

Anträge der S:ALZ-Gruppe zum Haushalt 2018

1. Schulen / Kinderbetreuung / Jugend

- 1.1.** Für die Sophie-Scholl-Schule soll wenigstens eine eingeschränkte Mittagsverpflegungsmöglichkeit geschaffen werden. Beispielsweise durch Teilhabe an der Mörike-Mensa, mittelfristig aber auch direkt bei der Schule.

Begründung:

Eltern fordern auch ohne akuten Bedarf die Möglichkeit, Ihre Kinder gegebenenfalls in eine Mittagsbetreuung zu geben und machen davon die Schulwahl abhängig. Mindestens für Eltern die das Angebot zunächst nicht benötigen, aber sich hierzu nicht auf 4 Grundschuljahre festlegen können, soll eine Verpflegungsmöglichkeit für die Sophie-Scholl-Schule geschaffen werden, um den attraktiven Standort zu erhalten.

- 1.2.** Die anstehenden Schulsanierungen sollen zügig abgewickelt werden. Eine Verschleppung, wie nun wiederholt beim ASG, ist nicht hinnehmbar. Die Verwaltung ist aufgefordert, auch von sich aus ohne ständige Nachfrage über den Stand der Tätigkeiten im Stadgebiet zu informieren.

- 1.3.** Der Jugendplatz soll 2018 umgesetzt werden. Wir fordern die Verwaltung auf, die Planungen einzuleiten und den bereits angedachten Standort im Bereich hinter der ORS zu präzisieren.

Begründung:

Der Jugendplatz ist längst beschlossen. Die Skaterbahn ist in schlechtem Zustand. Das Thema kann völlig unabhängig von der Bebauung Berliner Straße behandelt werden, beides hat ursächlich nichts miteinander zu tun. Künstlich hergestellte Bezüge zwischen beiden Themen dienen ausschliesslich der Projektverschleppung.

- 1.4.** Das Reiterstadion soll mit Leben gefüllt werden. Dazu könnte beispielsweise ein Workshop oder eine Arbeitsgruppe eingesetzt werden, um auch bereits im Raum stehende Ideen, beispielsweise eine temporäre Eisbahn, zu bewerten. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe sollen im Gesamtgemeinderat vorgestellt werden.

2. Verkehr / öffentlicher Raum

- 2.1.** Zur Verkehrsverflüssigung sollen modernere Steuerungsmöglichkeiten genutzt werden. Hierzu muss zunächst ein neuer Verkehrsrechner angeschafft werden. Mit variablen Ampelzeiten und weiteren Einflussmöglichkeiten aktueller Systeme kann der Verkehrsfluss optimiert werden.
- 2.2.** Im Stau-Fall sind verstopfte Kreuzungsbereiche ein weiteres Hindernis. Hierzu sollen mit den zuständigen Ordnungsbehörden verstärkt Kontrollen, insbesondere an der Kreuzung Stadtmitte, durchgeführt werden.
- 2.3.** Die Stadt soll, möglicherweise mit einer öffentlichen Erklärung, in der Region darauf hinwirken, dass der ÖPNV zur wirksamen Verkehrsvermeidung völlig neu abgerechnet wird. Dabei soll die Jahreskarte für jeden Bürger wirklich günstig sein.

Begründung:

Für die Bevölkerung der Region ist es unerheblich, ob der ÖPNV 5% mehr oder weniger kostet. Damit wird der ÖPNV nicht wesentlich attraktiver oder unattraktiver. Um ÖPNV für eine wirklich neuen, verkehrsentlastenden Personenkreis zu erschliessen, braucht es ein einfaches und netzweit gültiges in der Basis umlagenfinanziertes Abrechnungsmodell, das die Kommunen pro Kopf belastet. Darauf aufbauend soll ein sehr einfaches und wirklich kostengünstiges Fahrscheinmodell gesetzt werden:

Modellrechnung zu 2.3. ÖPNV

Es sind keine verlässlichen Zahlen zu den Gesamtkosten des zunächst als Basisnetz zu betrachtenden VVS-Bereichs erhältlich.

Laut einhelliger Expertenmeinung bekommt man für ca. 200 Mio. EUR / Jahr ein komplettes ÖPNV-Netz das mindestens den aktuellen VVS-Bereich abdeckt.

Bei ca. 3 Mio Bewohnern der VVS-Region ergeben sich folglich für die Umlagenberechnung ca. 70 EUR pro Kopf. Leonberg würde bei ca. 50.000 Einwohnern also mit 3,5 Mio EUR/Jahr belastet.

Für eine geregelte Nutzung des ÖPNV-Netzes sollen dennoch Gebühren erhoben werden. Eine erste Gebührenbasis zur Diskussion wären etwa:

Jahreskarte netzweit(!) gültig 100 EUR, ermäßigt 50 EUR.

Tageskarte netzweit(!) gültig 3 EUR, ermäßigt 2 EUR.

Weitere Tarife gibt es nicht.

Die Umlagenlast soll über eine Regionalabgabe zweckgebunden abgeführt und dem Netzbetreiber in einem gemeinsamen Gremium zugeteilt werden. Einnahmen aus dem Jahreskartenverkauf können die Umlagenlast reduzieren, oder dem Netzausbau zugesprochen werden.

Nimmt man im Schnitt 70 EUR / Karte an, bei 1 Mio Nutzern, die die Karte erwerben, würde sich die Umlagenlast um gut 30% reduzieren, bzw. 70 Mio / Jahr für Kapazitätsaufstockungen zur Verfügung stehen, um das Netz attraktiver zu gestalten.

2.4. Der Marktplatz wird seit Jahren in kleinen Schritten optimiert. Ein Grundärgernis bleibt die schlechte Begehbarkeit. Da die Fördergeldbindung für das Pflaster mittlerweile ausgelaufen ist, haben wir jetzt die Möglichkeit, das Ärgernis zu beseitigen. Dazu soll das gesamte Pflaster plan gefräst werden, und mit einer Versiegelung verfüllt. Damit bleibt optisch der Platzcharakter erhalten und die Begehbarkeit wird endlich gewährleistet.

2.5. Die Stadt kümmert sich um die Erhaltung alter Ortskerne und Einzelgebäude. Zudem werden neue Gebäude in ansprechender, moderner Architektur erstellt. Wir beantragen, dass eine Liste erhaltenswürdiger Gebäude der dazwischen liegenden Dekaden erstellt wird. Noch sind Reste aus den "Zwischenjahrzehnten" erhalten, ganze Siedlungen wurden allerdings schon zu Gunsten neuer Bauwerke geopfert. Wir sollten herausragende Gebäude, die heute noch nicht im Fokus der Stadthistorie stehen, aber wichtige Funktionen in der Geschichte hatten, für die Nachwelt erhalten.

2.6. Die Zufahrt zur Kläranlage soll im Zuge der nächsten Umbauarbeiten neu gestaltet werden. Die für Umbaumaßnahmen übliche Behelfszufahrt soll einer dauerhaften Zufahrt weichen.

Begründung:

die Zufahrt läuft aktuell übers Tilgshäusle. Es scheint kaum vorstellbar, dass mit Gefahrgut beladene Sattelschlepper mit Ladung für den Regelbetrieb der Anlage diesen verschlungenen Zufahrtsweg als Hauptroute nutzen, zumal der weg über eine klapprig und eng wirkende Glemsbrücke führt.