

Eine Buslinie für Nordbahnhof, Prag und Friedhofstraße wird gefordert!

Trotz jahrelanger Forderungen des Bezirksbeirats Stuttgart-Nord für den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes und ungeachtet der massiven Bürgerproteste hat die SSB den Straßenbahnbetrieb in der Friedhofstraße endgültig eingestellt, die Haltestelle abgerissen, Schienen ausgebaut.

Vor allem die Grundschulkinder der Pragschule aus dem gesamten Nordbahnhofviertel, die Besucher des Pragfriedhofs, Anwohner, Gehbehinderte oder Eltern mit Kinderwagen werden nun gezwungen, lange Wege zu entfernteren SSB-Haltestellen zu gehen, oder aber mit eigenem Pkw oder Taxi zu fahren - ein Schildbürgerstreich der SSB, der angesichts der aktuellen Feinstaubdiskussion mit Pkw-Fahrverboten eklatant den Forderungen eines attraktiven ÖPNV widerspricht.

Der Bezirksbeirat Nord hat daher in seiner Sitzung vom 7. Mai 2018 auf Antrag der SPD mit den Stimmen aller Fraktionen die Forderung nach Einrichtung einer „Nord-Bus-Linie“ für den Stadtbezirk beschlossen.

Stadtverwaltung und SSB werden aufgefordert, eine Ringbuslinie einzurichten, die vom Nordbahnhof über die Friedhofstraße bis zum Hauptbahnhof führt. Für

die Linienführung werden folgende Haltestellen vorgeschlagen:

- Hauptbahnhof/Arnulf-Klett-Platz
- Stadtbücherei/Einkaufszentrum Milaneo
- Friedhofstraße (von der Nordbahnhofstraße her mit Wendeschleife Pragfriedhof)
- Milchhof/Agentur für Arbeit (weiter über Rosensteinstraße)
- Ufa-Kinos
- Mittnachtstraße/Kolping-Schulungszentrum
- Steinbeisstraße/Steinbeisschule/Kindergarten – Lidl
- Nordbahnhof – und wieder zurück –

Eine nächste Ausbaustufe sieht die Anbindung an den zukünftigen S-Bahnhof „Mittnachtstraße“ nach dessen Fertigstellung vor. Eine weitere Linienführung könnte über den Tunzhofer Platz, die Robert-Mayer-Straße, Kunstakademie, Friedrich-Ebert-Straße, Weißenhofmuseum (Le Corbusier-Haus), „Schönblick-Siedlung“, bis zur Mia-Seeger-Straße gehen.

Mit diesem „Ringschluss“ könnte zum einen die steile Topografie des Stadtbezirks überwunden und zum anderen der langjährige Wunsch nach einer Busverbindung vom Nordbahnhof zum Killesberg Wirklichkeit werden.

Axel Alt

Wie weiter mit dem öffentlichen Verkehr in Stuttgart-Nord?

Der Stadtbezirk Nord gehört zu den Stuttgarter Stadtteilen mit den dynamischsten Entwicklungen in den letzten Jahren: An der Nordbahnhofstraße sind viele hundert Wohnungen neu entstanden, die Killesberghöhe wurde aufgesiedelt, im Bereich der Haltestelle Eckartshaldenweg ist ein riesiger Schulstandort entstanden, die Wagenhallen haben sich zu einem der wichtigsten Kulturtreffpunkte der Stadt entwickelt. Schon vor der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 werden viele weitere Wohnungen im Stadtbezirk hinzukommen (Opel-Staiger-Gelände an der Nordbahnhof-/Friedhofstraße, „Rote Wand“ am Killesberg).

Wir haben nicht den Eindruck, dass das Angebot im öffentlichen Verkehr im Stadtbezirk mit dieser Entwicklung Schritt hält. Neben Fortschritten (Ausbau der U 12 auf Langzüge, bessere Takte der Linien 43 und 44 am späteren Abend) gibt es eine ganze Reihe von Verschlechterungen gegenüber:

- Seit September 2013 fährt die U 5 nur noch alle 20 Minuten, abends alle halbe Stunden zum Killesberg.
- Zeitgleich wurde die Führung der U 15 durch die Nordbahnhofstraße aufgegeben. Seitdem ist eine Verbindung aus Richtung Zuffenhausen/Pragsattel ins Nordbahnhofviertel nur noch mit einer ungünstigen Umsteigesituation am Löwentor möglich.
- Inzwischen wurde auch die zweite Rolltreppe an der U-Bahn-Station Killesberg ausgebaut.
- Nach wie vor für großen Ärger im Stadtbezirk sorgen die Stilllegung der Stadtbahn durch die Friedhofstraße und der ersatzlose Wegfall der Haltestelle Pragfriedhof im Dezember 2017.

