

Haushaltsanträge DIE LINKE 2020 / 2021

1. Weiterentwicklung des städtischen Baubetriebs
2. Planung der Adenauerbrücke mit 2 bis 3 Spuren
3. Verkleinerung des städtischen Straßennetzes als strukturelles Einsparpotenzial
4. Verzicht auf die Machbarkeitsuntersuchung für den Tunnel Schorndorfer Straße
5. Schrittweise Reduzierung der Elterngebühren für Kindertageseinrichtungen
6. Reinigung städtischer Gebäude von Mitarbeiter*innen der Stadt Esslingen
7. Bodenbestandspolitik
8. Etat der WSE/Angelegenheiten von Sanierungsprojekten
9. Planungskosten für Blau Erhöhung - und Grünflächen in der Innenstadt
10. Einführung eines Sozialtickets im Stadtgebiet
11. Einrichtung eines Altstadtbusses
12. Beleuchtung der Fußwege von RSKN ins Neckartal zu den S- Bahnstationen
13. Planungskosten Alicensteg
14. Einrichtung eines Radetats
15. Planungs- und Baukosten für das Teilstück vor der Kreuzung Hohenheimer Str. des Radwegs von Weil nach Zollberg Champagne
16. Einrichtung einer barrierefreien Toilette in der östlichen Altstadt
17. Übertragung von Ratssitzungen
18. Trinkwasserspender
19. Einführung eines Dienstfahrrads
20. Aufstellen von Radboxen in der Ritterstraße

1. Weiterentwicklung des städtischen Baubetriebs

Die Fraktion DIE LINKE beantragt, dass die Verwaltung dem Gemeinderat ein Konzept vorlegt, das den städtischen Baubetrieb in die Lage versetzt, künftig Aufgaben im Hoch- und Tiefbau selbst zu erfüllen.

Begründung: Aufgrund der konjunkturellen Auslastung der Bauwirtschaft werden bei der Stadt immer häufiger Angebote abgegeben, die weit über der städtischen Kalkulation liegen. Mit der beantragten Weiterentwicklung des städtischen Baubetriebs sollen punktuell künftig überhöhte Forderungen der Baukosten eingespart werden.

Einsparpotenzial: Das Einsparpotenzial ist Teil des Konzepts der Verwaltung.

2. Planung der Adenauerbrücke mit 2 bis 3 Spuren

Die Fraktion DIE LINKE beantragt, dass die Adenauerbrücke mit 2 bis 3 Spuren geplant wird. Dies führt mittelfristig zu erheblichen strukturellen Einsparungen und ist im Sinne einer wirksamen Verkehrswende.

3. Verkleinerung des städtischen Straßennetzes als strukturelles Einsparpotenzial

Die Fraktion DIE LINKE beantragt, dass die Verwaltung Möglichkeiten prüft, das städtische Straßennetz zu verkleinern und damit strukturelle Folgekosten einspart. Mit dem Ausbau des ÖPNV werden den Bürger*innen vermehrt Alternativen angeboten, die den Verzicht des motorisierten Individualverkehrs erleichtern.

Einsparpotenzial: Das Einsparpotenzial ist Teil der Prüfung durch die Verwaltung.

4. Verzicht auf die Machbarkeitsuntersuchung für den Tunnel Schorndorfer Straße

Die Fraktion DIE LINKE beantragt, auf die Machbarkeitsstudie für den Bau eines Tunnels zur Entlastung der Schorndorfer Straße in Oberesslingen zu verzichten.

Begründung: Ein Tunnel zur Entlastung der Schorndorfer Straße führt aus Sicht der LINKEN nicht zu weniger Verkehr und verringert damit auch nicht die Luftbelastung. Beginnt der Tunnel oberhalb

der Einmündung der Oberesslinger Straße nimmt er gerade einmal ein Drittel des motorisierten Individualverkehrs – also den vom Schurwald kommenden Verkehr – auf. Die beiden Drittel des von Hegensberg bzw. vom Hirschlandkopf kommenden Verkehrs verbleiben auf der Schorndorfer Straße. Hierfür sind Zählungen erfolgt. Erfahrungsgemäß suggeriert ein Tunnel eine leichtere Durchquerung Oberesslingens und zieht damit weiteren Verkehr an. Der anschließende Bau eines solchen Tunnels verschlingt ein Vermögen. Folglich soll auf die Untersuchung verzichtet werden.

