



**Zehn Punkte
für
Stuttgart**

Zehn zentrale Punkte für Stuttgart

Stuttgart ist eine schöne Stadt, zwischen Hügeln gelegen, im Herzen Europas. Mit großen Grünflächen und attraktiven Erholungsgebieten vor ihren Toren. Eine Stadt mit architektonischen Leckerbissen von seiner Gründungs- über die Gründer- bis zur Neuzeit.

Stuttgart ist eine erfolgreiche Stadt mit einer traditionsreichen Auto- und Maschinenindustrie, weiterhin namenswert als Verlagszentrum, ausgestattet mit international renommierten Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen.

Stuttgart ist eine lebendige Stadt mit einer vielfältigen Kultur und einem fast mediterranen Flair. Eine Stadt bestehend aus intakten, eigenständigen Ortschaften, in denen man gerne wohnt und lebt.

Aber Stuttgart krankt an einer Politik zwischen Großmannssucht und Minderwertigkeitskomplex, zwischen Trumptower und "let's putz". Neidisch schielt das Rathaus auf München, Mailand und Madrid, will genauso großstädtisch sein – und traut sich dennoch nicht. Hektisch verrennt man sich in einzelnen Großprojekten und geht Investoren auf den Leim, anstatt einer behutsamen Stadtentwicklung aus einem Guss nachzugehen. Einer Stadtentwicklung, bei der es vorrangig um die Menschen geht und nicht um das Prestige.

Stuttgart fehlt eine geeignete Repräsentanz. Die Stadt und ihre Menschen haben einen besseren Botschafter als den jetzigen Oberbürgermeister verdient.

Die Stadt droht am Verkehr zu ersticken. Die Luft ist schlecht. Stuttgarts Plätze gehören nicht den Menschen, sondern den Autos. Viele Stuttgarterinnen und Stuttgarter, insbesondere junge Familien ziehen weg. Eine kinderfreundliche Stadt bekommt man nun mal nicht durch Appelle und Aufkleber – das verlangt entsprechende politische Entscheidungen.

Stuttgart hat so viele Vorzüge und Potenziale. Wir sollten sie nutzen, damit die Schönheit der Stadt erhalten bleibt, Stuttgart kinderfreundlicher wird und auch noch in 15 Jahren lebendig ist. Damit Stuttgart auch in Zukunft wirtschaftlich erfolgreich sein kann und neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Und wir sollten Stuttgarts Vorzüge zeigen. Denn unsere Stadt ist viel besser als man über sie denkt.

1. Wirtschaftskraft stärken, Finanzkraft erhalten

Stuttgart erfreut sich nach wie vor einer besonderen Prosperität. Hier wurde gut gewirtschaftet, und daran soll sich nichts ändern. In der Finanzpolitik will ich nahtlos an die Politik von Wolfgang Schuster anknüpfen. Denn Ausgabendisziplin heute ist die entscheidende Voraussetzung für eine lebenswerte Stadt morgen.

Die Wirtschaftskraft Stuttgarts zu erhalten und zu stärken erfordert hingegen neue Ansätze. So ist das Ziel, Stuttgart als Modellregion für stadtverträgliche Mobilität zu etablieren, auch an eine klare wirtschaftliche Zielsetzung gekoppelt. Um Porsche muss man sich keine Sorgen machen, einen kleinen Markt für Luxusautos wird es immer geben. Aber im Massenmarkt werden in Zukunft entweder Autos mit umweltfreundlicher Spitzentechnik verkauft, oder gar keine. Hier droht die deutsche Fahrzeugindustrie den Anschluss zu verlieren, wie sich schlaglichtartig bei der Diskussion um den Rußfilter zeigt. Dieser Gefahr kann man am besten mit einer anspruchsvollen Politik der Ökologisierung des Autos und der Mobilitätssysteme begegnen – einer Politik, für die ich stehe.

Stuttgarts Wirtschaftskraft stärken, das heißt in Zukunft immer mehr, die Lebensqualität in der Stadt zu steigern. Nur so können wir in der Konkurrenz um gut ausgebildete Arbeitskräfte mit den europäischen Metropolen mithalten. Dazu sind ein konsequenter Stadtumbau und eine Erneuerung der Innenstadt notwendig, aber genauso eine Förderung von Kultur-, Sport-, Bildungs- und Integrationsangeboten. Für den wirtschaftlichen Erfolg sind Kindertagesstätten und internationale Schulen so wichtig wie das Theaterhaus, das Sommerfest der Kulturen oder die Staatsoper. Ein Oberbürgermeister muss Stuttgart durch gezielte Förderung dieser so genannten weichen Faktoren nach vorne bringen.

