stadtautobahn.

16) Weitere Busbevorrechtigungen im gesamten Stadtgebiet durch Signalbeeinflussung und durch den Bau von Busspuren.

II) Energie

1) In Stuttgart gibt es immer noch eine große Anzahl von Ölheizungen sowie Nachtspeicher- und Stromdirektheizungen. Mittels kommunaler

Anreizprogramme sollen diese Heizungen in besonders betroffenen Stadtgebieten bzw. Quartieren (z.B. Vaihingen) vorrangig abgelöst werden. Die Anreizprogramme müssen flankiert werden durch vorbereitende städtische Planungen von quartiersbezogenen Wärmeplänen in diesen Gebieten unter Einbeziehung der Gebäudeeigentümer mit dem Ziel, dort die am besten geeignete Wärmeversorgung (neue Einzelheizungen, z.B. Wärmepumpen; ggf. Wärmenetze mit BHKW u.a.) zu schaffen.

- 2) Das erfolgreiche Energiesparprogramm muss ausgeweitet werden, damit die Urbanisierung der Energiewende einen Schub bekommt, z.B. mit einer Anpassung der städtischen Förderrichtlinien (Kommunales Energiesparprogramm) sowie der Förderung privater Wohnungsmodernisierungen in Sanierungsgebieten an die Energienutzungs- und Wärmeleitplanung, Förderprogramme des Bundes beim Ersatz von Elektro-Zentralspeicher-Heizungen, Ölheizungen, Gaseinzel- und Kohleheizungen durch Anschlüsse an Nah- und Fernwärme. Im Einklang mit den Bestrebungen der Bundesregierung erfolgt eine Erhöhung der Förderung für Maßnahmen im Quartier nur soweit eine Mieterhöhung nach Durchführung der Maßnahmen auf 7 % begrenzt wird.**
- 3) Viele städtische Liegenschaften haben noch keine PV- (und/oder Solarthermie-) anlagen. Die Dächer dieser Liegenschaften sollten auf ihre Nutzungsfähigkeit dafür überprüft werden. Bei Eignung sind PV- (oder Solarthermie-) Anlagen zu installieren. Dächer, die nicht von den Stadtwerken belegt werden, sollen auch privaten Akteuren, z.B. Bürgerenergiegenossenschaften, zur Verfügung gestellt. Zusätzlich sollte eine städtische Werbe- und Informationskampagne private und gewerbliche Gebäudeeigentümer anregen und dabei unterstützen, auf ihren Dächern ebenfalls derartige Anlagen zu errichten. Auf diese Weise kann die Energiewende im PV-Bereich die notwendige Ausbaudynamik erhalten.**
- 4) Vom Amt für Umweltschutz für städtische Liegenschaften als möglich erwogene Energie- und Klimaschutzmaßnahmen sollten zur Ausführung an die Stadtwerke übergeben werden. Nur diese können überall wo das möglich ist auch private Gebäude im unmittelbaren Umfeld versuchen in eine komplexere Gesamtlösung einzubeziehen um dadurch den Gesamteffekt deutlich besser zu gestalten.**
- 5) Es soll geprüft werden, ob und wie die Struktur der Stadtwerke-Vertriebsgesellschaft (auch hinsichtlich der Besitzverhältnisse) geändert werden muss, um zum maßgeblichen Gestalter der Energiewende und zum dominanten Versorger in Stuttgart zu werden**
- 6) Wir fordern die Bereitstellung entsprechender finanzieller Mittel zur Erstellung eines (externen) Gutachtens mit dem Ziel einer langfristigen CO₂-freien Wärmeversorgung für das gesamte Stadtgebiet Stuttgarts. In diesem Gutachten sind im wesentlichen folgende Punkte zu bearbeiten:**
 - Ermittlung der Fernwärmepotenziale mittels Ertüchtigung, Verdichtung, Arrondierung und Ausbau der Wärmenetze, Anpassung der Netztemperaturen u.a. in den dafür geeigneten Stadtgebieten unter**

Berücksichtigung anderer struktureller Entwicklungen (z.B. Gebäudesanierungen; Planung neuer Stadtquartiere u.a.)

- Einbindung dieses „ertüchtigten“ Fernwärmekonzepts in ein Gesamtwärmekonzept für das gesamte Stadtgebiet mit eindeutiger Zuordnung/Abgrenzung der einzelnen Versorgungskonzepte (Fernwärme, Nahwärme, Einzelversorgung).
- Entwicklung von Szenarien zur möglichst raschen Umstellung der für die Fernwärme vorhandenen Erzeugungsanlagen von Kohle auf Erdgas unter Einbindung erneuerbarer Energiequellen (Power to Heat, Power to Gas, Solarthermie).
- Kopplung dezentraler KWK-Anlagen (BHKW) mit der Fernwärmeversorgung
- Entwicklung von Strategien zur möglichst raschen Übernahme der Fernwärmenetze, ggf. auch der Anlagen durch die Stadt bzw. die Stadtwerke.
- Alternativ: Entwicklung einer wirksamen Kooperationsstrategie mit dem derzeitigen Betreiber der Fernwärmeversorgung, welche die Belange und Zielsetzungen des städtischen Energiekonzepts voll erfüllt und mit den Zielsetzungen in den nicht mit Fernwärme versorgten Gebieten kompatibel ist.

III) Klimaanpassung

- 1) Erstellung einer Starkregengefahrenkarte für Gesamt-Stuttgart mit Internethomepage, wie z.B. (<http://www.starkregengefahr.de/glems/>)
- 2) Kleinräumige Stadtklimaanalyse für die Stuttgarter Innenstadt mit einer Auflösung von 5-10m auch für das Gebiet S21 sowohl für heute als auch für die Zukunft.
- 3) Einrichtung eines Klimamessnetzes (ca. 10 Stationen) in verschiedenen Landschaftsteilen und in verschiedenen Nutzungen, für ein langfristiges Monitoring der Klimaveränderung in Stuttgart.
- 4) Fortschreibung des Klimaanpassungskonzepts mit Verortung von Maßnahmen und intensiver moderierter Bürgerbeteiligung an den betroffenen Orten.
- 5) Erstellung eines detaillierten Grünordnungs- und Rahmenplans für das Gebiet Rosenstein(S21) unter Einbindung stadtklimatischer Untersuchungen
- 6) Einrichtung einer Projektentwicklungsgesellschaft (personell und finanziell) für die Planung im Gebiet Rosenstein (S21)