

REGION STUTTGART AKTUELL

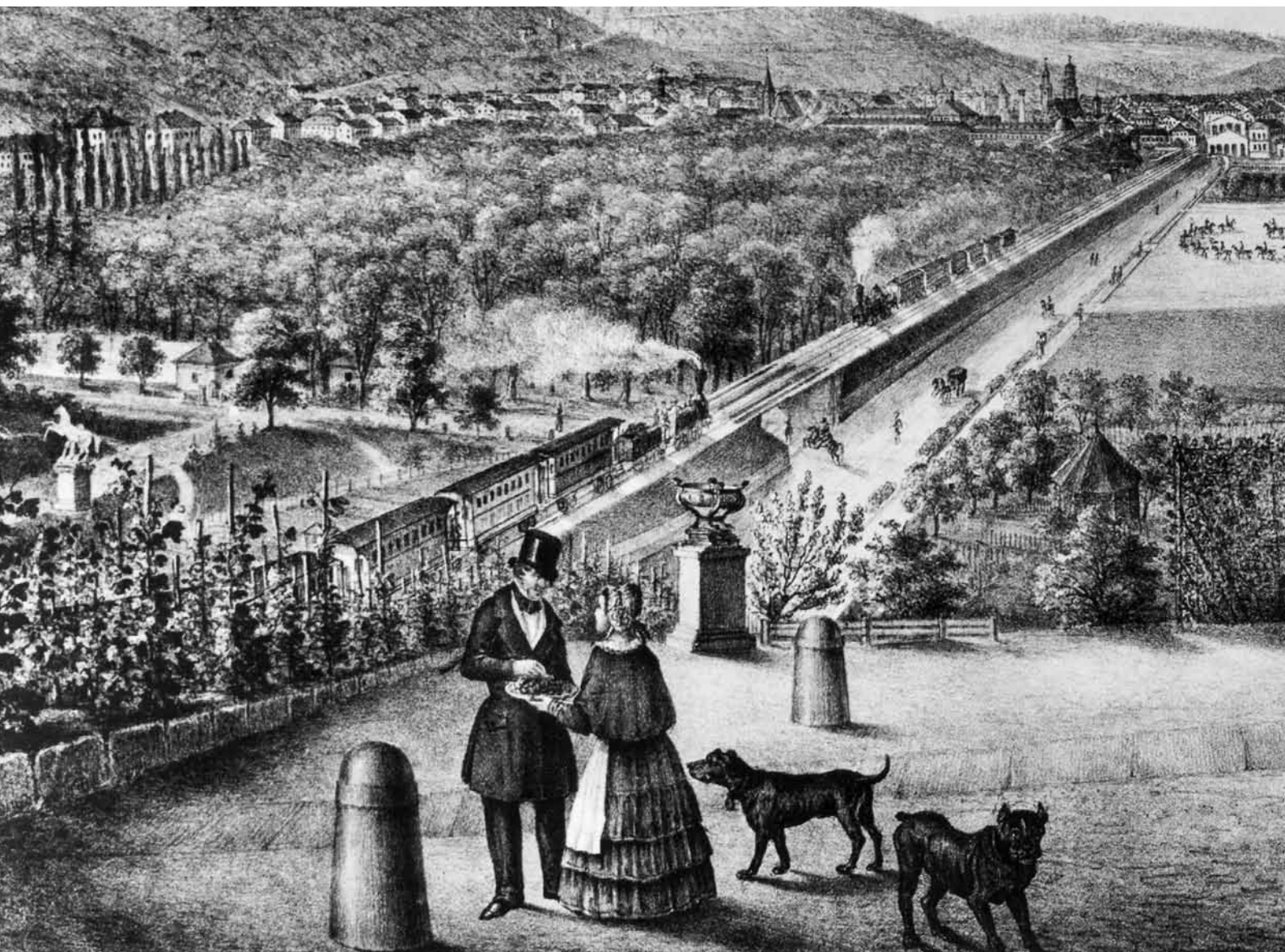
INFOMAGAZIN DES VERBANDS REGION STUTTGART

2|2011

WIEDERGUTMACHUNG DURCH STUTTGART 21 – Narben durch Bahngleise

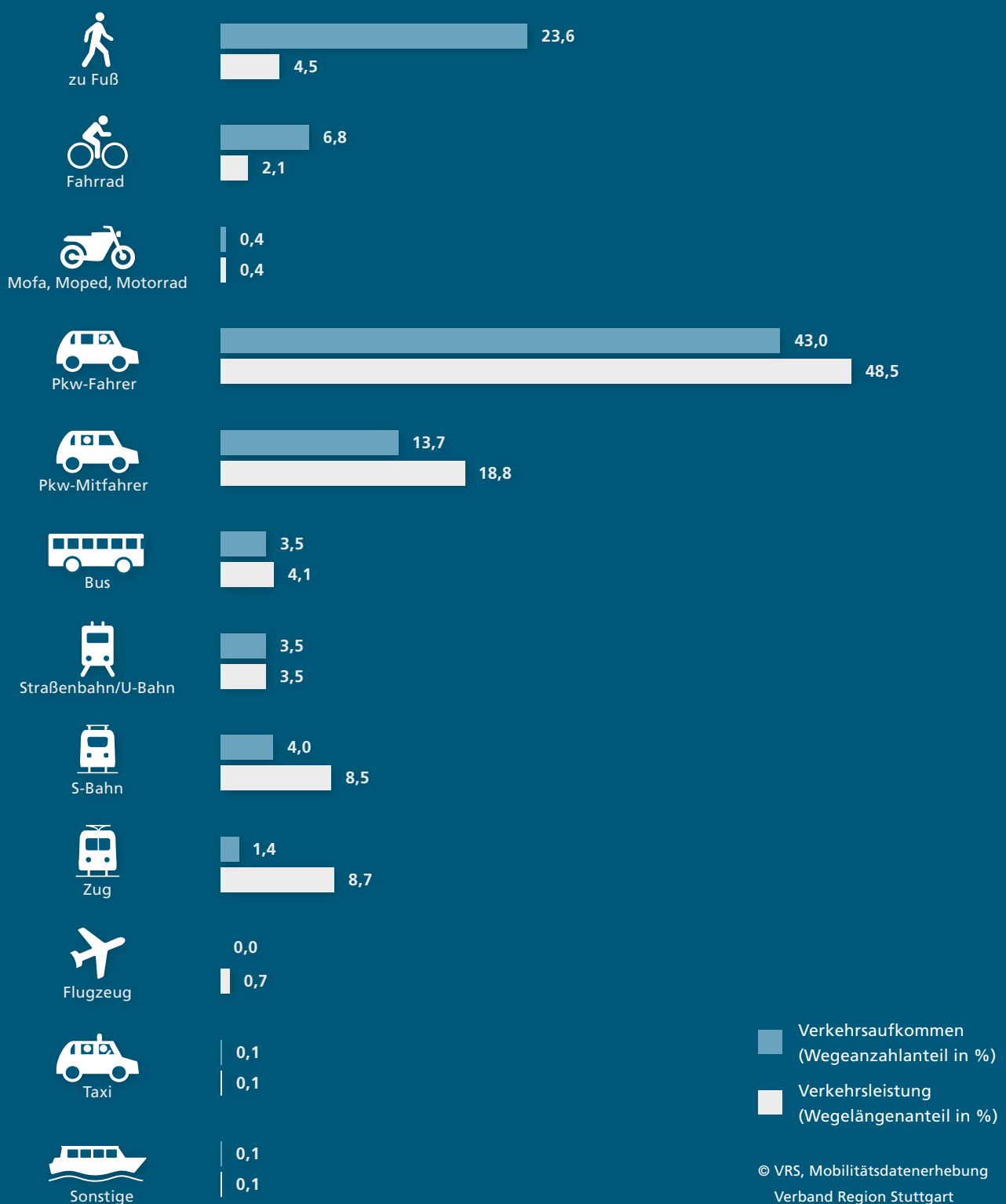
MOBIL, ABER WIE? – Mobilitätsverhalten in der Region Stuttgart

STADTPORTRÄT NEUHAUSEN AUF DEN FILDERN – Fasnethochburg mit Filderdom



HÄTTEN SIE'S GEWUSST?