Die größte wirtschaftspolitische Herausforderung der nächsten Jahre kommt durch Hartz IV auf die Stadt zu. Mit der nun gefundenen Regelung hat Stuttgart die Chance, der Langzeitarbeitslosigkeit effektiv entgegenzuwirken. Es wird darauf ankommen, die großen strukturellen Veränderungen für die betroffenen Menschen positiv zu gestalten und sie wieder an den Arbeitsmarkt heranzuführen. Dafür müssen alle Möglichkeiten der Qualifizierung und Vermittlung auch tatsächlich genutzt werden. Die Voraussetzungen dafür sind am Arbeitsmarkt nirgendwo in Deutschland besser als in Stuttgart. Ich will, dass die Stadt arbeitslos gewordene Menschen wirkungsvoll fordert und fördert.

2. Kinderfreundlichkeit – mehr als nur mehr Kinderbetreuung

OB Wolfgang Schuster will Stuttgart zur kinderfreundlichsten Großstadt Deutschlands machen. Ein unterstützenswertes Projekt. Kinderfreundlichkeit ist aber mehr als nur mehr Spiel- und Hortplätze. Kinderfreundlichkeit heißt, die Lebensbedingungen in der Stadt für junge Familien insgesamt zu verbessern und bezahlbaren Wohnraum für Lebensgemeinschaften mit Kindern zu schaffen. Die Stadtplanung muss sich auf die Bedürfnisse von Kindern und Eltern einstellen. Nutzungsgemischte Quartiere in der Stadt sind auch aus diesem Grund die Zukunft.

Eine kinderfreundliche Stadtplanung kommt nicht umhin, dem Straßenverkehr Flächen zu entziehen und den Menschen zurückzugeben. Dies gilt insbesondere für den ruhenden Verkehr, der die dicht bebauten Innenstadtquartiere faktisch besetzt hält. Tempo 30 in allen Wohngebieten, eine Vervielfachung der Anzahl an Spielstraßen und die Errichtung von Quartiersgaragen sind deshalb notwendige Voraussetzungen für eine kinderfreundliche Stadt.

Die Vereinbarkeit von Familie und Beruf in der Stadt zu fördern ist zweifellos eine der wichtigsten Aufgaben der Stadt im Bereich sozialer Infrastruktur. Trotz lobenswerter Verbesserungen sind Kinderhortplätze und Ganztageseinrichtungen vom Kindergarten bis zum Gymnasium noch immer Mangelware. Hier werde ich einem raschen Ausbau finanziell Priorität geben und den bereits eingeleiteten Prozess weiter beschleunigen.

Kinderfreundlichkeit heißt jedoch nicht, wegen eines vermeintlichen Kindermangels und finanzieller Schwierigkeiten der Sozialversicherungen eine neue Kinderpflicht zu propagieren, die Kindertagesstätten zum Ersatz für Mütterverdienstkreuze macht. Wenn CDU-Stadtdirektor Christoph Palmer davon spricht, dass sich die Elite den Kindern "verweigert", dann entspricht das nicht meinem Verständnis von Kinderfreundlichkeit. Die Stadt soll dazu beitragen, dass Menschen sich Kinderwünsche erfüllen können. In keinem Fall darf sie Lebensentwürfe ohne Kinder stigmatisieren.

3. Stadt der kurzen Wege – Wohnraum und Arbeitsplätze schaffen, Miteinander gestalten

Vor allem junge Familien zieht es seit rund 20 Jahren immer stärker in das nahe und ferne Umland, weil es in Stuttgart an bezahlbarem Wohnraum und vor allem Wohneigentum fehlt.

Stuttgart kann mit Bauflächen auf dem Land preislich nicht konkurrieren. Neubaugebiete im Stadtgebiet sind auch keine Lösung, weil der Überbauungsgrad der Gemarkung bereits 50% erreicht hat und nur auf Kosten der Naherholungsqualität weiter erhöht werden könnte.

