

# REGION konkret

Informationen der SPD-Regionalfraktion Stuttgart 01/2018

## GROSSE VVS-TARIFREFORM AUF DER ZIELGERADEN

**Ein attraktiver öffentlicher Personennahverkehr besteht aus drei Grundelementen: einem guten Taktangebot, bedarfsorientierten Streckenausbauten und einem bezahlbaren Tarif.**

Außerdem ist ein guter und funktionierender ÖPNV immer auch Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge und somit von Land, Kreisen und Kommunen auskömmlich zu finanzieren. Mit dem Beschluss, bis 2020 den 15-Minuten-Takt auf der S-Bahn einzuführen, haben wir als Verband Region Stuttgart unseren Beitrag zum ersten Punkt geliefert. Was den weiteren Ausbau des ÖPNV-Netzes anbelangt, haben wir uns als Region mit dem Bau der S-Bahn bis Neuhausen bereits auf den Weg gemacht. Und die zahlreichen Untersuchungen, die wir in der letzten Zeit nicht zuletzt auf Antrag der SPD in Auftrag gegeben haben, zeigen, dass der Verband Region Stuttgart es ernst meint, mit dem Ausbau des ÖPNV auf der Schiene. Zu nennen sind hierbei die Panoramabahn, die Schusterbahn, das Nordkreuz, die Station Mitnachtsstraße und die Bahnstrecken im Landkreis Ludwigsburg.

### Forderung der SPD wird umgesetzt

Auf dem dritten Feld steht nun die Entscheidung über eine große Tarifreform im VVS an, denn in Zeiten von drohenden Fahrverboten brauchen wir auch einen einfacheren und billigeren VVS-Tarif.

Wir begrüßen die Entscheidung des VVS-Aufsichtsrats, die große Lösung bei der VVS-Tarifzonenreform anzustreben. Das war seit langem die Kernforderung der SPD für diese Reform und insofern freut es uns natürlich, dass unsere Vorschläge endlich auf fruchtbaren Boden



gefallen sind. Gerade auch bei OB Kuhn, der ja beim Thema VVS-Tarifreform bis vor kurzem noch zusammen mit der grünen Regionalfraktion im Bremserhäuschen gegessen ist.

### Das Land ist gefordert

Die Reform bringt, dass Stuttgart nur noch aus einer Tarifzone besteht, die aber auch für alle von außerhalb gelten soll, die nach Stuttgart wollen oder durch Stuttgart durchfahren. Hinzu kommt, dass endlich auch die Segmente in den Außenbereichen entfallen, so dass es nur noch Ringe gibt. Außerdem werden die 60er und 70er Ringe zusammen gefasst. Dies macht den VVS billiger und übersichtlicher und damit attraktiver. So können wir mehr Menschen zum Umsteigen auf Busse&Bahnen bewegen.

Die Reform kostet rund 40 Mio. Euro, die von der öffentlichen Hand zu tragen sind. Stuttgart hat bereits 9 Mio. Euro zugesagt. Nun ist auch das Land gefordert einen namhaften und nachhaltigen finanziellen Beitrag zu leisten. Wenn der grüne Ministerpräsident, der grüne Verkehrsminister und der grüne Regierungspräsident ihr Ziel ernst meinen, für bessere Luft in Stuttgart sorgen zu wollen, können sie

es nicht bei Fahrverboten und Lippenbekenntnissen zum ÖPNV bewenden lassen. Nur Fahrverbotsschilder aufzustellen und die bereits seit langem geplanten Metropolexpressen jetzt wieder als quasi alten Wein in neuen Schläuchen als den Beitrag des Landes zur Luftreinhaltung in Stuttgart anzupreisen, reicht da bei weitem nicht aus. Aus unserer Sicht müssen die Verkehrsunternehmen als ihren Beitrag für die Reform auf Tarifierhöhungen verzichten.

### Sozialticket bleibt Thema

Was die Finanzierung der verbleibenden Einnahmeausfälle anbelangt, so spricht vieles für eine Finanzierung nach den Regularien der Verkehrsumlage des Verbandes. Dies wäre eine einfache und transparente Grundlage der Verkehrsfinanzierung. Verständigen sich die Vertragspartner aber auf eine andere Finanzierungsregelung, so werden wir dieser nicht entgegenstehen. Noch vor der Sommerpause ist bei diesem Thema mit einer abschließenden Klärung zu rechnen, damit die Reform 2019 in Kraft treten kann.