Wegehäufigkeit und Wegelängen in der Region Stuttgart (gerundete Anteile/Jahr)





Mobilität und (Selbst-)Erkenntnis

Liebe Leserinnen und Leser!

„Ich denke, also bin ich.“ René Descartes' existenzielle Erkenntnis auf die Jetztzeit übertragen, könnte heißen: „Ich bin mobil, also bin ich!“. Mobilität ist ein persönliches und gesellschaftliches Grundbedürfnis. Wir möchten unsere Wege schnell und bequem zurücklegen. Güter und Waren sollen unverzüglich und direkt die Adressaten erreichen. Und das Ganze natürlich möglichst umweltschonend. Der Verband Region Stuttgart hat das Mobilitätsverhalten in der Region Stuttgart genau untersuchen lassen. Es wurde klar: Der ÖPNV hat in den letzten 15 Jahren deutlich zugelegt, doch nach wie vor ist das Auto das beliebteste Verkehrsmittel (Seite 8). Die Daten der Haushaltsbefragung werden uns helfen,

bei der Diskussion um den neuen Regionalverkehrsplan die richtigen Pfade für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung einzuschlagen. Gerade für ältere Menschen oder Kinder ist es nicht selbstverständlich, mobil zu sein. Sie freuen sich über die ehrenamtlichen Reisebegleiter der Bahnhofsmission. „Du reist nicht allein“ heißt das Projekt, das wir Ihnen auf Seite 10 vorstellen. Unterstützer sind immer willkommen!

Jeannette Wopperer, Regionaldirektorin

03 EDITORIAL

07 VERKEHR

07 Zu Lande, zu Wasser und in der Luft: Der Regionalverkehrsplan wird aktualisiert

08 Mobil, aber wie? – Haushaltsbefragung liefert Erkenntnisse über Mobilität und Verkehr in der Region Stuttgart

10 AKTUELLES

10 Gute Reise mit der Bahnhofsmission: Die ehrenamtlichen Helfer begleiten Kinder, blinde und ältere Menschen

12 Wiedergutmachung durch Stuttgart 21 – Christian von Holst zeigt: Die Bahngleise haben Narben hinterlassen

14 Über den Tellerrand – Neugier, Austausch und Vernetzung kennzeichnen die Arbeit der JugendRegion Stuttgart

16 KOMMUNE IM PROFIL

16 Fasnethochburg mit Filderdom – Kommune im Profil (39): Neuhausen auf den Fildern

18 „Neuhausen braucht die Hochgeschwindigkeitsstrecke“ – Bürgermeister Ingo Hacker im Gespräch

RUBRIKEN

04 Kurz notiert

19 Termine & Veranstaltungen

19 Impressum

NEUES AUS BRÜSSEL

Training für regionale Entscheider, neue Modelle für Leasing und saubere Energie sowie grenzüberschreitende Elektromobilitätstests, das sind die Kernpunkte eines neuen EU-Forschungsprojektes, an dem sich die Wirtschaftsförderung der Region Stuttgart beteiligt. „Elmo's“, so das Projektkürzel, steht dabei für: „Electromobility in Cities and Regions.“

Die elektromobile Zukunft rückt mit „Elmo's“ näher, ist das EU-Projekt doch auf die beschleunigte Einführung sauberer Fahrzeugtechnologie in Großstadtregionen ausgerichtet. Drei Jahre lang werden Wirtschaftsförderer, Forschungsinstitute, Firmennetzwerke und regionale Behörden aus verschiedenen europäischen Ländern an Konzepten für die Großstadtregionen tüfteln. Auch wenn die Technologie für elektromobile Fahrzeuge bereits einsatzfähig ist, die Engpässe liegen bislang noch in der Umsetzung vor Ort.

Das „Elmo's“-Projekt, das im EU-Wettbewerb „Wissensregionen 2011“ das Rennen gemacht hat, will einen ganzheitlichen Ansatz verfolgen: Teilnehmer aus drei Wertschöpfungsketten – Automobilproduktion, Informationstechnologien, erneuerbare Energien – müssen zusammenarbeiten,

damit die neue Mobilitätsform „Elektromobilität“ in die komplexen Verkehrsnetze der Metropolräume zügig eingebettet werden kann. Gelöst werden müssen europaweite Standardisierungsfragen. Die Speicherkapazität der Fahrzeugbatterien muss erhöht werden. Infrastrukturbedingungen wie die Verteilung von Ladestationen in den Regionen oder auch die sinnvolle Einbettung der E-Vehikel in erneuerbare Energienetze – all diese Themen sollen behandelt werden. Automobilfachleute aus dem französischen Besançon und aus der Region Stuttgart sind mit von der Partie, ebenso Experten für erneuerbare Energien aus dem österreichischen Vorarlberg. Sie machen sich

Gedanken, wie die saubere Energie aus alpiner Wasserkraft in die Batterien der E-Mobile in den Metropolräumen kommt. Zur Einbettung in die großen Netze braucht es raffinierte informatische Steuerungstechniken, weshalb das schweizerische Informatik-Cluster Bern die Projektführung übernommen hat. Tests zwischen der Großregion Schweiz-Elsass-Stuttgart und Vorarlberg sollen neue Erkenntnisse liefern. Derzeit werden mit der EU-Kommission in Brüssel die Details verhandelt. Einigen sich die Partner, geht das Projekt, das mit 2,5 Mio. Euro aus dem 7. EU-Forschungsrahmenprogramm finanziert werden soll, zum Jahresende an den Start. ■ SYLVIA SCHREIBER



Foto: WRS

EIN LEUCHTENDER STERN

Von der „Erfolgsgeschichte“ BioRegio Stern hat Geschäftsführer Dr. Klaus Eichenberg im Wirtschaftsausschuss berichtet. Die Resonanz der Regionalräte fiel entsprechend positiv aus. Die BioRegio Stern Management GmbH habe seit 2001 mehr als 60 Unternehmen beim Gründungsprozess begleitet. Daraus seien über 1.000 neue Arbeitsplätze entstanden. Insgesamt zählt die BioRegio Stern rund 100 Unternehmen der Biotech-Branche mit alles in allem 1.700 Arbeitsplätzen. Diese investierten in den letzten fünf Jahren mehr als 330 Millionen Euro an Eigenkapital und Fördergeldern. „Bei den Biotech-Unternehmen handelt es sich zwar um kleine, aber äußerst kapitalintensive Firmen mit hoch qualifizierten Mit-

arbeitern“, sagte Dr. Eichenberg. Ziel sei es weiterhin, die Biotechnologie und Medizintechnik zu verknüpfen und darüber hinaus mit dem Know-how aus dem Maschinenbau. Denn: „Das macht die Region als eine der Top fünf in Deutschland einzigartig“, erklärte Dr. Klaus Eichenberg weiter.