Aus diesem Dilemma gibt es einen Ausweg: das Flächenrecycling. In Stuttgart liegen bis heute große Flächen brach, und in den nächsten Jahren kommen riesige Gebiete für neue Nutzungen hinzu: das Messegelände auf dem Killesberg, die Areale von Bürger- und Olgahospital, aber auch Teile von Berg oder des einst zum Olympiadorf auserkorenen Cannstatter Güterbahnhofs. In diesen Gebieten liegt Stuttgarts bauliche Zukunft.

Schon heute zeichnet sich ab, dass die darin liegende Chance ohne politische Kurskorrektur vergeben wird. Trotz der vorbildlichen Vorarbeiten ("Nachhaltiges Bauflächenmanagement Stuttgart") beherrschen Investorenmodelle die Stadtplanung – es entstehen langweilige Wohnblocks und Monostrukturen.

Das muss nicht sein. Ich will die Stadtplanung den Bürgern zurückgeben. Das Instrument der Wahl schlummert ungenutzt im Baugesetzbuch: der § 165 zum "städtebaulichen Entwicklungsbereich". Dieser ermöglicht planerische Vorgaben für eine verdichtete, nutzungsgemischte Bebauung lebendiger Quartiere nach dem Vorbild der klassischen mitteleuropäischen Stadt.

Nur so kann die "Stadt der kurzen Wege" neu geschaffen werden, die Wohnen und Kultur, Arbeiten und Einkaufen, Spielen und Begegnung im Quartier zusammenbringt und den allgegenwärtigen Autoverkehr auf wenige zentrale Achsen konzentriert. Die alten und neuen Bewohner solcher Quartiere bestimmen von Anfang an durch moderne Formen der Bürgerbeteiligung über die künftige Gestaltung ihres Lebensumfelds mit.

In solchen neuen Stadtquartieren finden junge Familien günstiges Wohneigentum. Die Stadt kann im städtebaulichen Entwicklungsbereich den Quadratmeterpreis niedrig halten, ohne Spekulation zu begünstigen, und durch verdichtete, aber individuelle Bauformen wird der Quadratmeter Wohnfläche mit dem Einfamilienhaus im Grünen preislich konkurrenzfähig.

Die Stadt der kurzen Wege ist ein Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme und eine Alternative zur Zersiedelung im Umland. Sie ist aber auch eine städtebauliche Antwort auf den grundlegenden Wandel der Sozialstruktur in Deutschland. Dieser ist geprägt von zwei Megatrends: Die Deutschen werden älter und die Zugewanderten zahlreicher.

Einfamilienhaussiedlungen können in 30 Jahren Einsamkeitssiedlungen für alte Menschen sein. Reine Wohnblöcke in den Städten werden schlimmstenfalls zu unbeherrschbaren sozialen und ethnischen Ghettos, die Einwanderung unlenkbar und Integration unmöglich machen.

Nutzungsgemischte Quartiere können helfen, beide Entwicklungen besser unter Kontrolle zu bringen. Wer den Nachbarn aus der Fremde im Quartier als Mitmenschen erlebt, trägt zur Integration bei; wer auch im Alter in der Stadt im Mehrgenerationenhaus eine Wohnung besitzt, kann den Jungen helfen und sich von den Jungen helfen lassen. Ohne modernen Städtebau wird der Sozialstaat unbezahlbar. Ich will das schmale Zeitfenster nutzen, um die Stadt auf die sozialen Herausforderungen der Zukunft vorzubereiten, damit das Miteinander der Generationen und Kulturen gelingt.

4. Die Innenstadt erlebbar machen – Kernstadterneuerung statt neuer Retortency

Stuttgart wird unterschätzt. Lebensqualität, Wirtschaftskraft und Schönheit der Stadt stehen in einem krassen Widerspruch zu Stuttgarts Wirkung auf seine Besucher und seinem Ruf außerhalb des Ländles.

Einer der wichtigsten Gründe dafür ist die Anmutung der Innenstadt. Sie wird von Besuchern nur als Strich empfunden: Rechts und links der Königstraße beginnen zu rasch die Ödnis und die Straßenschluchten. Mit Stuttgart 21 droht dies noch schlimmer zu werden: Der historischen Innenstadt wird Leben entzogen, und die Retortenstadt wird wegen ihrer jedes menschliche Maß sprengenden Panzerschrankbebauung nie lebendig werden.

Mein Gegenkonzept ist ein Kernstadterneuerungsprogramm. Triste Verkehrsflächen mitten in der Innenstadt sollen nutzbar, die Fußgängerzone flächig vernetzt und die Anbindung an die Nachbarquartiere hergestellt werden.