Unsere langjährige Forderung nach einem Sozialticket mit Gültigkeit im ganzen VVS ist hingegen wie erwartet erneut an der breiten Mehrheit von CDU, FW, FDP und Grünen gescheitert, ebenso unsere Ablehnung von VVS-Tarifsteigerungen. Erneut haben sich OB Kuhn und die Grünen dabei bei beiden Themen als entschiedene Gegner der Haltung der SPD positioniert. Beim Thema Sozialticket werden wir aber zusammen mit der Gemeinderatsfraktion in Stuttgart und den Kreistagsfraktionen weiter am Ball bleiben.

**Thomas Leipnitz**  
Sprecher der Fraktion für Verkehr

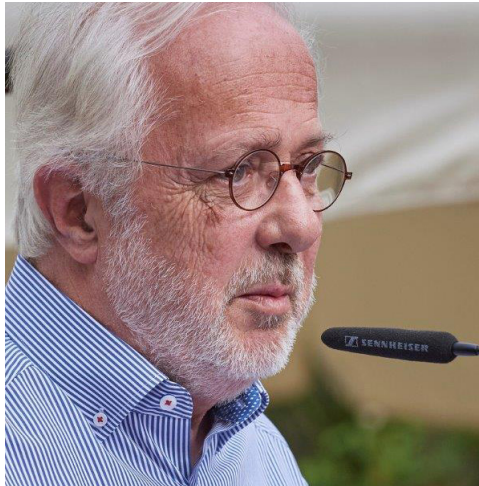
## KOALITIONSVERTRAG ZÜGIG UMSETZEN

**Mit dem Mitgliedervotum zum Koalitionsvertrag ist die Entscheidung zur Regierungsbildung getroffen worden. Jetzt gilt es, die Inhalte des Vertrags möglichst zügig umzusetzen. Aus regionaler Sicht sind für uns von besonderer Bedeutung:**

- Vor dem Hintergrund, dass eine **attraktive Gestaltung des ÖPNV** ein zentrales Anliegen des Verbands Region Stuttgart ist, sind die dazu getroffenen Vereinbarungen ein durchaus positives Zeichen, auch und insoweit im ländlichen Raum die individuelle Mobilität der Menschen gestärkt werden soll, z.B.: durch digitale Informations- und Vertriebssysteme, neue Mobilitätsangebote und moderne Bedienformen.

- Des Weiteren wird im Koalitionsvertrag eine Verbesserung des Radverkehrs angestrebt. Mit der Aufstockung der Mittel soll in den Radwegebau investiert werden und eine gesetzliche Grundlage dafür geschaffen werden, dass Radwege unabhängig vom Verlauf der Bundesstraßen geführt werden können. Der Nationale Radverkehrsplan 2020 soll fortgeschrieben werden.

- **Mit der Wohnraumoffensive** werden insgesamt 3,5 Milliarden Euro für neue Wohnungen und Eigenheime investiert, davon 2 Milliarden Euro sind für den sozialen Wohnungsbau, und 1,5 Mrd. für die Förderung von Eigentumswohnungen und



Familienhäuser mit dem sog. Baukindergeld.

- Von herausragender Bedeutung für unsere Region sind bezahlbare Mieten. Der Koalitionsvertrag sieht eine Dämpfung des Mietanstiegs vor, u. a. durch eine Verlängerung des Bindungszeitraums des qualifizierten Mietspiegels. Zudem soll die Modernisierungsumlage auf 8 Prozent gesenkt werden. Eine Kappungsgrenze für Erhöhung von Mieten bei Modernisierungsmaßnahmen ist geplant. Das Wohngeld soll an individuelle Lebensbedingungen angepasst werden.

- Zudem gilt es die Kommunen bei der Aktivierung von Bauland und Sicherung bezahlbaren Wohnens zu unterstützen, wozu weitere Verbesserungen im Bauplanungsrecht angestrebt werden. Dazu soll das Bauplanungsrecht und die immissionschutzrechtlichen Vorschriften besser aufeinander abstimmt werden. Dies sind nur einige vielversprechende Maßnahmen, die im Koalitionsvertrag vereinbart wurden. Wir erwarten eine rasche Umsetzung der Vorhaben, gerade im Bereich Wohnen brauchen die Menschen in unserer Region dringend Unterstützung und Entlastung.