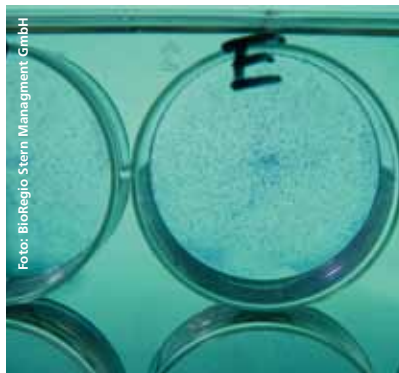


Foto: BioRegio Stern Management GmbH

An diesem Kompetenznetzwerk für Biotechnologie ist die Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH (WRS) mit rund einem Drittel beteiligt. Weitere Gesellschafter sind die Städte Stuttgart, Esslingen, Tübingen und Reutlingen sowie die Region Neckar-Alb.

Es ist das Ergebnis des Bundeswettbewerbs „BioProfile“, bei dem der Verband Region Stuttgart zu einer der drei bundesdeutschen Siegerregionen gehörte. Zu den Hauptaufgaben zählen die Beratung von Existenzgründern, Unternehmern und Forschern sowie Hilfestellungen bei Förderanträgen und Unternehmensfinanzierungen und – ganz allgemein – die Wirtschaftsförderung auf dem Gebiet der Biotechnologie. ■ LA

www.bioregio-stern.de

RESOLUTION ZU NECKARSCHLEUSEN

Der Verkehrsausschuss hat einstimmig eine Resolution zur Modernisierung der Neckarschleusen verabschiedet. Darin appelliert er „an die Entscheidungsträger im Bund, den geplanten Ausbau des Neckars und dessen Schiffbarmachung für größere Fahrzeuge uneingeschränkt weiter zu verfolgen“. Der Neckar sichere zu einem erheblichen Teil den Transportbedarf in der Region Stuttgart. Zudem sei die Bundeswasserstraße die einzige Infrastruktur, die noch über

nennenswerte Reserven für den Transport von Gütern verfüge. „Für die Wirtschaft in der Region ist es daher unbedingt erforderlich, die Zukunftsfähigkeit des Neckars als Wasserstraße zu gewährleisten.“

In der Region Stuttgart, in der rund 30 Prozent des Bruttoinlandsproduktes des Landes erwirtschaftet werden, sei eine reibungslose und leistungsfähige Logistikkette erforderlich. Die Resolution ist eine weitere Aktivität des Verbands Region Stuttgart, mit der er sich für eine durchgängige Schleusenverlängerung auf dem Neckar

stark macht. Zuvor hatte sich die Verbands Spitze bereits mit einem Schreiben an den Bundesverkehrsminister gewandt. Auch der Koordinierungsausschuss der Europäischen Metropolregion hat sich in einer Resolution für die Schleusenmodernisierung ausgesprochen. Beiden Resolutionen wurden im April auf einer Veranstaltung des Landes, der Industrie- und Handelskammer sowie des Verbands Region Stuttgart an einen Vertreter des Bundes übergeben. Der Neckar müsse als Wasserstraße zukunftsfähig bleiben. Der Bund stehe jetzt in der Pflicht. ■ LA

MEHR FAHRTEN MIT BUS UND BAHN

330 Millionen Fahrten sind 2010 im VVS mit Bus und Bahn unternommen worden, teilte der VVS mit. Das seien über 3,5 Millionen (1,1 Prozent) mehr bezahlte Fahrten als 2009. Im Gelegenheitsverkehr hätten die Fahrgastzahlen am meisten zugelegt (4,6 Prozent), gefolgt vom Ausbildungsverkehr (1,4 Prozent) und Berufsverkehr (0,3 Prozent). Im Gelegenheitsverkehr sei die Zahl der Fahrten um 4,6 Prozent gestiegen. Bei den EinzelTickets habe der VVS ein Plus von 5,4 Prozent verzeichnet. Das



NEUE AUFGABE

Mit einem Pontifikalamt wurde der Stadtdekan, Dompfarrer und langjährige frühere Regionaldekan Prälat Michael H. F. Brock im März in der Domkirche St. Eberhard unter Mitwirkung von Bischof Dr. Gebhard Fürst verabschiedet. Beim anschließenden Stehempfang würdigten Redner aus der Diözese Rottenburg-Stuttgart sowie dem kirchlichen

Kurzstreckenticket habe sich ganz oben auf der Beliebtheitskala gehalten. Insgesamt seien 8,2 Millionen abgesetzt worden, das seien 9,6 Prozent mehr als 2009. Die Talfahrt bei den Ticketabsätzen im Berufsverkehr sei 2010 zu Ende gegangen. Nach der Wirtschaftskrise habe sich die Entwicklung im Berufsverkehr ab April 2010 bis in den Herbst wieder weitgehend stabilisiert.

Der Service für Fahrgäste werde in diesem Jahr weiter verbessert. Seit Jahresbeginn könnten Fahrgäste ihr TagesTicket von zu Hause aus im Internet kaufen und gleich ausdrucken. Es sei geplant, das Angebot an OnlineTickets auf andere Ticketarten auszuweiten. Kurzfristig sollten Fahrgäste ihre Wertmarken online bestellen können. Außerdem solle noch in diesem Jahr ein HandyTicket angeboten werden. Seit Kurzem können Echtzeitauskünfte über die tatsächlichen Abfahrtszeiten von Stadtbahnen, SSB-Bussen und S-Bahnen in der elektronischen Fahrplanauskunft abgerufen werden, die Regionalbahnen werden folgen. ■ PM
www.vvs.de

und politischen Leben Stuttgarts Brocks Verdienste in all seinen Ämtern um die kraftvolle Gestaltung der katholischen Kirche. Mit dabei: Regionalpräsident Thomas S. Bopp und Vertreter der Regionalfraktionen. Brock war von 1999 bis Oktober 2010 Regionaldekan der katholischen Kirche. Zum Mai wechselt er zur Stiftung Liebenau. Nachfolger ist Regionaldekan Oliver Merkelbach. ■ HÖ

RADROUTEN ÜBERS INTERNET



Beim Landeswettbewerb Innovationspreis ÖPNV 2011 „Neue Ideen und Konzepte im Wettbewerb um den Fahrgast“ erhielt der VVS-Radroutenplaner im Februar einen Sonderpreis. Umwelt- und Verkehrsministerin Tanja Gönner würdigte die beispielhafte Verknüpfung von Bus sowie Bahn und Radverkehr. Es handele sich dabei um ein „zukunftsweisendes Beispiel, unterschiedliche Verkehrsmittel noch besser zu verzahnen“. Der VVS-Radroutenplaner verfügt über vielfältige Funktionen, mit denen sich Fahrradtouren exakt planen lassen – inklusive öffentlicher Verkehrsmittel. An dieser Weiterentwicklung des Stuttgarter Radroutenplaners für die Region hatte sich der Verband Region Stuttgart über das EU-Projekt Value beteiligt. ■ LA
www.vvs.de

IN AMT UND WÜRDEN

Seit der letzten Ausgabe fanden wieder Ober- und Bürgermeisterwahlen in Städten und Gemeinden der Region Stuttgart statt:

Neu gewählt:

Lichtenwald: Ferdinand Rentschler

Wiedergewählt:

Sachsenheim: Horst Fiedler

Herzlichen Glückwunsch!