Zur Finanzierung dieses Programms schlage ich den Verkauf des 50%-Anteils der Stadt an der Flughafen Stuttgart GmbH vor. Der Flughafen ist flügge und hat eine klare Wachstumsperspektive, er

braucht keine Investitionsfürsorge durch die Stadt mehr. Auch ordnungspolitisch gibt es keine Begründung für Stadteigentum am Flughafen. Hamburg hat sich vor drei Jahren von seinem 49%-Anteil am Flughafen getrennt und damit 370 Millionen Euro Erlöst.

Den Erlös aus einem Verkauf des Flughafens will ich nach dem Prinzip "Vermögen gegen Vermögen" für Investitionen in die Stadtqualität verwenden. An erster Stelle für einen Tunnel der B 14 zwischen Staatsgalerie und Österreichischem Platz. Durch einen Stadtboulevard anstelle der heutigen Verkehrsschlucht wird die Innenstadt um die Kulturmeile und das Bohnenviertel erweitert. Eine Realisierung ähnlicher, aber kleiner dimensionierter Pläne scheiterte bislang immer an der Finanzierung. Die Hoffnung ruhte auf Bund und Land als Zahlmeister; doch diese Hoffnung bedeutet Warten auf den Sankt-Nimmerleins-Tag. Stuttgart ist mit dieser Aufgabe allein. Der Flughafenverkauf bietet eine realistische Lösung des Finanzierungsproblems.

Das notwendige Pendant zur Erweiterung der Innenstadt nach außen ist die Erweiterung im Innern. Die Tristesse in der City beginnt fast immer an den Zufahrten zu Parkhäusern oder Tiefgaragen und wird durch ebenerdige Stellplätze betont. Ich will diese Flächen neu ordnen, Autos auf die zahlreichen Garagen verweisen, die Fußgängerzonen ausweiten, Spielflächen einrichten, Gastronomie- und Ruhezone schaffen. Die City gewinnt dadurch mehr als durch eine prozentual unbedeutende Anzahl an Parkplätzen auf der Straße.

Für die Gestaltung der bereits heute (Königstraße/Eberhardstraße) oder in naher Zukunft neu gewonnenen Flächen in der Innenstadt steht das Kernstadterneuerungsprogramm zur Verfügung. Je nach Umfang der Privatisierungserlöse können auch weitere Projekte aus diesem Topf bedient werden, insbesondere in den städtebaulichen Entwicklungsbereichen. Entsteht zum Beispiel in Berg ein buntes, nutzungsgemischtes und verdichtetes Stadtquartier, dann ist es gerechtfertigt, die Überdeckung der B 10 aus dem Kernstadterneuerungsprogramm zu finanzieren, weil die Menschen in solchen Quartieren Naherholungszonen benötigen und das nahe Neckarufer dafür ideal geeignet wäre.

5. Stuttgart – Stadt der modernen Mobilität

Stuttgart soll bis zum Jahr 2020 zur Modellstadt für moderne Mobilität werden. Durch städtebauliche Lösungen, durch neue Straßenbaupolitik, durch eine intelligente Nutzung des Autos und seine Integration in ein neuartiges Mobilitätssystem.

Stuttgart lebt vom Auto, und Stuttgart leidet am Auto. Kaum eine andere Stadt wurde nach dem Krieg so konsequent auf "autogerecht" getrimmt wie Stuttgart. Der Verkehr ist einer der Hauptgründe für die Stadtflucht. Heute verteidigt niemand mehr das Konzept der autogerechten Stadt – der Cityring mahnt betonstarrend an eine zu spät entzauberte Epoche des Stadtabrisses.

Dennoch liegt bis heute der Schwerpunkt der Straßenbauinvestitionen auf dem Ausbau der Einfallstraßen. Seit 1990 kamen die neue B 14 zum Schattenring, die neue B 14/B 29 nach Fellbach und der sechsspurige Ausbau der B 10 und der B 14 im Verflechtungsbereich hinzu. Die B 10 am

Pragtunnel wird gerade für teures Geld ausgebaut. Der Forderungskatalog der Unionspolitiker und des OB konzentriert sich auf weiteren Straßenbau rund um den Kessel. Das Ergebnis: Die Stadt steht mittlerweile nur noch im Weg, sie wird zum Verkehrshindernis.