**Harald Raß**

*Fraktionsvorsitzender*

## SPD-REGIONALFRAKTION UNTERSTÜTZT DIE BEMÜHUNGEN UM EINE VOLLINTEGRATION DES LANDKREISES GÖPPINGEN IN DEN VVS

**Die historische Chance, dass der Landkreis Göppingen als Vollmitglied dem VVS beitrifft, muss jetzt genutzt werden. So kann endlich auch der Geburtsfehler geheilt werden, dass allein der Landkreis Göppingen innerhalb des Verbands Region Stuttgart nicht Vollmitglied im VVS ist. Alle Argumente sprechen für eine Vollmitgliedschaft auch des Landkreises Göppingen:**

### Vorteile für die Nutzerinnen und Nutzer

Egal wie oft umgestiegen wird und egal wie oft zwischen der Bahn und dem Bus gewechselt wird, gilt der Grundsatz: Ein einheitliches Ticket für Busse und Bahnen. Schüler-Abos, Senioren-Tickets gelten dann für das gesamte VVS-Gebiet. Firmentickets sind auch in Orten möglich, die (nur) eine Busanbindung und keinen Bahnhof haben.

### Vorteile für die Umwelt

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird attraktiver. Mehr Personen werden vom Auto auf den ÖPNV umsteigen. Weniger Staus, weniger CO<sub>2</sub>-Aus-

stoß und weniger Feinstaub werden die Folgen sein.

### Perspektivische Vorteile

Eine Express-Bus-Linie zum Flughafen ohne weitere Mehrkosten für den Landkreis sowie die Ausweisung und der Betrieb weiterer Park-and-Ride-Anlagen durch den Verband Region Stuttgart sind möglich. Auch die Reaktivierung der Boller Bahn wird im Verbund mit starken Partnern einfacher zu realisieren sein. An weiteren Verbesserungen im VVS würde der Landkreis Göppingen automatisch partizipieren.

### Standort-Vorteile für den Landkreis und seine Gemeinden

Die Landkreise in der Region, die Mitglied im VVS sind, haben seit Jahrzehnten bessere Wirtschafts- und Finanzdaten. Mit einer Vollmitgliedschaft würde der ganze Landkreis Göppingen im Linienplan des VVS ausgewiesen. Damit würden die Gemeinden des Landkreises für Investoren, Betriebe und Menschen deutlich attraktiver als bisher. Aus diesem Grunde war und ist die IHK Göppingen auch für eine VVS-Vollintegration.



Die Nettomehrkosten von ca. drei Millionen Euro sind für den Landkreis Göppingen verkraftbar. Auch muss berücksichtigt werden, dass die übrigen Landkreise in der Region, die Landeshauptstadt Stuttgart und der Verband Region Stuttgart dem Landkreis Göppingen in der letzten Verhandlungsrunde um 1,1 Millionen Euro entgegen gekommen sind.

**Jürgen Lämmle**

*Landrat*

## IBA 2027 STADTREGION STUTT GART - THEMENSETZUNG JETZT ERFORDERLICH!



Hundert Jahre nach der internationalen Bauausstellung (IBA) in der Weißenhofsiedlung mit wegweisenden Ideen für eine neue Architektur im Wohnungsbau soll in der Stadt und der Region Stuttgart wieder eine IBA stattfinden. Mit dem Intendanten Andreas Hofer hat der Aufsichtsrat der IBA GmbH eine wichtige personelle Weichenstellung vorgenommen. Nun drängt die Frage nach den Themen der IBA in den Vordergrund und muss bald beantwortet werden, um den Projekten genügend Vorlauf zu geben.

### Für die SPD-Regionalfraktion liegen die drängendsten Themen unserer Zeit auf der Hand:

- Wie schaffen wir schnell ausreichend und bezahlbaren Wohnraum für die Menschen, die in der Region leben und arbeiten?
- Wo können wir für unsere Wirtschaft dringend benötigte Gewerbeflächen anbieten und was müssen diese Flächen können, um zukunftsfähig zu sein.
- Wie können wir den motorisierten Verkehr auf unseren Straßen nachhaltig reduzieren, um die Luftqualität zu erhalten und die Nerven zu schonen?