Stand: 24. März 2011

PROFESSOR DR. ERICH STOLL VERSTORBEN

„Die Region ist der Wirtschafts- und Lebensraum der Zukunft. Die Aufgabe, mit ihr förderlich, aber auch pfleglich umzugehen, legen wir nach 20 Jahren in andere Hände mit dem Wunsch für Glück und Geschick.“ Diese Äußerung von Professor Dr. Erich Stoll im September 1994 ist aktueller denn je. Als erster Verbandsdirektor des Regionalverbands Mittlerer Neckar, dem Vorläufer des Verbands Region Stuttgart, erkannte er, was die Region zu leisten vermag. 1974 gewählt, in den Jahren 1982 und 1990 im Amt bestätigt, baute er die überörtliche Planung in der Region Stuttgart auf. 1977 wurde der landesweit erste Regionalplan vorgelegt. 1981 folgte der Landschaftsrahmenplan, ebenfalls ein Novum zur damaligen Zeit. Regionalplanung in Theorie und Praxis vermittelte er den Studierenden der Uni Stuttgart als Honorarprofessor. Im Jahr 1986 erhielt der gebürtige Plochinger das Bundesverdienstkreuz. Professor Dr. Erich Stoll ist im März im Alter von 80 Jahren verstorben. Regionalpräsident Thomas S. Bopp und Regionaldirektorin Jeannette Wopperer würdigten ihn als Regionalplaner der ersten Stunde. Er habe es verstanden, die überörtlichen Interessen in den Blick zu nehmen und dabei einen partnerschaftlichen Umgang zu pflegen. „Professor Dr. Stoll hat sich damit bleibende Verdienste erworben.“ ■ LA

MEHR MITGLIEDER UND MOTORSPORT

Exakt 91 Mitglieder zählt die SportRegion inzwischen. Damit hat die Zahl der Mitglieder in den letzten drei Jahren um 20 zugelegt. Zuletzt kamen die Gemeinde Benningen, der Boule Boccia und Pétanque Verband Baden-Württemberg sowie der Billard-Verband Baden-Württemberg hinzu. In der SportRegion sind neben dem Verband Region Stuttgart und dem Olympiastützpunkt Stuttgart insgesamt 45 Kommunen,

38 Sportfachverbände und die sechs Sportkreise der Region Stuttgart vereint. Erstmals hat sich die SportRegion für 2011 ein Jahresmotto gegeben. Es lautet zum Automobiljahr passend: „Sport und Mobilität“. Geplant ist ein Aktionstag in einigen Städten und Gemeinden. Beim siebten „sport talk“ am 3. Mai in Schorndorf wird es um Motorsport gehen. ■ PM/LA



WASSER, SOWEIT DAS OHR REICHT

Nun kann man den Gewässern der Region Stuttgart auch im heimischen Wohnzimmer lauschen. Dazu gibt's viel Wissenswertes und Anregendes zu den regionalen Flüssen und Bächen – in Interviews, mit Originalaufnahmen der Wassergeräusche oder künstlerisch gestalteten Elementen. Die Doppel-CD „Zum Wasser – Stimmen und Klänge von und zu den Fließgewässern in der Region Stuttgart“ ist eine Klangcollage, die im Nachklang des Projekts „Die Wasser des Neckar 2008/2009“ der KulturRegion Stuttgart e. V. entstand. Auch über diese Hörstücke möchte die KulturRegion Stuttgart den Neckar und seine Nebenflüsse

als zentrale Lebensadern der Region ins Bewusstsein rufen und sinnlich erfahrbar machen. Der Künstler Jürgen Palmer hat über zwei Jahre hinweg recherchiert, aufgenommen und dies zu Klanginstallationen regionaler Gewässer verarbeitet. Daraus entstand nun ein Gesamtkunstwerk mit Themenschwerpunkten wie Mühlen oder Mythen sowie besonderen Klangerlebnissen von Wasser, beispielsweise von Gewitterregen oder einem undichten Dach.

Die CD ist für fünf Euro (inklusive Versandkosten) erhältlich: Verein Interkommunale Kulturförderung Region Stuttgart e. V. (KulturRegion Stuttgart), Tel.: 0711/221216, E-Mail: kontakt@kulturregion-stuttgart.de, www.kulturregion-stuttgart.de. ■ HÖ

ALLE PARTNER IM BOOT

Alle 16 Städte und Gemeinden sowie die Regionen Stuttgart und Ostwürttemberg stehen zum Grünprojekt Remstal 2019. Das haben die Partner im April mit ihrer Unterschrift unter eine Zielvereinbarung zum Ausdruck gebracht. Eine offizielle Verpflichtung gegenüber dem Land, das diese dezentrale Gartenschau mit drei Millionen Euro fördern wird, ist für 2014 vorgesehen. „Ich freue mich über diese Geschlossenheit. Sie ist der Grundstein dafür, dieses landesweite Pilotvorhaben erfolgreich umzusetzen“, sagte Regionaldirektorin Jeannette Wopperer. Der interkommunale Ansatz mit seinem regionalen Mehrwert sei ein Novum und reizvoll, darin stecke aber auch die besondere Herausforderung für die Organisation.



Der Regierungsvizepräsident Dr. Christian Schneider informierte sich über das innovative Konzept einer dezentralen Gartenschau an der Rems – von der Quelle bis zur Mündung. „Das Regierungspräsidium versteht sich bei diesem zukunftsweisenden Vorhaben als Partner der Städte und Gemeinden.

Ziel sollte sein, dass das Projekt mit seinen Investitionen zu einer nachhaltigen Entwicklung in der Region beiträgt. Darauf soll im Rahmen möglicher Förderungen Wert gelegt werden“, äußerte er. ■ LA
www.landschaftspark-region-stuttgart.de



Foto: Horst Ringe

Der Regionalverkehrsplan setzt die Leitlinien für eine zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität. Wichtig ist dabei die Verknüpfung der unterschiedlichen Fortbewegungsmittel.

ZU LANDE, ZU WASSER UND IN DER LUFT

Der Regionalverkehrsplan wird aktualisiert

TEXT: DOROTHEE LANG

„Mobilität ist ein Thema, das nicht nur regional gedacht, sondern auch regional umgesetzt werden muss, dafür müssen die Weichen gestellt sein.“ Mit diesem Wink in Richtung der neuen Landesregierung machte die Regionaldirektorin Jeannette Wopperer auch deutlich: Verkehrsthemen in all ihren Facetten sind Schwerpunkte der Arbeit des Verbands Region Stuttgart und werden es auch bleiben.

In der Regionalversammlung Ende März fiel der Startschuss für die Aktualisierung des Regionalverkehrsplans, „dem Handlungsleitfaden für nachhaltige Mobilität“ in der Region Stuttgart, wie Wopperer formulierte. Mobilität funktioniert dann, wenn sie wirtschaftlich tragbar, ökologisch verträglich und sozial gerecht sei. Der Regionalverkehrsplan stelle das richtige Instrument dar, „speziell die Mobilitätsbedürfnisse unserer Region in Abhängigkeit von Umweltanforderungen zu regeln“.