Viele Anträge zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs im Stadtbezirk wurden im Bezirksbeirat jeweils einstimmig verabschiedet und damit die Geschlossenheit aller Fraktionen bekundet. Sie alle fanden jedoch bei Stadtverwaltung und SSB keinerlei Resonanz. Wir →

Internationaler städtebaulicher Ideenwettbewerb Rosenstein

Die Bahn will den Tiefbahnhof 2025 fertigstellen. Auf der frei werdenden Fläche sollen in 10 Jahren tausende von Wohnungen entstehen, die in Stuttgart dringend gebraucht werden. Der Wettbewerb soll klären helfen, wo gewohnt und gearbeitet und wo eingekauft wird, wo Schulen und Kindergärten entstehen, wo der Park erweitert wird, wo ein Lindenmuseum oder eine Konzerthalle sein sollen. Das alles muss heute vorausschauend geplant werden. Der Wettbewerb gliedert sich vernünftig in zwei Phasen, von denen die erste vor allem dazu dient, die Teilnehmer der zweiten Phase auszuwählen.

Die Suche nach der Stadt der Vergangenheit

Aber die Auslobung zum Wettbewerb setzt auch falsche Akzente. Da sollen die Teilnehmer festsetzen, wo Wohnungen zur Miete und Wohnungen zur Eigentumsbildung entstehen sollen. Dabei stimmen doch Fachwelt und Öffentlichkeit darin überein, dass Wohnungen zur Miete und Wohnungen zur Eigentumsbildung, Wohnungen zur freien Vermarktung und Wohnungen mit sozialer Begünstigung nicht in stigmatisierender Weise kenntlich und unterscheidbar sein sollen.

Da sollen die Teilnehmer festsetzen, wo Wohngebiete und wo Gewerbegebiete sein sollen. Dabei enthält die Auslobung detaillierte Angaben zu modernen Mischgebieten, zu nicht störendem Gewerbe und zur Bedeutung der Nutzung der Erdgeschosse in gemischt genutzten Baugebieten, und fällt dann in die überholte Ausweisung von Wohngebieten und Gewerbegebieten zurück.

Da sollen die Teilnehmer sowohl eine große städtebauliche Struktur definieren, als auch diese in Nachbarschaften gliedern. Das berücksichtigt zeitgemäße Vorstellungen zu wenig, dass eine Stadt ein soziales Netzwerk ist, in dem sich Kieze, Viertel, Identitäten quer zu den technischen und administrativen Strukturen

möchten daher der Bevölkerung des Stadtteils die Möglichkeit geben, sich über anstehende Veränderungen zu informieren und ihre Wünsche und Beschwerden zu artikulieren. Wir haben daher eine

**Öffentliche Veranstaltung
am Donnerstag, den 12. Juli 2018,
um 19.00 Uhr
im Katholischen Gemeindezentrum
St. Georg, Heilbronner Str. 135**

vorgesehen. Die SSB ist eingeladen – wir freuen uns auch auf Anwohner und Interessierte!

bilden. In diesen Netzwerken haben die Verknüpfungen von Bestandsgebieten und deren geplanten Erweiterungen größere Bedeutung als künstliche Nachbarschaft in abgeschlossenen neuen Planungsgebieten.

Der besondere Ort Rosenstein

Die Teilnehmer sollen selbstständig planen, welche Bestandsgebäude erhaltenwert sind und welche beseitigt werden sollen. Und das ausgerechnet in Phase 1, in der mancher ausländische Teilnehmer noch keinerlei Ortskenntnisse erarbeitet hat. Diese Anforderung der Auslobung steht dem internationalen Anspruch deutlich entgegen. Wie soll ein ehrgeiziges Team zum Beispiel in Kopenhagen oder Mailand zu einer weiterführenden Planungsaussage kommen, welche Chancen Gleisbrücken oder Eisenbahner-Häuser für Stuttgart bedeuten könnten? Wer hätte vor 20 Jahren auf die Wagenhallen gesetzt? Und heute werden die Wagenhallen für viele Millionen Euro zukunftsfähig gemacht. Diese Chancen muss der Wettbewerb für die Zukunft offen lassen und nicht voreilig verplanen.