Einsparpotenzial: ca. 20.000 €

5. Schrittweise Reduzierung der Elterngebühren für Kindertageseinrichtungen

Die Fraktion DIE LINKE beantragt, dass die Verwaltung die Gebühren für die Kindertageseinrichtungen schrittweise reduziert. Als ersten Schritt schlagen wir vor, dass die Elternentgelte für die beiden unteren Einkommensgruppen in der Entgeltetabelle bis 30.000 € und bis 40.000 € wegfallen. Eltern mit einem Bruttoeinkommen bis zu 40.000 € werden dann von den Gebühren befreit. Die dritte Einkommensgruppe bis 50.000 € wird dann nach den jetzigen Kitagebühren der ersten Einkommensgruppe eingestuft usw. Ein Beispiel: Bis jetzt zahlten Eltern mit einem Bruttoeinkommen von bis zu 30.000 € monatlich 159 €, künftig tun das dann die Eltern mit einem Bruttoeinkommen von bis zu 50.000 €. Neu eingerichtet werden die Einkommensgruppen bis 110.000 € und 120.000 €. Die Stadt führt weitere Einkommensgruppen für höhere Einkommen ein.

Begründung: Kindertageseinrichtungen sind Bildungseinrichtungen und müssen folglich für die Eltern gebührenfrei werden. Es gibt gute Gründe dafür, dass das Land Baden- Württemberg seinem Bildungsauftrag nachkommt und ähnlich wie andere Bundesländer Kita-Gebühren ganz oder teilweise abschafft. Mit dem Verzicht auf einen Teil der Gebühren setzt die Stadt ein Zeichen für den Anspruch einer guten aber auch gebührenfreien Bildung von Kindern.

Finanzierung: Für die geringeren Einkünfte durch Elternentgelte greift die Stadt auf die Einnahmen durch die Einsparvorschläge der LINKEN zurück bzw. nimmt höhere Kredite auf.

6. Reinigung städtischer Gebäude durch Mitarbeiter*innen der Stadt Esslingen

Die Fraktion DIE LINKE beantragt, dass die Stadt ihre Gebäude durch städtische Beschäftigte reinigt und für diese Aufgabe entsprechend eigene Reinigungskräfte einstellt. Die Verträge mit den

Fremdfirmen sind entsprechend zu kündigen.

Begründung: Reinigungskräfte tragen mit ihrer Arbeit einen bedeutenden Anteil zu einer guten Atmosphäre zum Arbeiten, Lernen usw. bei. Aus Sicht der LINKEN ist die Stadt moralisch dazu verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Reinigungskräfte als Mitarbeiter*innen geschätzt und bezahlt werden. Mit der Vergabe der Reinigung städtischer Gebäude an Fremdfirmen bleiben die Putzfrauen Außenstehende und werden zudem deutlich schlechter als nach dem TVöD bezahlt. Die Stadt erzielt ihre Einsparungen auf dem Rücken der Reinigungskräfte und trägt zudem zu späterer Altersarmut bei.

Finanzierung: Zur Finanzierung wird die Grundsteuer herangezogen.

7. Bodenbestandspolitik

Kommunaler Besitz weiterhin in kommunaler Hand – keine Veräußerung von Flächen!

Die Fraktion DIE LINKE beantragt, dass die Kommune gewährleistet, dass die städtebaulichen Spielräume auch künftig genutzt werden können. Deshalb beantragt DIE LINKE, dass keine weiteren Flächen von der Stadtverwaltung an Bauträger verkauft werden, die nicht mindestens zu 50% in kommunaler Hand sind.