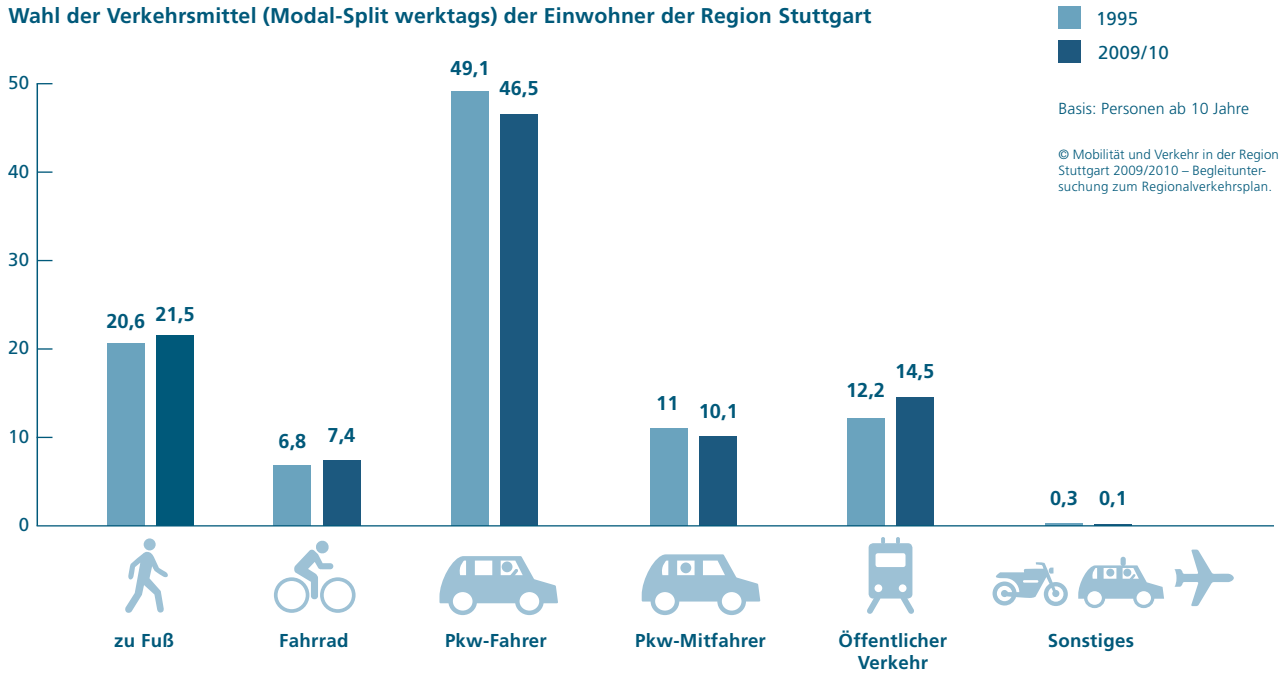
Der Regionalverkehrsplan berücksichtigt sämtliche Verkehrsarten zu Lande, zu Wasser und in der Luft. Er hat darüber hinaus die für die Regionalplanung wichtigen Wechselwirkungen zu Siedlungs-, Freiraum- und Infrastrukturentwicklung im Blick. Als regionales Kursbuch für Mobilität stellt er die Grundlage für viele Entscheidungen der Regionalpolitiker und für Stellungnahmen der Region mit Verkehrsbezug dar. Letztlich nimmt er damit auch auf Investitionsentscheidungen von Bund und Land Einfluss.

Der gültige Regionalverkehrsplan 2001 mit seiner Datenbasis aus dem Jahr 1995 ist in die Jahre gekommen. Auch die veränderten Anforderungen an den Verkehr, von der Zunahme des Auto- und Güterverkehrs über die Reduzierung klimaschädlicher Emissionen bis hin zu Fragen der Mobilitätsansprüche einer älter werdenden Bevölkerung, machen eine Überarbeitung notwendig. Geplant ist ein dreistufiges Vorgehen, das mehrere Jahre dauern wird. Zunächst wird die Datenbasis

für den Regionalverkehr auf den neuesten Stand gebracht (siehe Seite 8). Darauf aufbauend werden die Ziele der weiteren Verkehrsentwicklung erarbeitet. Und drittens sind konkrete Vorschläge zu entwickeln. „Im kompletten Verfahren ist eine intensive Beteiligung der Öffentlichkeit vorgesehen, die über das herkömmliche Maß hinausgeht“, unterstrich Jeannette Wopperer.

Der Regionalverkehrsplan werde Vorschläge zu Infrastrukturverbesserungen bei Schiene und Straße enthalten, ebenso die Definition eines Grundangebots im ÖPNV sowie betriebliche Standards bei der S-Bahn. Aber auch das regional bedeutsame Radverkehrsnetz steht zur Überarbeitung an. Die Fraktionen haben unterschiedliche Vorstellungen davon, wie dabei die Gewichtungen vorgenommen werden sollen. Bewusst ist allen, das zeigte die Aussprache der Regionalversammlung, dass es eine rießengroße Herausforderung wird, diese Leitlinien für den künftigen Verkehr zu erarbeiten. ■

Wahl der Verkehrsmittel (Modal-Split werktags) der Einwohner der Region Stuttgart



MOBIL, ABER WIE?

Haushaltsbefragung liefert Erkenntnisse über Mobilität und Verkehr in der Region Stuttgart

TEXT: DOROTHEE LANG UND DR. KLAUS LÖNHARD

Wer plant, braucht Daten. Wer die Verkehrsentwicklung abschätzen möchte, braucht Mobilitätsdaten. Die Ergebnisse einer Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten in der Region Stuttgart liegen jetzt vor. Darauf aufbauend wird das regionale Verkehrsmodell auf den neuesten Stand gebracht, mit dem Prognosen und Szenarien zur Entwicklung aller Verkehrsarten in der Region Stuttgart erstellt werden. Dies ist der erste Schritt auf dem Weg zum neuen Regionalverkehrsplan, für den die Regionalversammlung im März den Weg frei gemacht hat.

86 Prozent der Regionsbürger setzen mindestens einmal am Tag ihre Füße vor die Haustür. Damit wird's für Verkehrswissenschaftler interessant: Wohin gehen die Leute? Zu welchem Zweck? Mit welchem Verkehrsmittel? An welches Ziel? Wie lange sind Sie unterwegs? Akribisch führten 13.731 Personen in der Region Stuttgart

eine Woche lang ihr Wegetagebuch. Sie gaben detailliert Auskunft zu ihrer Person, ob sie ein Auto, ein Fahrrad und eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr haben, oder darüber, welches Fortbewegungsmittel sie häufig nutzen. Herausgekommen sind aufschlussreiche Zahlen: Die Regionsbewohner legen jährlich alles in allem 31,65 Milliarden Kilometer zurück. Das entspricht rund 2,5 Millionen Mal der Entfernung von Stuttgart nach New York und zurück. Eine Person legt durchschnittlich rund 12.600 Kilometer pro Jahr zurück und verbringt damit rund 19 Tage Zeit.