Zum Geländeverlauf werden den Teilnehmern die „Topografie Bestand“ und die „Topografie nach Kaufvertrag“ zur Kenntnis gegeben. Den Teilnehmern wird nahegelegt, den Gleisbogen zu einer High-Line oder einem Boulevard Elvé nach ausländischem Vorbild zu entwickeln. Die Auslobung versäumt, auf die Interessenkollision zwischen dem Erhalt der Erdwälle des Gleisbogens und dem zu schaffenden ebenerdigen und barrierefreien Zugang der bestehenden Wohngebiete zum Park hinzuweisen.

Den Teilnehmern werden die Planungen zur Kenntnis gegeben, die nach der Fertigstellung des Tiefbahnhofs und seiner Optionen neue Möglichkeiten zur Nutzung der Gäubahn eröffnen. Es fehlt die Angabe, dass die Gäubahn vom Feuerbacher Tunnel zum Westbahnhof heute und in Zukunft – jahrzehntelang - in der bestehenden oberirdischen Führung betrieben werden muss, um die Widmung für den Bahnverkehr nicht aufzugeben.

Ergebnis

Es ist richtig, dass die Stadtverwaltung ihre passive Position aufgibt, die OB Kuhn früher formuliert hat: Soll die Bahn den Bahnhof bauen, dann sehen wir weiter. Die Stadtverwaltung tut gut daran, die Entwicklung selbst voranzutreiben. Dabei bestehen noch Verbesserungsmöglichkeiten. Insbesondere muss die Auslobung den besonderen Ort Rosenstein näher ins Auge fassen.

Sebastian Sage, Bezirksbeirat

Tarifreform im VVS – was bedeutet das?

Ein Interview mit Martin Körner, Vorsitzender der SPD-Gemeinderatsfraktion im Stuttgarter Rathaus

„Der VVS ist viel zu teuer“ – das hört man praktisch überall in Stuttgart. Siehst Du das auch so?

MK: Ein bisschen schon, ja, denn die Fahrgäste zahlen immer mehr. Stadt, Land und Bund zahlen immer weniger. Mittlerweile bringen die Fahrgäste über 60% der Kosten auf, das waren vor ein paar Jahren noch um die 50%. Das ist nicht nur ungerecht, es schreckt auch viele davon ab, mit Bus und Bahn statt mit dem Auto zu fahren.

Aber da soll sich jetzt etwas ändern – oder?

MK: Ja, in Zukunft kann man, wie wir als SPD es vorgeschlagen haben, in ganz Stuttgart mit einem Ein-Zonen-Ticket fa-

das Geld brauchen wir, z.B. um die Busfahrer anständig zu bezahlen. Also muss das ja immer irgend jemand bezahlen. Ich vermisse bei den Befürwortern dieser Idee konkrete Vorschläge, wer dieser Jemand ist. Ich finde ein System gerecht, bei dem sich Fahrgäste und öffentliche Hand, also alle Steuerzahler, die Kosten ungefähr fifty-fifty aufteilen. Bei der Tarifreform entlasten die Steuerzahler jetzt die Fahrgäste um 40 Millionen pro Jahr, das ist ein Riesenschritt, mit dem wir auch viele, die heute mit dem Auto fahren, zum Umsteigen bringen. Hinzu kommen bessere Angebote – mehr Sitzplätze, dichtere Takte usw. Auch das kostet noch mal Geld.

Wann soll die Tarifreform denn kommen?



Foto: Dirk Baranek (B&R)

hren. Das senkt die Preise beträchtlich, z.B. für Abonnenten, die in ganz Stuttgart unterwegs sind. Damit wird der ÖPNV attraktiver und die Finanzierung wird gerechter. Auch Einpendler nach Stuttgart profitieren davon und zahlen in Zukunft eine Zone weniger.

Eine Zone weniger, das sind 40 Cent. Bringt das denn was?

MK: Auf jeden Fall! Eine normale Vollpreis-Monatskarte für ganz Stuttgart würde dann um 19 Euro billiger. Und wenn jemand von Esslingen zur Stadtmitte pendelt, spart er fast 300 Euro im Jahr. Wir müssen ja auch den Einpendlern den Umstieg vom Auto schmackhaft machen.

Wieso probiert man es nicht mit einem Nahverkehr ohne Fahrschein? Das wäre doch mal ein Umsteigeanreiz!