Begründung: Das Wohnraumversorgungskonzept ist nachweislich nicht in der Lage, den Bedarf an kostengünstigem Wohnraum dauerhaft zu decken (die Mietpreisbindung endet und der Investor kann nach Gusto entscheiden, wie es weitergeht). Durch die Veräußerung beschneidet sich die Kommune ihrer Möglichkeiten; künftige Generationen sind auf Gedeih und Verderb dem Willen des Marktes unterworfen, ohne finanzielle Spielräume und Ressourcen, wie sie Böden als Sachwerte darstellen. DIE LINKE setzt sich deshalb dafür ein, dass Flächen nur noch in Erbpacht oder durch Bauträger, die mindestens zur Hälfte der Stadt gehören, bewirtschaftet werden dürfen.

Stopp dem Ausverkauf unseres Eigentums!

Finanzierung: Kurzfristig durch Auflösung von Fondsanteilen, mittelfristig durch Wertsteigerung der Flächen, die in kommunaler Hand bleiben. Finanzielle Ausstattung der Wohnbau Stadt Esslingen (WSE) erhöhen und Spielräume durch Sanierungsgebiete nutzen und hierbei noch Landesfördergelder erhalten!

Die Fraktion DIE LINKE beantragt, dass die Kommune die städtebaulichen Spielräume besser nutzt, finanzielle Mittel in die Hand nimmt, um in Sanierungsgebieten vom Vorkaufsrecht Gebrauch zu machen und die erschlossenen Gebiete als WSE zu bebauen, da eine städtische

Wohnbaugesellschaft leichter an Landesfördermittel kommt.

Begründung: Allenthalben wird geklagt, dass es nicht genügend Flächen gäbe, auf denen günstiger Wohnraum entstehen kann. DIE LINKE beantragt deshalb, durch Ausweisung von Sanierungsgebieten, Spielräume zu schaffen, in denen die Kommune von ihrem Vorkaufsrecht Gebrauch machen kann und so größere Flächen bzw. Gebiete zustande kommen. Unserer Meinung nach ist es aber nicht statthaft, Flächen zum Verkehrswert zu erwerben und sie anschließend Investor*innen zu überreichen, weshalb wir darauf dringen, die städtische WSE möge die entstehenden Flächen bewirtschaften und hierzu Fördermittel auf Länderebene beantragen.

Schaffung von Wohnraum hat sich durch die steigenden Bodenpreise immens verteuert – über dieses Konzept soll günstiger Wohnraum erstellt werden, der vollständig in kommunaler Hand bleibt, wodurch die Mietpreisbindung nicht ablaufen kann.

Finanzierung: Kurzfristig durch Auflösung von Fondsanteilen, mittelfristig durch Wertsteigerung der Flächen, die in kommunaler Hand bleiben.

8. Planungskosten für Blau- und Grünflächen in der Innenstadt

Die Fraktion DIE LINKE beantragt, dass die Stadt Esslingen angesichts des Klimawandels mit seinen Hitzeperioden für kühlende Grün- und Wasserflächen vor allem in der Tallage sorgt. Die Notwendigkeit wird von der Stadt selbst in dem Projekt „Klimaanpassung Region Stuttgart“ ausführlich begründet. Jedoch sind bis jetzt für die Planung und Umsetzung entsprechender Ideen keine personellen und finanziellen Mittel eingeplant.

Finanzierung: Zur Finanzierung erster Schritte stehen durch den Verzicht auf die Machbarkeitsuntersuchung des Tunnels in Oberesslingen 20.000 € zur Verfügung.

9. Einführung eines Sozialtickets

Die Fraktion DIE LINKE beantragt, dass für die Einführung eines Sozialtickets finanzielle Ressourcen eingeplant werden. In ihrem Antrag vom 21.08.2019 führt DIE LINKE aus, dass dem Betroffenenkreis durch das Sozialticket die Teilhabe an der Mobilität gesichert wird. Dieses Ticket darf für seine Nutzer*innen maximal 20.- € monatlich kosten. Schülerinnen und Schülern sowie Auszubildenden soll das Ticket für den Schulweg bzw. den Weg zum Ausbildungsplatz kostenlos zustehen. Es sollte keine zeitliche Einschränkung für das Ticket gelten. Der Bezug des Tickets soll mögliche bürokratische Hürden für den Bedarfskreis auf ein Minimum reduzieren. Vorbild könnte

das Ticket in der Stadt Heidelberg sein. Die Verwaltung wird beauftragt, anhand der Erfahrungen anderer vergleichbarer Kommunen mit einem Sozialticket die zu erwartende Auslastung der Busse und tatsächlich entstehende Mehrkosten darzustellen.