Über 90 Prozent mit Führerschein

95 Prozent der Mehrpersonen-Haushalte in der Region haben einen fahrbaren Untersatz. Rund ein Viertel der Single-Haushalte kommt ohne eigenes Auto aus. Zu fast 92 Prozent haben die Bewohner ab 17 Jahren einen Führerschein. Dabei liegt die Stadt Stuttgart mit durchschnittlich 88,5 Prozent am niedrigsten, mit 93,8 Prozent führt der

Landkreis Esslingen die Hitliste der Führerscheinbesitzer an. Drei Viertel derjenigen, die einen Führerschein haben, haben auch regelmäßig ein Auto zur Verfügung.

Wer ein Wochen-, Monats- oder Jahresticket für Busse und Bahnen besitzt, fährt auch regelmäßig mit „den Öffentlichen“. Jeder Fünfte ab sechs Jahren hat ein ÖPNV-Ticket. Bei Schülern, Auszubildenden und Studierenden liegt die Quote erwartungsgemäß höher.

Egal ob mit dem Auto, dem öffentlichen Verkehr, zu Fuß oder mit dem Fahrrad, durchschnittlich legen die Menschen in der Region täglich etwa drei Mal den Weg von A nach B zurück. Die Länge der Wege ist dabei unterschiedlich, sie reicht von unter 400 Metern bis über 100 Kilometer. Wer geschäftlich unterwegs ist, legt meist längere Wege zurück als derjenige, der sein Kind zum Musikunterricht bringt oder zum Fitnessstudio fährt. Wer glaubt, die meisten

Menschen in der Region verlassen ihre vier Wände, um zur Arbeit zu gehen oder zu fahren, ist übrigens auf dem Holzweg. Zu 37 Prozent sind die Einwohner auf dem Weg in die Freizeit oder kommen von dort zurück. 18 Prozent der Wege führen zum Einkaufen, erst auf dem dritten Platz mit rund 17 Prozent rangiert der Weg zu oder von der Arbeit. Die Menschen, die aus welchen Gründen auch immer unterwegs sind, sind geschätzt knapp eineinhalb Stunden pro Tag „mobil“.

Und welche Verkehrsmittel nutzen die Regionbewohner für ihre Wege? Das Ergebnis beim Modal-Split überrascht kaum: Über die Hälfte, nämlich 57 Prozent, der Einwohner steigt ins Auto, 47 Prozent, um selbst zu fahren, 10 Prozent, um sich fahren zu lassen. Das sind um die drei Prozentpunkte weniger als noch 1995, als die Daten für den ersten Regionalverkehrsplan erhoben

wurden. Immerhin werden fast 30 Prozent der Wege zu Fuß oder auf dem Fahrrad zurückgelegt. Auf die öffentlichen Verkehrsmittel entfallen 14,5 Prozent. Dabei werden Busse, U-Bahnen und S-Bahnen annähernd gleich häufig genutzt. Besonders oft sind die Stuttgarter mit „den Öffentlichen“ unterwegs: Etwa ein Viertel ihrer Wege legen sie mit Bus, U-Bahn oder S-Bahn zurück. Bei den Einwohnern der Mittelstädte mit S-Bahn-Anschluss entfallen zirka 11 Prozent der Wege auf den ÖPNV, bei allen anderen Bewohnern der Region rund 9 Prozent. Wertet man die Art der Fortbewegung nach Personengruppen aus, so steht und fällt die Wahl des Verkehrsmittels damit, ob ein Auto vorhanden ist. Während Schüler, Azubis und Studierende auf Busse und Bahnen setzen, fahren Erwerbstätige zu über 60 Prozent mit dem Auto. Nicht Berufstätige und Rentner hingegen gehen zu über 30 Prozent zu Fuß.

Der Vergleich des heutigen Mobilitätsverhaltens mit dem im Jahr 1995 zeigt: Die gesamte Personenverkehrsnachfrage, also die Anzahl der von den Einwohnern der Region in einem Jahr durchgeführten Wege, hat sich proportional zur Bevölkerung entwickelt.

Die Zahl der täglichen Wege pro Person war leicht rückläufig. Die mittlere Weglänge von knapp 11 Kilometern blieb annähernd gleich. Auch der Modal-Split, also die Gliederung des Verkehrsaufkommens nach den verschiedenen Verkehrsarten, hat sich nur leicht verändert. So haben nicht motorisierte Fortbewegungsarten zu Fuß oder mit dem Fahrrad ebenso wie der ÖPNV aufgeholt, und zwar zulasten des Autoverkehrs. Die beruflich motivierten Wege haben anteilig abgenommen. Der Anteil der Wege, die auf private Aktivitäten zurückzuführen sind, nahm entsprechend zu. ■

Das neue Abo.
12 Monate fahren, nur 10 Monate zahlen.*
Auf Wunsch mit monatlicher Abbuchung.





WER MIT DEM NEUEN
ABO SPART, KANN SICH
HALT WAS LEISTEN.

Meine Verbindung!

RF 254 P 069286

* Preisvorteil bei VVS-Abos entspricht aufis Jahr gesehen ca. 17% gegenüber entsprechenden MonatsTickets – je nach Abo und Zonenanzahl bis zu 380 Euro im Jahr.



Foto: Martin Stolberg

Rita Schmidt und Marvin Römisch (im Hintergrund) haben den Überblick, wer wann mit wem wohin fährt

GUTE REISE MIT DER BAHNHOFSMISSION

Die ehrenamtlichen Helfer begleiten Kinder, blinde und ältere Menschen

TEXT: SIGRID KRÜGEL

In Bielefeld, fünf Zugstunden von Stuttgart entfernt, ist die Idee entstanden. Ein Jahr später, im November 2009, ging Justin, 10, zum ersten Mal mit der hiesigen Bahnhofsmiession auf Tour. „Du reist nicht allein“ heißt das Angebot, das vor allem von Kindern, älteren und blinden Menschen in Anspruch genommen wird, erzählt Susanne Gert, die das Projekt koordiniert. Ehrenamtliche der Bahnhofsmiession sind die ganze Fahrt über dabei.

Alle zwei Wochen besuchen Justin und seine beiden Geschwister am Wochenende den Papa in Stuttgart. Die drei leben bei der Mutter in Singen. „Sie sind noch zu klein, um alleine zu fahren“, sagt Sozialpädagogin Susanne Gert. Schließlich kann immer etwas Unvorhergesehenes passieren. Ein Zug hat Verspätung. Ein Anschlusszug wird vielleicht verpasst. Susanne Gert ist selbst Mutter. Auch wenn die Geschwister zu dritt sind, „ich hätte als Eltern auch kein gutes Gefühl dabei, sie alleine fahren zu lassen.“

Seit gut einem Jahr ist die 40-Jährige vom Katholischen Verband für Mädchen- und Frauensozialarbeit der Diözese Rottenburg-Stuttgart („In Via“) zuständig für das Projekt „Du reist nicht allein“, das der Bahnhofsmiession angegliedert ist. Aufgebaut wurde es von Hedwig Krauth, der früheren Bereichsleiterin der Bahnhofsmiessionen in Baden-Württemberg. Unterstützt wird es von der Caritas, dem VVS und der Deutschen Bahn. Der Verband Region Stuttgart bringt sich über das EU-Projekt Inter-Regio-Rail ein.