Deshalb bedarf es einer neuen Investitionsstrategie. Nach all den Einfallstraßen ist jetzt die City dran. Der B 14-Tunnel ist das wichtigste Projekt, doch es geht um den gesamten Cityring. Der Verkehr am Hauptbahnhof sollte weitestgehend auf die nächstgelegene Querung, die Wolframstraße, verlagert werden. Die Theodor-Heuss-Straße muss durch zusätzliche Querungen und eine Boulevardgestaltung besser ins Stadtbild integriert werden und das Hospitalviertel an die Innenstadt anbinden. Radstreifen auf beiden Seiten wären eine wichtige Sofortmaßnahme.

In den straßenverkehrsgeplagten Bezirken West und Süd will ich durch Anwohnerparkzonen und Quartiersgaragen den Bedürfnissen der Bewohner Vorrang geben und Straßenflächen für Spiel und Begegnung gewinnen.

6. Stadtverträgliche Verkehrsmittel fördern – mehr Bus-, Bahn- und Fahrradverkehr

Damit die Versöhnung der Stadt mit dem Auto gelingt, muss der Marktanteil stadtverträglicher Verkehrsmittel wachsen. Das sind Bus und Bahn, aber auch das Fahrrad.

Ähnlich wie bei den Straßenbauinvestitionen ist hier eine neue Strategie gefragt. In den letzten zwei Jahrzehnten floss der Großteil der Investitionen in den Stadtbahnbau. Ein qualitativ höchstwertiges U-Bahn-System entstand, auf das viele Stuttgarter zu Recht stolz sind. Dieses System gerät jedoch zunehmend an seine Grenzen:

Die Stadtbahn ist ein Hochgeschwindigkeitssystem im Nahverkehr. Deshalb kann sie nur auf wenigen Linien verkehren und benötigt große Haltestellenabstände. Die baulichen Anforderungen machen den Stadtbahnausbau zudem ausgesprochen teuer und folglich langsam. Trotz einer Milliardeninvestition ist es deshalb nicht gelungen, den Marktanteil des öffentlichen Verkehrs in Stuttgart zu erhöhen. Er stagniert seit zwei Jahrzehnten bei knapp über 20%.

Andere Städte ähnlicher Größe zeigen, dass 40-50% Marktanteil für die öffentlichen Verkehrsmittel durchaus machbar sind. Dafür benötigt Stuttgart neben der S-Bahn für die Einpendler und der Stadtbahn für die schnellen Verbindungen in der Stadt ein attraktives System für die Erschließung der Fläche: die moderne Variante der Straßenbahn, die in vielen Städten eine regelrechte Renaissance erlebt.

Mit den heute verfügbaren Niederflurfahrzeugen, die denselben Komfort wie die Stuttgarter Hochbahnwagen bieten, hat die Straßenbahn gegenüber der Stadtbahn in der Fläche viele Vorteile: Sie kommt mit geringerer Fahrgastnachfrage aus, sie ist leichter ins Straßenbild integrierbar (keine Hochbahnsteige), sie ist leichter zugänglich (ebenerdig), sie kann öfter halten (kurze Wege zur Haltestelle), und sie ist erheblich billiger.

Mein Ziel ist es, bis zum Jahr 2020 neben S- und Stadtbahn ein Straßenbahnsystem in Stuttgart zu etablieren, das den entscheidenden Beitrag zur Verdoppelung des Marktanteils öffentlicher

Verkehrsmittel erbringt. Der Busverkehr, der heute meist alte Straßenbahnlinien ersetzt, muss auf die Feinverteilung ausgerichtet werden. In Stuttgart sind die Wege zur nächsten Haltestelle oft mehr als einen Kilometer lang. In städtischen Gebieten gelten 300 Meter als Standardwert. Gerade in einer alternden Gesellschaft ist es wichtig, mit öffentlichen Verkehrsmitteln näher an die Wohnung zu gelangen als bisher. Deshalb will ich das Busnetz im Zuge der Etablierung der Straßenbahn neu organisieren und die vielen Lücken im Liniennetzplan Zug um Zug, Bus um Bus schließen.