Begründung: Die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben schließt auch die Teilhabe an Mobilität ein. Die von der LINKEN vorgeschlagenen Berechtigten müssen bisher aus finanziellen Gründen auf regelmäßige Fahrten mit dem SVE verzichten. Dies wird auch durch die Ergebnisse einer im Auftrag der Region 2013 erstellten Mobilitätsstudie untermauert. Die dort extra ausgewertete Gruppe der „Nichterwerbstätigen“ zeigt in ihrem Mobilitätsverhalten markante Unterschiede zu allen anderen gesellschaftlichen Gruppen. Bei keiner anderen Gruppe ist der Anteil des ÖPNV derart gering (4,9 %), hingegen der Anteil an den „preiswerten“ Fortbewegungsmitteln „zu Fuß“ (37,8 %) und als Mitfahrer des motorisierten Individualverkehrs (22,2%) derart groß.

Wir sind zudem der Auffassung, dass ein Sozialticket die Auslastung der Verkehrsträger verbessern und sich letztendlich der Stammkundenkreis erhöhen würde. Es ist realistisch zu erwarten, dass ein großer Teil dieser Neukunden dem ÖPNV auch dann als Kunden erhalten bleibt, wenn sich ihre Einkommenssituation deutlich verbessert. Damit wird das Sozialticket ein Beitrag zur Luftreinhaltung in Esslingen.

Finanzierung: Sollte es sich bei den Recherchen der Stadtverwaltung herausstellen, dass der Städtische Verkehrsbetrieb Esslingen durch das Sozialticket bedingt keine zusätzlichen Verkehrsmittel einsetzen muss, entstehen keine neuen Kosten.

In Kenntnis der Berechnungsmodalitäten bei der Einführung des Stadttickets müssen wir allerdings davon ausgehen, dass der VVS Mehrkosten in unbekannter Höhe geltend macht. Auch hierzu sind die Erfahrungen anderer Kommunen durchaus hilfreich.

10. Einrichtung eines Altstadtbusses

Die Fraktion DIE LINKE beantragt für den Fall, dass, sofern der Altstadtbus in der von VVS und Landkreis geprüften neuen Linienkonzeption nicht enthalten ist, die Stadt die Kosten von jährlich 390.000 € selbst aufbringt.

Begründung: Der Altstadtbus ist eine erforderliche und sinnvolle Ergänzung des ÖPNV in unserer Stadt. Vor allem für Menschen, die nicht so gut zu Fuß sind, sind die Entfernungen innerhalb des Altstadttrings mit seinen Ausmaßen bis zu 1.500 Meter nicht zu schaffen. So bleibt ihnen die Teilhabe am Gemeinwesen im Herzen unserer Stadt oftmals verwehrt. Zudem ersetzt der Altstadtbus die Notwendigkeit mit dem privaten Pkw zu Arztpraxis fahren zu müssen und hält damit

motorisierten Individualverkehr aus der Innenstadt heraus. Dadurch erreicht die Altstadt eine deutlich höhere Aufenthaltsqualität. Die Möglichkeit für mobilitätseingeschränkte und alte Menschen, Geschäfte leichter zu erreichen, kurbelt so auch den hiesigen Einzelhandel an.

Finanzierung: Zur Finanzierung werden Kredite aufgenommen.