Dass diese Fragen nur im regionalen Kontext zu lösen sind, versteht sich für uns von selbst. Ebenso dass jede Gebietsentwicklung flächen- und energiesparend sowie klimaangepasst erfolgen muss.

Die Stadt Bietigheim-Bissingen geht diesen Fragen in einem zweistufigen Ideen- und Realisierungswettbewerb für das neue Bogenviertel auf den Grund. Das ehemalige Industrieareal der DLW mit ca. 85.000 qm Fläche und verkehrsgünstiger Lage zwischen Bahnhof und B27 soll ein Leuchtturmprojekt für eine neue Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten sein. In der Tradition der Werksiedlungen von DLW sollen die neuen Unternehmen am Standort nicht nur Belegplätze für KiTas haben, sondern ihren Mitarbeitern auch passende und bezahlbare Wohnungen in direkter Nähe anbieten können. Im Wettbewerb um gute Fachkräfte ist dies ein großer Vorteil! Durch die ebenfalls geforderten Infrastruktureinrichtungen für Einzelhandel, Gastronomie und Freizeit reduziert sich das Mobilitätsbedürfnis des neuen Stadtviertels deutlich. Zusätzlich wird ein Mobilitätskonzept erarbeitet, das es ermöglicht, auch in einer Mittelstadt am Rand der Region Stuttgart ganz auf ein eigenes Fahrzeug verzichten zu können. Verschieden große Grünflächen und Plätze bieten den neuen Bewohnern Erholung und Begegnungsmöglichkeiten. Das alles funktioniert jedoch nur mit einer hohen baulichen Dichte, die die Grundlage für urbanes, vielfältiges Leben und eine Renaissance der europäischen Stadt ermöglicht.

Die Stadt ist gemeinsam mit einem Investor im Eigentum der Flächen, so dass eine schnelle Realisierung gewährleistet ist. Der Zeitplan sieht vor, Anfang 2020 mit dem Abbruch der alten Hallen und der Erschließung des Geländes zu beginnen, so dass die ersten Hochbauten ab 2023 stehen könnten. Es ist also höchste Zeit, dass die IBA ihre Schwerpunkte formuliert, um gemeinsam ein starkes Signal zu setzen und wegweisende Konzepte zu erarbeiten – ganz in der Tradition der Weißenhofsiedlung.

Weitere detaillierte Informationen auf [www.Bogenviertel.de](http://www.Bogenviertel.de) oder auf der städtischen Webseite: [www.bietigheim-bissingen.de](http://www.bietigheim-bissingen.de).

## KONTROVERSE SICHTWEISEN ZUM THEMA STEINBRUCHERWEITERUNG

Nachdem das Thema „Steinbrucherweiterung Rielingshausen“ bereits Mitte letzten Jahre im Planungsausschuss des Verbands Region Stuttgart eingebracht wurde und auch mehrfach öffentlich in den örtlichen Gremien diskutiert wurde, haben sich die Mitglieder der SPD-Fraktion Ende Februar selbst ein Bild vor Ort von den derzeitigen Abbaufäche und der bereits genehmigten Erweiterungsfläche gemacht.

Dazu waren neben der Fa. Klöpfer und Vertretern der Bürgerinitiative:“ Bürger gegen Steinbruch Erweiterung“ auch Herr Bürgermeister Trost, Herr Ortsvorsteher Ruoff, sowie Gemeinde- und Ortschaftsräte erschienen.

Seitens der Fa. Klöpfer wurde die Notwendigkeit einer Steinbrucherweiterung dargestellt. Der steigende Bedarf an mineralischen Rohstoffen – es wird Muschelkalk abgebaut, der zu hochwertigen Rohstoffen weiterverarbeitet wird - hat zur Folge, dass die bereits genehmigte



Erweiterungsfläche mutmaßlich nur noch 8 Jahre einen Abbau ermöglicht. Ziel ist die Versorgung in einem Umkreis von 25-30 km. Von wesentlicher Bedeutung ist auch der erhebliche Bedarf an Auffüllungsfläche. Neben der Funktion als Arbeitgeber weist die Fa, Klöpfer auch auf ihr soziales Engagement und die Rekultivierungsmaßnahmen hin.