Kostengünstiger als jedes andere Verkehrsmittel ist für die öffentliche Hand das Fahrrad. Ein zusammenhängendes, taugliches Radwegenetz ist in Stuttgart immer noch ein unerfüllter Wunsch. Dabei bleiben viele Möglichkeiten wie die Öffnung der Einbahnstraßen oder die Markierung von Radstreifen aus falsch verstandener Autofreundlichkeit ungenutzt. Mein Ziel ist es, bis 2010 die Voraussetzungen für genussvolles Radfahren in Stuttgart zu schaffen und damit den Anteil des Radverkehrs in sechs Jahren mindestens zu verdoppeln. Das von OB Schuster vorgestellte 10-Punkte-Programm kann dafür eine gute Richtschnur sein. Ich werde aber nicht erst am Ende meiner Amtszeit auf seine Umsetzung drängen, sondern von Anfang an.

7. Stuttgart 21 – keine Alternative, keine Zukunft

OB Schuster setzt für die Verbesserung der öffentlichen Verkehrsmittel voll auf Stuttgart 21. Ich sehe in diesem Projekt keine Alternative und keine Zukunft. Und zwar aus drei Gründen:

Erstens ist Stuttgart 21 verkehrlicher Nonsens. Die Zeitgewinne gehen fast vollständig auf das Konto der Neubaustrecke nach Ulm, die auch ohne den Tiefbahnhof gebaut werden kann. Die Kapazität des neuen Bahnhofs liegt mit nur acht Bahnsteigen und lediglich zwei Zulaufgleisen aus Zuffenhausen unterhalb der eines modernisierten Kopfbahnhofes. So entsteht ein unterirdischer Engpass, den niemand mehr aufbohren wird.

Zweitens wird Stuttgart 21 städtebaulich ein Desaster. Der extreme Verwertungsdruck hat sich schon bei den LBBW-Panzerschränken bemerkbar gemacht. Und so wird es weitergehen. Das Konkurrenzverhältnis zur Innenstadt zeichnet sich bereits ab. Die Retortenstadt wird Stuttgart nicht aufwerten, sondern entwerten. Zudem macht sich die Stadt in ihrer Entwicklung auf unabsehbare Zeit von den unsicheren Aussichten dieses Projekts abhängig und blockiert sich selbst.

Drittens scheitert Stuttgart 21 an den Kosten. Es ist bereits heute bekannt, dass zusätzlich zu den eingeplanten Milliardenbeträgen mindestens 500 Millionen Euro fällig werden. Dafür wird die Stadt einstehen müssen. Die Frage an den nächsten OB muss daher heißen: Ist Ihnen Stuttgart 21 eine weitere halbe Milliarde wert? Meine Antwort lautet eindeutig: Nein.

8. Hier bin ich Mensch, hier darf ich's sein – Kunst, Kultur und tolerantes Miteinander in Stuttgart fördern

Kunst und Kultur in ihrer hohen Qualität haben den guten Ruf der Stadt auch international befördert und gefestigt. Institutionen wie die Staatsoper, das Literaturhaus, die Internationale Bach-Akademie

oder die eher avantgardistische "Musik der Jahrhunderte" im Theaterhaus haben deshalb auch stetige Unterstützung und ausreichende öffentliche Förderung verdient. Genauso wie die einmalige und originelle Kleintheater-Landschaft in unserer Stadt, in der auch Kinder und Jugendliche auf ihre Kosten kommen.

Die Kulturverwaltung unter Wolfgang Schuster war auf oft peinliche Art und Weise mehr mit sich selbst, als mit der Weiterentwicklung kultureller Konzepte und Modelle beschäftigt: Ich halte ein personales Revirement im Kulturamt ohne schwarzen Schutzmantel für die Voraussetzung gelingender Kulturpolitik. Ich setze auf selbstständige und eigenverantwortliche Kulturinstitutionen; ich will, dass junge und neue Projekte durch eine objektivierte Projektförderung ihre Chance in der Stadt bekommen. Ich werde Stadtbrachen viel stärker als Chance der Wirtschaftsförderung und der jungen Kultur nutzen: Dort entwickelt sich heute die Spitzenkultur von morgen.

Städtische Kultur begreife ich nicht nur als Standortfaktor und Bildungsgut: Sie ist die Form eines positiven städtischen Lebensgefühls, das Erinnerung und Zukunft, Freiheit und Notwendigkeit, Logik und Gefühl spielerisch zusammenbringt und so eine humane Stadtgesellschaft fördert.

Kunst und Kultur sowie Menschlichkeit und Toleranz bedingen sich gegenseitig. Die humane Stadtgesellschaft bringt Kunst und Kultur hervor und lässt sich von diesen inspirieren und stärken. Deshalb gehört zu einer menschlichen Stadt eine aktive Kulturpolitik, genauso wie eine Politik der Weltoffenheit und der Hilfe für die Schwachen und Bedürftigen.