11. Beleuchtung der Fußwege von RSKN ins Neckartal zu den S-Bahn-Stationen

Die Fraktion DIE LINKE beantragt, dass die Beleuchtung der Fußwege von RSKN ins Neckartal mit der Führung der Stromleitungen in vandalismussicheren Panzerrohren umgesetzt wird. Diese Variante wurde dem Bürgerausschuss am 29.01.2019 vom Tiefbauamt vorgelegt. Leider fehlte diese Variante in der Beschlussvorlage am 22.01.2020 im Mobilitätsausschuss. Der Bürgerausschuss errechnete anhand der Vorlage Baukosten in Höhe von 220.000 € und Wartungskosten von ca. 8.000 € pro Jahr für beide Fußwege.

Begründung: Werden die Fußwege beleuchtet, sind sie auch für Berufspendler*innen eine echte Alternative zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr. Zudem werden die Fußwege zur S-Bahn aufgrund der fünfzehnmonatigen Sperrung der Geiselbachstraße notwendig.

Finanzierung: Zur Finanzierung werden Kredite aufgenommen.

12. Planungskosten für den Alicensteg

Die Fraktion DIE LINKE beantragt, dass die Verwaltung die Nutzung eines sanierten Alicenstegs oder den Neubau zumindest vorbereitet. Dafür werden ausreichende Planungskosten eingestellt.

Begründung: Durch Schließung des Alicenstegs ist eine weitere wichtige fußläufige Verbindung vom Zollberg zur Stadtmitte entfallen. Die Pfeifferklinge ist seit Jahren nicht nutzbar. Die Sanierung wird von Jahr zu Jahr verschoben. Der Weg von der Berkheimer Straße (Fußweg am Eisberg) ist ebenfalls nicht verfügbar. Darunter leiden die Bürgerinnen und Bürger des Zollbergs, vor allem aber Kinder und Jugendliche, die fußläufig zur Jugendfarm oder zu den Sportstätten auf dem Zollberg wollen. Der Zollberg braucht eine Perspektive für Fußgänger! Die anhaltende Reduzierung der Möglichkeiten schränkt die Erschließung des Zollberges unverhältnismäßig stark ein.

Das von der Verwaltung vorgelegte Green-City-Konzept und insbesondere auch das vorgelegte Mobilitätskonzept fordern eine Stärkung der vorhandenen Fußwegverbindungen und eine

Überprüfung der vorhandenen und beabsichtigten Einschränkungen.

Der Fußgängerverkehr, mit einem Anteil von 32 % des örtlichen Binnenverkehrs, darf nicht länger beeinträchtigt sein. Das gilt gerade auch im Hinblick auf die zunehmende Verkehrsbelastung in der Innenstadt und in den einzelnen Stadtteilen.

Finanzierung: Zur Finanzierung werden Kredite aufgenommen.

13. Einrichtung eines Radetats

Die Fraktion DIE LINKE beantragt:

1. Im Haushaltsplan wird eine Übersicht mit allen Radverkehrsausgaben sowohl des Ergebnis- als auch des Finanzhaushalts erstellt. So wird der Esslinger Radetat in Euro pro Einwohner transparent.
2. Als Zielgröße der strategischen Schwerpunkte (Seite 18) wird ein Radetat von mindestens 20.- € pro Einwohner pro Jahr für 2020/21 festgelegt. Mittelfristig sollten 40.- € pro Einwohner und Jahr angestrebt werden.
Parallel dazu soll die Zahl der zugelassenen KFZ sinken; die Zielgröße für 2020 wird auf 530 und für 2021 auf 520 PKW pro 1000 Einwohner reduziert.
(Zum Vergleich: 2019 waren laut statistik-bw.de 535 PKW/1000 EW gemeldet)
3. Für sichere Radabstellanlagen werden 180.000 Euro pro Jahr bereitgestellt. Die Stadt soll sowohl an den Mobilitätspunkten (S-Bahnhöfe etc., siehe Flächennutzungsplan) als auch in den Anwohnerquartieren Parkplätze in Radgaragen umwandeln (z.B. frei werdende Stellplätze in der Ritterstraße oder Anwohnerparken in der Hindenburgstraße vor Altbauten ohne Fahrradkeller). Fördermittel sollen den städtischen Beitrag minimieren (z.B. LGVFG, Deutsche Bahn).
4. Zum Ausbau des Radnetzes werden 800.000 Euro pro Jahr zusätzlich bereit gestellt, wovon 50% aus Fördermitteln anzustreben sind.
5. Als Fortschreibung der Mobilitätsumfrage aus 2011 werden im Haushalt 2021 Mittel für eine repräsentative Umfrage zum alltäglichen Mobilitätsverhalten eingestellt. Sie stellt die Grundlage für eine Weiterentwicklung des Mobilitätskonzepts (Vorlage 61/458/2018) und der Radnetzkonzeption aus 2013 dar.