Neu waren die veränderten Pläne. Die geplante Erweiterungsfläche nach Norden, also zur bestehenden Bebauung, wurde so reduziert, dass ein Abstand von 350m zur bestehenden Wohnbebauung einge-

halten wird. Laut Fa. Klöpfer wird derzeit geprüft, ob und wie sich der Steinbruch weiter nach Süden entwickeln könnte. Problem hierbei ist, dass es sich bei den angrenzenden Flächen um ein Landschaftsschutzgebiet handelt, das zudem zum Landkreis Rems-Murr gehört. Dies hat zur Folge, dass sich der Beginn des geplanten Verfahrens zur Teilfortschreibung des Regionalplans zeitlich verschieben wird, da hier weitergehende Abstimmungen mit dem RP notwendig werden. Die Bürgerinitiative – inzwischen über 400 Bürger- bleibt weiterhin skeptisch.

Das Anliegen der BI ist nicht, den genehmigten Abbau zu verhindern, lediglich eine Erweiterung soll unterbleiben. Die jetzt dargestellte Reduzierung der Fläche wäre jedoch für die Bürgerinitiative noch nicht ausreichend. Lärm, Staub und die in den ganzen Ort vordringenden Erschütterungen beeinträchtigen die Wohn- und Lebensqualität in Rielingshausen erheblich. Es wird befürchtet, dass durch eine Teilfortschreibung des Regionalplanes das dann folgende immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren le-

diglich noch gesetzliche Grenzwerte einfordert, aber keine Interessensabwägung im Sinne der Bürger mehr ermöglicht. Auch Bürgermeister Jan Trost wies darauf hin, dass eine Bebauung im Süden des Ortes ebenso wie eine Ortsumgehung auch durch die reduzierte Variante nicht möglich wäre.

Regina Traub, SPD-Regionalrätin im Kreis Ludwigsburg wies ausdrücklich nochmals darauf hin, dass der Regionalplan lediglich die Abbauflächen sichert und

nicht die Genehmigung für den Abbau erteilt. Hierfür muss über einen Abbauantrag ein immissionsschutzrechtliches Verfahren durchgeführt werden. Ferner sicherte Regina Traub zu, dass sich die Fraktion kritisch und differenziert mit der Thematik beschäftigen wird.

**Regina Traub**

stellvertr. Fraktionsvorsitzende  
 SPD-Fraktion Verband Region Stuttgart

**Aus der Region Stuttgart  
 HIER SIND WIR ZUHAUSE**

## STADTPORTRAIT: DITZINGEN FEIERT 2019 SEINEN 1250. GEBURTSTAG

**Im Jahre 2019 feiert die Große Kreisstadt das 1250. Jubiläum der ersten urkundlichen Erwähnung ihrer Stadtteile Ditzingen und Hirschlanden im Lorscher Codex. Insgesamt reichen die Spuren der Siedlungsgeschichte deutlich länger, nämlich ca. 7500 Jahre weit zurück.**

Die eigentliche „Stadt“-Geschichte ist demgegenüber sehr kurz: Erst im Jahre 1966 zur Stadt erhoben, erreichte Ditzingen nach dem Zusammenschluss mit den Gemeinden Heimerdingen, Hirschlanden und Schöckingen im Jahr 1972 eine Einwohnerzahl von über 20000 und wurde 1976 zur »Großen Kreisstadt« erhoben.

Heute zählt Ditzingen rund 25 000 Einwohner und ist Sitz national und international tätiger Unternehmen, wie der TRUMPF-Gruppe, THALES Deutschland, Gretsch-Unitas, Bürger, Euronics oder dem Reclam-Verlag. Insgesamt bieten die Unternehmen am Standort Ditzingen ca. 14000 Arbeitsplätze. Wie so oft in der Region Stuttgart, so ist auch Ditzingen eine Pendlerstadt: Täglich pendeln 11000 Arbeitnehmern nach Ditzingen ein und 8000 hinaus in die Region Stuttgart.