Mit dem "Stuttgarter Modell" der dezentralen Unterbringung von Asylsuchenden wurde dieser Gedanke vorbildlich aufgegriffen. Leider sind heute wieder viele Sammelunterkünfte in Betrieb, und aus wirtschaftlichen Gründen wird erwogen, eher die kleinen Häuser zu schließen als die großen Einrichtungen. Ich spreche mich für mehr Menschlichkeit aus: Massenunterkünfte sind den hilfesuchenden Menschen unwürdig und verhindern die notwendige Integration. Deshalb sollen vorrangig die Sammelunterkünfte geschlossen werden.

Weltoffenheit wird in Stuttgart schon heute gelebt. In kaum einer anderen deutschen Großstadt ist der Anteil der Menschen ohne deutschen Pass so groß wie hier. Und dank des modernisierten Staatsbürgerschaftsrechts sind viele Zuwanderer in Stuttgart heute Deutsche. Stuttgart braucht einen Oberbürgermeister, der die Leistungen der Zuwanderer nicht nur in Sonntagsreden lobt, sondern aktiv für deren volle Anerkennung eintritt – auch dann, wenn es um Modernisierungen des Ausländerrechts geht. Ich will ein Oberbürgermeister für wirklich alle Stuttgarterinnen und Stuttgarter sein, gleich welcher Herkunft und Hautfarbe.

Toleranz gegenüber dem Andersartigen ist in Großstädten wichtiger als andernorts, weil die Gegensätze und Differenzen nicht nebeneinander existieren können. Stuttgart sollte dies als Chance für Experimente begreifen und nicht angestrengt trennen, was zusammengehört. Das Abschieben von Schwulen und Lesben auf ein Bezirksrathaus ist der zum Scheitern verurteilte Versuch, soziale Barrieren in der Stadt aufrechtzuerhalten. Ich will, dass auch auf dem Standesamt gleichgeschlechtliche Partnerschaften eingetragen werden können.

9. Über den Kesselrand blicken – Stuttgarts Zukunft liegt in der Region

Hans-Peter Stihl hat Wolfgang Schuster unlängst wegen seiner mangelnden Begeisterung für die Region deutlich kritisiert und die daraus erwachsenden wirtschaftlichen Nachteile betont.

In der Tat, Wolfgang Schuster versteht seine Rolle im Regionalparlament so wie die Landräte der Region: Er betätigt sich als Bremser. Als das Parlament die Forderung nach einer Erweiterung seiner eigenen Kompetenzen erhob, enthielt sich OB Schuster schweigend der Stimme, statt sich zur Stimme der Region zu machen.

Ich will mich als Oberbürgermeister an die Spitze der Regionalbewegung stellen. Mehr Kompetenzen für die Region sind für Stuttgart selbst dann ein Gewinn, wenn die Stadt dadurch Kompetenzen abgeben muss. Denn Stuttgart kann seine Probleme nicht ohne das Umland lösen – ob es nun um die Bewältigung der Pendlerströme, den Erhalt von Freiflächen und attraktive Naherholungsmöglichkeiten geht, oder um die Verhinderung eines Wildwuchses von Baugebieten und Einkaufszentren auf der grünen Wiese. Stuttgarts Zukunft liegt in der Region.

10. Stuttgart wird grün – Umweltschutz in der Stadt ist Menschenschutz

Von der Stadtentwicklung über neue Mobilitätskonzepte bis zur Stärkung des Automobilstandorts folgt mein Wahlprogramm dem Leitbild einer ökologischen und sozialen Modernisierung der Stadt in der Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft des 21. Jahrhunderts. Das Herz ökologischer Politik bleibt allerdings der Umweltschutz.

Ich will Stuttgart bei fünf Umweltthemen eine Spitzenstellung unter den deutschen Großstädten verschaffen: Schutz des Bodens, Naturräume in Stadtnähe als Orte der Naherholung, saubere Luft, vorbildhafte Müllentsorgung, nachhaltige Energieversorgung.

Voraussetzung für eine ökologische Stadtentwicklung ist der Stopp der Bodenversiegelung. Ich will Stuttgarts Entwicklung nach innen richten: Durch Flächenrecycling wird es gelingen, auf Neubaugebiete im Grünen vollständig zu verzichten. Damit können wertvolle Streuobstwiesen in der Stadt erhalten und Freiräume gesichert werden.