Begründung: Das Bundesverkehrsministerium empfahl im Rahmen des Nationalen

Radverkehrsplans 2020 einen Radetat für Städte und Gemeinden von 13.- bis 18.- € pro Einwohner (Kostenstand 2012). Mit Inflationsausgleich und da Esslingen eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils anstrebt, ist ein Betrag von 20.- € als Untergrenze anzusetzen. Durch fehlende Personalkapazitäten ist in den letzten Jahren ein erheblicher Stau von Projekten entstanden. Die nun eingestellten drei Planer müssen den finanziellen Spielraum bekommen, Radverkehrsprojekte rasch umsetzen zu können.

Für Abstellanlagen empfiehlt das BMVI 1,50 € pro Einwohner. Durch die Schaffung einer autofreien Innenstadt entstehen viele Flächen, die neu genutzt werden können. Das Bedürfnis nach Mobilität sinkt allerdings nicht dadurch, dass die Möglichkeiten das Auto vor dem Haus zu parken entfällt. Gleichzeitig mit Verzicht auf das Auto entdecken viele Bürger*innen die E-Mobilität auf zwei Rädern – diese Fahrräder sind allerdings so teuer, dass man sie nur ungern ungeschützt abstellen möchte. Wir beantragen deshalb, dass die Stadt den Bürger*innen durch die Schaffung von Radboxen oder Fahrradparkgaragen mit Zugangskontrolle entgegen kommt.

Basierend auf dem Modal Split aus der Mobilitätsumfrage hat das Stadtplanungsamt Maßnahmen wie das Mobilitätskonzept entwickelt. Zur Wirkungskontrolle und zur Bewertung neuer Maßnahmen ist eine aktuelle Auswertung des Mobilitätsverhaltens aller Bürger notwendig. Daher wird die Umfrage zum alltäglichen Mobilitätsverhalten aus 2011 wiederholt.

Finanzierung: Fahrradparkanlagen werden mit Fördergeldern von Bund und Land stark bezuschusst. Der städtische Anteil von 30.000 Euro wird dem Posten 5410.01300 entnommen; die Kesselwasenbrücken sind einspurig und dauerhaft tonnagebeschränkt auszuführen und dadurch die Kosten zu senken (ausreichend für Fuß-/Radverkehr und Müllfahrzeuge). Fahrradparkanlagen werden zu 50% mit LGVFG-Mitteln und zu 30% aus der Kommunalrichtlinie des Bundesumweltministeriums (Bike+Ride-Offensive) gefördert.

Investive Mittel werden aus 5410.00120 Brückenerneuerung entnommen. Der Ansatz von 500.000 € wurde 2018 nicht verwendet (Ergebnis: 0). Der Posten wird daher auf 100.000 € reduziert. Weitere 400.000 € aus Fördermitteln (50% LGVFG-Förderung).

Finanzierung der Mobilitätsumfrage durch besseres Ergebnis bei Parkgebühren: Das Nettoergebnis in 5460 Parkierungseinrichtungen ist im Haushaltsplan 2020 unverständlicherweise um 250.000 € niedriger angesetzt als 2018/19. Dort sollen Personalkosten reduziert oder Gebühren erhöht werden, um 90.000 € netto mehr als angesetzt zu erzielen. Diese 90.000 Euro sind beim Stadtplanungsamt zweckgebunden für die Mobilitätsumfrage zu verwenden; Fördermöglichkeiten sind zu prüfen.