MK: Das halte ich für Augenwischerei. Der VVS hat derzeit Fahrgeldeinnahmen von über 500 Millionen Euro im Jahr –

MK: Das ist noch nicht ganz klar, vielleicht zum 1. April 2019, vielleicht auch etwas später in 2019. Wir versuchen jedenfalls, die übliche Tarifierhöhung zum 1. Januar zu verhindern – wir haben auch gegen die letzte gestimmt, weil wir eine gerechtere Finanzierung mit der Tarifreform wollen.

Und wenn das klappt, wird OB Kuhn das sicher als großen Erfolg seiner Politik verkaufen?

MK: Das wirkt die Kraft des Faktischen. Schließlich ist er ja auch Vorsitzender des Aufsichtsrats des VVS. Wir Sozialdemokraten haben das Thema schon im Frühjahr 2016 mit einer Veranstaltungsreihe zum öffentlichen Verkehr im Rathaus angesprochen und freuen uns jetzt einfach über diesen großen politischen Erfolg zum Wohl der Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt.

Vielen Dank, Martin!

Die Fragen stellte Gottfried Schmitt

SPD Stuttgart Nord/Prag



Foto: Susie Knoll

Die SPD-Bundestagsfraktion startet eine große Wohnrauminitiative

Wir wollen, dass die Mieten bezahlbar bleiben. In vielen Städten, so auch bei uns in Stuttgart, gilt es zu verhindern, dass die Mieten nicht noch schneller ansteigen. Wir sind inzwischen leider eines der teuersten Pflaster der Republik, wenn es ums Wohnen geht.

Von Ute Vogt, SPD-Bundestagsabgeordnete

Dazu haben wir jetzt in der großen Koalition CDU/CSU soweit, dass die Mietpreisbremse endlich verschärft werden kann. Danach müssen die Vormieten bei jedem Mieterwechsel automatisch vorgelegt werden! Und jede und jeder kann prüfen, ob die verlangte Miete sich innerhalb des Stuttgarter Miet spiegels bewegt oder darüber hinaus schießt.

Auch die finanzielle Beteiligung der Mieter an Modernisierungen muss heruntergeschraubt werden. So entlasten wir die Mieterinnen und Mieter. Die Beteiligung mit bisher 11% der Sanierungskosten soll auf maximal 8% gesenkt werden. Insgesamt darf die monatliche Miete nach einer Modernisierung um nicht mehr als 3 Euro pro Quadratmeter Wohnfläche innerhalb von sechs Jahren erhöht werden. Vorher waren die Möglichkeiten zu erhöhen praktisch unbegrenzt. Die neue Deckelung wird zur Folge haben, dass das klassische „böse Herausmodernisieren“ durch Vermieter oder Wohnungsunternehmen verhindert wird. Mieterhöhungen bis hin zum Doppelten, wie sie bisher in solchen Fällen nicht selten erfolgt sind, werden damit unterbunden.

Wir müssen aber vor allem dringend neue Wohnungen und Häuser schaffen, um die überhitzten Märkte abzukühlen. Gerade in den Großstädten wie Stuttgart geht es außerdem darum, wieder mehr

sozialen Wohnungsbau anzustoßen, damit auch Menschen mit geringen Einkünften die Chance auf ein sicheres Zuhause haben. Bundesfinanzminister Olaf Scholz hat aktuell mit dem Haushalt 2018 bereits die Grundgesetzänderung vorgelegt, die dafür sorgt, dass der Bund die Länder und Kommunen beim sozialen Wohnungsbau in Zukunft besser unterstützen kann. Konkret fördern wir mit zusätzlich zwei Milliarden Euro den Bau von bezahlbarem Wohnraum!

Das Baukindergeld gehört ebenfalls zu diesem Paket. Davon können Familien profitieren, die sich im Ersterwerb eine Wohnung oder ein Haus kaufen oder bauen. Pro Kind und Jahr bekommt die Familie vom Bund 1.200 Euro über einen Zeitraum von 10 Jahren. Eine Familie mit zwei Kindern erhielte also für den Eigentumserwerb einen Gesamtbetrag von 24.000 Euro.

Impressum

Herausgeber:
SPD Ortsverein Nord/Prag
Gottfried Schmitt
Seite „Prag aktuell“: SPD-Ortsverein/
SPD-Bezirksbeiratsfraktion, Artikel
„Tarifreform“: SPD-Gemeinderatsfraktion,
Artikel „Wohnrauminitiative“: SPD-Bun-
destagsfraktion
Herstellung:
Mediendesign Jörg Munder
Druck: Druckhaus Stil