Für die Naherholung müssen nicht nur vorhandene Flächen gesichert, sondern zusätzliche geschaffen werden. Aus dem Kernstadterneuerungsprogramm will ich eine Teiloffenlegung des Nesenbachs finanzieren. Die Pläne von Hermann Grub für eine Neugestaltung des Neckars unterstütze ich. Stuttgart soll Stadt am Fluss werden und seinen Bach wieder kennen lernen.

Die Luftreinhaltung ist neben dem Lärm eines der wichtigsten Umweltthemen in der Stadt. Ich werde mich beim Land für eine vorbehaltlose Umsetzung der Vorgaben der 22.

Bundesimmissionsschutzverordnung stark machen. Im Widerstreit zwischen dem Anspruch auf freie Fahrt für alte Stinker und dem Recht auf körperliche Unversehrtheit der Bewohner des Talkessels entscheide ich mich für die Gesundheit der Menschen. Fahrverbote für Altfahrzeuge ohne hinreichende Abgasreinigung sind bei Grenzwertüberschreitungen gerechtfertigt.

Durch die Modernisierung des Kraftwerks Münster hat Stuttgart die Chance, die Müllprobleme vorbildlich zu lösen. Mit modernster Filtertechnik ist Müllverbrennung zur Stromproduktion heute eine umweltfreundliche Form der Müllverwertung. Zum Vorbild fehlt allerdings noch ein umweltfreundlicher Transport des Abfalls zur MVA. Ich werde mich bei den Partnern in den Kreisen, die Müll nach Münster liefern, für den Transport auf der Schiene einsetzen. Es ist eine absurde Vorstellung, wenn künftig jedes Jahr 200.000 Tonnen Müll bis zu 200 Kilometer weit per LKW bis durch den Stuttgarter Talkessel gekarrt werden.

Nachhaltige Energieversorgung, das heißt in der Amtszeit des nächsten OB vor allem: den Atomausstieg zum Einstieg in umweltfreundliche Energietechnik nutzen. Nach dem Verkauf der EnBW sind die Möglichkeiten hierzu eingeschränkt; doch auch die EnBW muss sich nach Ersatz für das 2009 abgehende Atomkraftwerk Neckarwestheim I umsehen. Ein Großteil des Stroms aus Neckarwestheim wird in Stuttgart verbraucht. Stuttgart muss deshalb neue Stromproduktionskapazitäten schaffen und konsequent auf Energieeinsparung setzen.

Ich halte die Fernwärme nicht für eine Dinosauriertechnologie – wohl aber den Kohlekessel in Gaisburg. Deshalb werde ich bei der EnBW auf die Investition in ein modernes Gas- und Dampfturbinenkraftwerk mit einem kombinierten Wirkungsgrad von 80% am Standort Gaisburg drängen. Durch Nutzung von Contracting, bebauungsplanrechtliche Festsetzungen in den städtebaulichen Entwicklungsbereichen, den Bau von Blockheizkraftwerken, die Nutzung der Solarenergie und den Ausbau der regenerativen Energien in der Region soll Stuttgart bis 2020 komplett unabhängig von der Atomkraft werden.

Stuttgart hat die Wahl

Wenn die Stuttgarterinnen und Stuttgarter im Oktober ihren neuen Oberbürgermeister bestimmen, dann haben sie eine echte Wahl. Wer auf Verwaltungserfahrung und formelle Qualifikation setzt, der mag in Wolfgang Schuster den idealen Kandidaten sehen. Die Mehrheit der Stuttgarterinnen und Stuttgarter hat Wolfgang Schuster aber trotz dieser Voraussetzungen auch in acht Jahren nicht für sich gewinnen können. Dieser Mehrheit mache ich ein personelles und inhaltliches Kontrastangebot zur verwaltenden Langeweile: Ich will Stuttgart über mehr als nur eine Amtszeit umgestalten, ökologisch modernisieren, auf die sozialen und demographischen Herausforderungen der Zukunft einstellen und mit einer frischen Repräsentanz attraktiver und respektierter machen. Die Stadt kann darauf nicht nochmals acht Jahre lang warten.

Über Ihre Unterstützung und Ihre Stimme freue ich mich. Falls Sie Fragen haben oder Näheres über meine Vorschläge für Stuttgart wissen möchten, nehmen Sie Kontakt mit mir auf.



Boris Palmer