„In Via“ wurde vor mehr als 100 Jahren von Frauen aus Bürgertum und Adel gegründet. Sie wollten religiöse, soziale und politische Verantwortung übernehmen und alleinreisenden und Arbeit suchenden Mädchen helfen, ihre Lebenssituation zu verbessern. Heute arbeitet der Verband mithilfe seiner vielen Ehrenamtlichen im Jugendmigrationsdienst, unterhält Kindertagesstätten, ein Mädchenwohnheim und sechs Bahnhofsmiessionen.

Weitere Ehrenamtliche gesucht

Bei dem neuesten Projekt „Du reist nicht allein“ sind derzeit neun Männer und Frauen im Alter zwischen 39 und 68 Jahren im Einsatz. Das sind leider viel zu wenige, um alle Anfragen positiv beantworten zu können. „Wenn wir 20 Ehrenamtliche hätten, wäre das optimal“, sagt Susanne Gert. Klar ist freilich auch: Als ehrenamtlicher Begleiter zu arbeiten, ist kein „kleines Abenteuer“, wie manch einer schon dachte, sondern richtige Arbeit. „Unsere ehrenamtlichen Helfer opfern Zeit und Energie.“ Und kriegen kein Geld dafür, auch keine Aufwandsentschädigung.

Zwei Monate Schulung

Wer als Reisebegleiter arbeiten möchte, muss ein Gespür für den Menschen entwickeln. „Will er jetzt gerade schweigen. Oder will er mir sein ganzes Leben erzählen.“ Bevor die Ehrenamtlichen auf die Reise geschickt werden, müssen sie daher eine zweimonatige Schulung absolvieren



Reisebegleiter brauchen Taktgefühl und manchmal auch gute Nerven

– die nächste ist derzeit in Planung. An sieben Abenden lernen sie zum einen ganz praktische Dinge wie Erste Hilfe und die Bedienung eines Fahrkartenautomaten. Aber auch um sehr persönliche Dinge geht es bei diesen Treffen. „Man muss sich zugehörig fühlen“, erklärt Susanne Gert, „das christliche Menschenbild muss einem wichtig sein.“ Die ehrenamtlichen Mitarbeiter tragen ohne Ausnahme die blauen Westen der Bahnhofsmission. „Sie repräsentieren unsere Arbeit.“

Taktgefühl und gute Nerven

Psychologie und Gesprächsführung werden an den Schulungsabenden ebenfalls gelehrt. Was verrät die Körpersprache des Gegenübers? In welche Situationen kann ich kommen? Wie reagiere ich auf Gesprächspausen? Ein Reisebegleiter braucht Taktgefühl und häufig auch gute Nerven. Nicht jedes Kind ist pflegeleicht. Geschwister können streiten, Ältere vielleicht etwas verwirrt sein.

Gut ausgebildet

Bevor die frischgebackenen Reisebegleiter alleine losgeschickt werden, hospitieren sie zudem ein oder zwei Mal bei einem erfahrenen Kollegen. Und sie sind zwei halbe Tage als Praktikanten in der Bahnhofsmission. Niemand wird ins kalte Wasser

geworfen. Bei regelmäßigen Treffen nach der Schulung können Fragen und Probleme, die im Laufe der Zeit auftauchen, geklärt werden. Im Umkehrschluss bedeutet das: Wer mit den Ehrenamtlichen der Bahnhofsmission auf Reisen geht oder ihnen seine Kinder anvertraut, braucht keine Angst zu haben. Die Leute sind richtig gut dafür ausgebildet.

Spiele und Malbücher im Gepäck

Kein Wunder also, dass Justin und seine Familie das Projekt der Bahnhofsmission klasse finden. Kostenlos werden sie von Bahnhof zu Bahnhof begleitet. Und ihr erwachsener Reisebegleiter hat sogar noch Spiele und Malbücher im Gepäck.

„Ich bin überzeugt, dass unser Projekt eine Zukunft hat“, sagt denn auch Susanne Gert, „aber wir brauchen noch mehr ehrenamtliche Unterstützung.“ Zum Beispiel für Großeltern und ihre Enkel, die nicht in der gleichen Stadt wohnen. Oder für Scheidungskinder, deren Eltern in verschiedenen Städten leben. Oder für die beiden älteren Damen, von denen die eine regelmäßig die Tochter in Pforzheim besucht und die andere ihre Schwester in Heilbronn. Beide sind über 80. Alleine Zug fahren? Das würden sie sich nicht mehr zutrauen, erzählt Susanne Gert. Und: „Wir reagieren mit diesem Projekt

auf die gesellschaftlichen Entwicklungen der vergangenen 20 oder 30 Jahre. Es gibt immer mehr Scheidungskinder und immer mehr Ältere.“ Durch das Projekt „Du reist nicht allein“ bekommen Kinder die Möglichkeit, regelmäßig den anderen Elternteil zu besuchen, und Ältere die Chance, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen.

„Die Weste ist unsere Fahrkarte“

Das Angebot der Bahnhofsmission gilt übrigens nur innerhalb Baden-Württembergs und nur in Regionalzügen. „Unsere Ehrenamtlichen müssen am gleichen Tag wieder zurück nach Hause können“, sagt Susanne Gert. „Die Weste der Bahnhofsmission ist unsere Fahrkarte.“ Und die gilt auch im VVS. Die Sozialpädagogin erzählt von einer jüngeren blinden Frau, die jede Woche mit U-Bahn und Bus von ihrer Wohnung in ein Pflegeheim fährt und dafür Hilfe braucht. „Sie besucht dort eine Frau, die seit 25 Jahren im Koma liegt, und redet mit ihr.“ Einfach so.

„Manchmal gerät das Leben aus der Spur“, steht auf der Internetseite der Bahnhofsmissionen. „Dann brauchen Menschen Hilfe.“ Die Bahnhofsmissionen helfen. Sofort und gratis. Schön, wenn sie den Menschen auch beim Helfen helfen können. ■

www.du-reist-nicht-allein.de



Dieser Kartenausschnitt aus dem Jahr 1899 zeigt deutlich, wie groß der Schlosspark ursprünglich war. Der Bahnhof befand sich noch an der heutigen Bolzstraße.

WIEDERGUTMACHUNG DURCH STUTTGART 21

Christian von Holst zeigt: Die Bahngleise haben Narben hinterlassen

TEXT: KATRIN LEBHERZ

Diskussionen rund um den Stuttgarter Hauptbahnhof? Debatten um die Frage, ob ein Durchgangsbahnhof sinnvoll ist oder nicht? Ein Thema, das vor allem in den letzten Monaten und Jahren rund um Stuttgart 21 geführt wurde – möchte man meinen. Doch folgt man den Ausführungen von Christian von Holst, dem langjährigen Direktor der Stuttgarter Staatsgalerie, so wird eines deutlich: Bereits um 1900 wurde in Stuttgart die Möglichkeit eines Durchgangsbahnhofs mit umfassenden Tunnelbauten geprüft.

„Schienen haben eine trennende Wirkung und stehen der Entwicklung im Weg. Wir müssen daher die einmalige Chance nutzen, bestehende Stadtteile wieder zusammenzuführen. Hierzu muss auch das Know-how der Hochschulen in der Region Stuttgart genutzt werden.“ Mit diesen Worten eröffnete der Kuratoriumsvorsitzende des Forums Region Stuttgart, Hans Jochen Henke, im Februar die Vortragsveranstal-

tung in der Handwerkskammer. An diesem Abend ging es zwar um das Stuttgarter Bahnprojekt, im Vordergrund aber stand die historische Stadtentwicklung. Als Hauptredner war Christian von Holst geladen, der bis 2006 die Staatsgalerie leitete und sich seither intensiv mit der Frage beschäftigt, wie sich der Schlossgarten seit dem späten 19. Jahrhundert entwickelte, wie er durch Bahnhofsplanungen verändert wurde und wie man den daraus resultierenden Folgen der Stadtentwicklung begegnete.