14. Planungs- und Baukosten für das fehlende Teilstück des Radwegs von Weil zum Zollberg

Die Fraktion DIE LINKE beantragt, dass die Verwaltung dem Gemeinderat den Planungsaufwand und die Kosten für die Umsetzung des fehlenden Teilstücks des Radwegs von Weil zum Zollberg vorlegt. Zudem beantragt DIE LINKE, dass die Verwaltung das Einsparpotenzial darstellt, das erzielt worden wäre, wenn dieses 130 Meter lange Teilstück unmittelbar vor der Kreuzung der Hohenheimer Straße mit der Planung und Umsetzung des Radwegs von der Pliensauvorstadt nach Ostfildern bedacht worden wäre. Wir verweisen auf den Antrag vom 21.08.2019.

Finanzierung: Zur Finanzierung werden Kredite aufgenommen. Weitere Fördermittel (50% LGVFG-Förderung).

15. Einrichtung einer barrierefreien Toilette in der östlichen Altstadt

Die Fraktion DIE LINKE beantragt, dass die Verwaltung einen geeigneten Standort für eine barrierefreie Toilette in der östlichen Altstadt findet und die barrierefreie Toilette einrichtet. Hierfür müssen die notwendigen finanziellen Mittel in Höhe von ca. 140.000 € sowie für die Reinigung ca. 50.000 € pro Jahr im Haushalt bereitgestellt werden.

Begründung: Seit der Kenntnisnahme des Berichts der Verwaltung am 19. März 2015 sind mittlerweile fünf Jahre vergangen. Die Verwaltung wurde damals aufgefordert, mittelfristig die Innenstadt mit einer weiteren barrierefreien Toilette zu versorgen.

Die UN-Behindertenkonvention erfordert von der Stadt Esslingen, allen Menschen die Teilhabe am öffentlichen Leben zu ermöglichen, also auch den Besuch einer Toilette. Eine barrierefreie Toilette muss für einen Rollstuhlfahrer selbständig befahrbar sein. Mit der Aktion „Nette Toilette“ ist Rollstuhlfahrern nicht geholfen, da diese Toiletten in der Regel dieses Kriterium nicht erfüllen. Mit dem Logo „Nette Toilette“ ist nicht erkennbar, ob diese barrierefrei zugänglich ist. Ohne ausreichend erreichbare Toiletten bleibt Menschen im Rollstuhl der Besuch der Innenstadt verwehrt.

Eine ansprechende Außengestaltung des Bauwerks innerhalb des Stadtraums ist anzustreben.

Finanzierung: Zur Finanzierung werden Kredite aufgenommen.

16. Übertragung von Ratssitzungen

Die Fraktion DIE LINKE beantragt, dass die Stadt ihren Bürgerinnen und Bürgern die Ratssitzungen medial zugänglich macht. Das trägt zu mehr Transparenz, mehr Bürgerbeteiligung und letztendlich zu mehr Demokratie bei (siehe unser Antrag vom 30.05.2019).

Finanzierung: Zur Finanzierung werden Kredite aufgenommen.

17. Aufstellung weiterer Trinkwasserspender

Die Fraktion DIE LINKE beantragt, dass die Stadt analog zum Trinkwasserspender in der Maille weitere Trinkwasserstationen in der Innenstadt aufstellt. Sinnvolle Standorte sind u.a. der Bahnhofsvorplatz, neben dem Bolzplatz am Schelztor und die Burg.

Begründung: Für den zunehmenden Klimawandel werden häufigere Hitzeperioden vorausgesagt. Die Stadt ist daher aufgerufen, sich um die Gesundheit ihrer Bürger*innen zu kümmern. Gerade in der Innenstadt mit dem Mangel an Grünflächen sind Menschen angehalten, mehr zu trinken. Vor allem Menschen, die sich die Einnahme in die Gastronomie nicht leisten können, würden von Trinkwasserspendern profitieren. Die Einrichtung weiterer Trinkwasserspender ist eine Forderung der Wall of Shame des Stadtjugendrings. Für die Einrichtung solcher Spender können evtl. vorhandene, derzeit stillgelegte Laufbrunnen, so z.B. auf der Burg, eingerichtet werden.