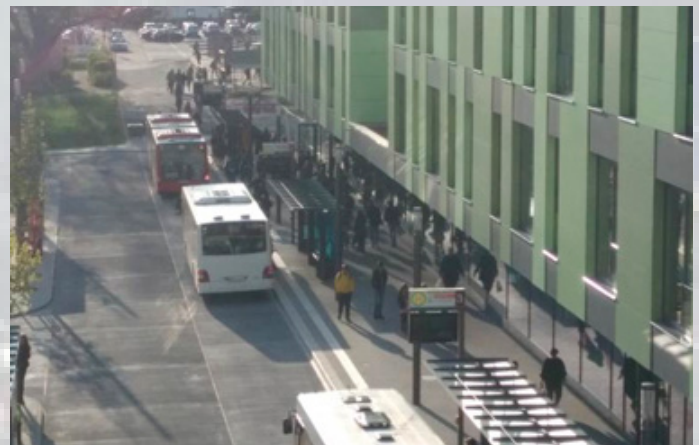
Die hohe Attraktivität der Stadt als Wohn- und Arbeitsort bringt natürlich auch Schattenseiten mit sich. Die Lage an der stark belasteten A 81, der B295 und anderen überörtlichen Straßen bringt eine hohe Verkehrsbelastung mit sich. Durch den Bau von Ortsumgehungen konnte drei der vier Stadtteile vom Durchgangsverkehr mit hohen LKW-Anteilen befreit und damit die Basis für eine erfolgreiche Aktivierung von Bauflächen in den Ortskernen geschaffen werden.

Die junge Stadtgeschichte ist deshalb besonders eng mit der verkehrlichen Anbindung der Stadt verbunden. Einen der bedeutendsten Wendepunkte der Ditzinger Geschichte stellt die Anbindung an das Netz der württembergischen Schwarzwaldbahn im Jahre 1868 dar, die sich 2018 zum 150. Mal jährt. Die damit erreichbaren industrielle Arbeitsplätze im nahen Stuttgart-Feuerbach und später folgende Industrieansiedlungen in Eisenbahnnähe zogen immer mehr Menschen in den Ort.

110 Jahre später fuhr dann im Jahr 1978 die erste S-Bahn der Linie S6 in den Bahnhof Ditzingen ein. Die mittlerweile weitgehend im Viertelstundentakt verkehrende S6/S60 ist bis heu-

te das Rückgrat des ÖPNV in Ditzingen geblieben. Die großen Gewerbegebiete sind über Buszubringerdienste an die S-Bahn angebunden und der Bahnhof Ditzingen auf dem Weg zur einer Mobilitätsplattform, auf der P+R-Angebote, Leihfahräder, Pedelecs, Car-Sharing, Busse und Bahnen zu einem System verbunden werden. Regionalpolitische Weichenstellungen, wie die geplante Tarifzonenreform im VVS, unterstützen die lokalen Bemühungen um die Stärkung des ÖPNV.

Wenn im September 2018 auch der Ditzinger Stadtteil Heimerdingen nach Abschluss der Streckensanierung wieder von der Strohäubahn im Regelbetrieb angefahren wird, verfügt die Stadt wieder über einen zweiten Schienenanschluss mit Umstiegsmöglichkeit auf die S-Bahn S6/S60 am Bahnhof Korntal.



Längst können verkehrliche Problemlagen nicht mehr ausschließlich auf der örtlichen Ebene der Kommunalpolitik bewältigt werden. Der neue Regionalverkehrsplan, der sich aktuell auf der politischen Zielgeraden befindet, ist deshalb auch für Ditzingen und seine Nachbarstädte eine sehr wichtige Grundlage für die Diskussion künftiger verkehrlicher Entwicklungen. Fragestellungen wie der von Ditzingen verfolgte Bau einer zweiten Autobahnanschlussstelle an der A81 oder die Weiterführung der Strohäubahn über Korntal-Münchingen hinaus in Richtung Stuttgart, können nur im regionalen Kontext sinnvoll beurteilt werden.

### IMPRESSUM

<u>Herausgeber:</u>	SPD-Regionalfraktion V.i.S.d.P. Harald Raß Kronenstraße 25 70174 Stuttgart	<u>Layout &amp; Satz:</u>	Farbenwerk Werbung und Kommunikations GmbH, Grabenstraße 32/1, 71063 Sindelfingen Fraktion/Stadt Ditzingen	<u>Kontakt:</u>	SPD-Regionalfraktion Geschäftsführerin: Jasmina Hostert Telefon: 0711/299 14 95 spd@region-stuttgart.org
		<u>Fotos:</u>			