Finanzierung: Zur Finanzierung werden Kredite aufgenommen.

18. Einführung eines Dienstfahrrads

Dienstrad – Anreize für emissionsfreie Verkehre

Die Fraktion DIE LINKE beantragt, dass die Beschäftigten der Stadtverwaltung auf Antrag ein Dienstfahrrad gestellt bekommen (analog zu Dienstautos ohne 1%-Regelung), welches sie sowohl dienstlich als auch privat nutzen können. Sollte die Nachfrage die einsetzbaren Mittel übersteigen, schlagen wir eine Priorisierung wie folgt vor:

1. Beschäftigte die durch dienstliche Nutzung des Fahrrads dadurch auf ein Dienstfahrzeug (KfZ) verzichten können.
2. Beschäftigte, die dadurch bereit sind, auf die Anfahrt mit dem privaten PKW zu verzichten
3. Beschäftigte, die es einfach großartig finden, dass ihnen der Arbeitgeber die Möglichkeit bietet,

an ein Fahrrad zu kommen und sowohl bereit sind, die nächsten fünf Jahre weiterhin für die Stadt Esslingen zu arbeiten und in ihrem Bekanntenkreis über die Arbeitsbedingungen bei der Stadt zu informieren und dafür zu werben.

Für 2. und 3. schlagen wir ein Losverfahren bei einer Betriebsversammlung vor

Begründung: Durch die Kessellage hat die Stadt Esslingen große Probleme mit Emissionen und wurde diesbezüglich auch schon von der Deutschen Umwelthilfe (DUH) angezeigt. Die Stadt ist verpflichtet, Emissionen einzusparen, wo es geht.

Fahrrad fahren im besonderen und Bewegung im Allgemeinen ist gesund, vermeidet Depressionen und steigert die Leistungsfähigkeit. Durch vergleichsweise geringen Mitteleinsatz wird durch diese Maßnahme das Wohlbefinden und die Effizienz der Beschäftigten gesteigert.

Die Diensträder könnten in Kooperation bei Fahrradhändler*innen in der Stadt erworben (sowohl neue als auch gute Gebrauchte) werden, was den örtlichen Handel unterstützt und die Frequenz beispielsweise in der östlichen Altstadt erhöht.

Finanzierung: Investitionen in das Wohlbefinden und die Effizienz der Beschäftigten sind unbezahlbar und werden durch weniger Krankheitstage durch mehr Bewegung eingespart.

19. Aufstellen von Radboxen in der Innenstadt – Umbau von Parkflächen zu Unterstellmöglichkeiten für Zweiräder

Die Fraktion DIE LINKE beantragt, dass die Kommune die städtebaulichen Möglichkeiten nutzt, die Flächen, die durch Schaffung von autofreien Zonen entstehen, dauerhaft für Radfahrer*innen zu nutzen. Die Stadtverwaltung vergibt Parkausweise für Anwohner*innen und sollte deshalb auch die Abstellmöglichkeiten für Räder verwalten – damit es gerecht zugeht.

Begründung: Durch die Schaffung einer autofreien Innenstadt entstehen viele Flächen, die vielfach genutzt werden können. Das Bedürfnis nach Mobilität sinkt allerdings nicht dadurch, dass die Möglichkeiten das Auto vor dem Haus zu parken entfällt. Gleichzeitig mit Verzicht auf das Auto, entdecken viele Bürger*innen die E-Mobilität auf zwei Rädern – diese Fahrräder sind allerdings so teuer, dass man sie nur ungern ungeschützt abstellen möchte. Wir beantragen deshalb, dass die Stadt den Bürger*innen durch die Schaffung von Radboxen entgegen kommt.

Finanzierung: Investition als Teil der Daseinsvorsorge und durch Vermietung der Boxen – Vermeidung von Strafzahlungen in Folge von Klagen, weil nachgewiesen werden kann, dass die Stadt alles tut, um weniger Emissionen zu produzieren...