Die Ergebnisse, die Christian von Holst in seinem kurzweiligen Vortrag eindrucksvoll mit Plänen und Zeichnungen unterlegte, gehen vor allem auf die Erhebung Württembergs zum Königreich im Jahr 1806 zurück. Zu dieser Zeit ließ König Friedrich in Stuttgart eine imposante Parkanlage errichten. Diese reichte vom Neuen Schloss bis nach Cannstatt und war von zwei Seen und einer großen Platanenallee geprägt. Rund vierzig Jahre später wurde der Entschluss gefasst,

einen Stuttgarter Bahnhof auf dem Areal an der heutigen Bolzstraße mitten im Zentrum der Residenzstadt zu errichten. So entstand entlang des Schlossgartens ein Bahndamm mit zwei Gleisen, eine weitere Verbindung wurde in Richtung Feuerbach gebaut. Noch heute markieren diese Verbindungen das Stuttgarter Gleisareal. Innovativ und mutig zum damaligen Zeitpunkt: Um nach Cannstatt zu gelangen, ließ König Wilhelm unmittelbar unter dem Schloss Rosenstein einen Tunnel hindurchführen. „Der König hatte damals mehr Vertrauen in seine Ingenieure, als manch einer dies heute, einhundert Jahre später, beim Projekt Stuttgart 21 zu haben scheint“, so von Holst.

Wachsende Zahl von Gleisen

Mit rasender Geschwindigkeit wuchs nicht nur die Einwohnerzahl, sondern auch die Anzahl der Gleise. Ein Güterbahnhof wurde errichtet und zahlreiche Bauten mussten dem steigenden Zugverkehr weichen. Die ohnehin enge Tallage erschwerte die Stadt-



Die Bahngleise haben den Schlossgarten verdrängt. Mit Stuttgart 21 bekäme der Park 20 Hektar zurück.

entwicklung und den Wohnungsbau für die mittlerweile rund 300.000 Stuttgarter. Aus Mangel an Entfaltungsspielraum wurden 1901 und 1906 erstmals Planungen für einen Durchgangsbahnhof entwickelt. Wegen technischer und finanzieller Probleme rückte man von diesen Konzepten ab – und entschied sich im Gegenzug für einen Neubau nach den Plänen von Paul Bonatz auf dem heutigen Bahnhofsareal. Der erneute Eingriff in die Landschaft war immens und ein Großteil der Platanenallee mit rund 800 Bäumen fiel dieser Neugestaltung zum Opfer.

Bonatzbau als Hindernis

Auch wenn man den neuen Bahnhof schnell als Wahrzeichen der Stadt begriff, wurde dieser bereits kurze Zeit nach der Eröffnung im Jahr 1928 als Hindernis für die Stadtentwicklung gesehen. Mit einem weiterführenden Straßenverkehrsplan schaffte es Bonatz selbst, seinen Bahnhofsbaus unangetastet zu lassen. „Bonatz schlug in den Dreißigerjahren vor, den Bahnhof von einer Autostraße unterqueren zu lassen und über einen Kreisverkehr als Parkstraße durch den Schlossgarten zu führen – eine Idee, die er nach Kriegsende als ‚Parkway‘ wieder aufgriff und die nur wegen der Währungsreform gestoppt wurde“, berichtet Holst. Mit dem wirtschaft-

lichen Aufschwung wurden immer wieder neue Überlegungen entwickelt – und aus den verschiedensten Gründen nicht realisiert. So auch die Planungen der Stuttgarter Architekten Günther Behnisch und Roland Ostertag aus den Sechzigerjahren, die einen unterirdischen Durchgangsbahnhof vorsahen und die oberirdischen Gleisflächen zugunsten eines innerstädtischen Regattasees nutzen wollten.

SSB 19

Mit den seit 1991 entwickelten Plänen von Stuttgart 21 schließt sich für Christian von Holst der Kreis. „Der Gedanke, den Bahnhof an seinem Ort zu halten und die Gleise verschwinden zu lassen, scheint mir geradezu ideal für Stuttgart's verkehrliche Situation“, so von Holst. An die Adresse der Kritiker des Bahnhofsprojekts richtete er klare Worte: Die Erhaltung des Kopfbahnhofes stelle für ihn die Variante „SSB 19“ dar – „Sanierter Sackbahnhof des 19. Jahrhunderts“.

Für ein in die Zukunft gerichtetes Denken sprach sich am Abend auch der ehemalige Generalsekretär des Deutschen Handwerks, Hanns-Eberhard Schleyer, aus. Immer öfter würden demokratisch legitimierte Projekte nachträglich infrage gestellt, eine Tatsache, die er mit Sorge betrachte und mit der auf Dauer keine politische Handlungs- und

Gestaltungsfähigkeit erlangt werde. Dies sei jedoch die wesentliche Voraussetzung, um Unternehmen bei der Standortsuche für sich gewinnen zu können. Stuttgart müsse die Chance nutzen, mit Stuttgart 21 einen Schub für die Ansiedlung von neuen Technologien und Firmen sowie zur Gestaltung einer attraktiven Stadt zu erzielen. Bekräftigt wurde Schleyer vom Vorsitzenden von Pro Stuttgart 21, Edmund Hug. Dieser bemängelte, dass die Zukunftsfähigkeit des Standort Stuttgarts zu wenig im Blickpunkt stehe. „Jetzt ist die Chance da“, so sagt Hug, „die Fehler der Vergangenheit durch die stadtplanerischen Möglichkeiten, die das neue Stadtquartier bietet, zu korrigieren.“

20 Hektar mehr Park

Dieser Meinung konnte sich auch Christian von Holst nur anschließen: „Mit Stuttgart 21 ist eine Art Wiedergutmachung gegenüber den Eingriffen der Vergangenheit möglich. Dem schmerzlichen Verlust von vielen Bäumen steht ein Zugewinn des Stadtparks von 20 Hektar gegenüber. Zudem erhält Stuttgart mit dem Rosensteinquartier ein Stadtviertel, das bereits 1880 ausgewiesen war. Hier wird also nach rund 150 Jahren eine alte Zukunftshoffnung erfüllt.“ ■

www.forum-region-stuttgart.de



Gemeinsames Kochen schafft neue Kontakte und bringt schmackhaftes Essen auf den Tisch

ÜBER DEN TELLERRAND

Neugier, Austausch und Vernetzung kennzeichnen die Arbeit der JugendRegion Stuttgart

TEXT: DOROTHEE LANG

In der JugendRegion Stuttgart arbeiten der Stadtjugendring Stuttgart und die Kreisjugendringe zusammen. Es geht um die Jugendarbeit der Zukunft, wie etwa um Angebote für Jugendliche. Gute Ideen sollen in der Region auf fruchtbaren Boden fallen.

Sie lernten sich an den Kochtöpfen kennen. Pfadfinder brutzelten gemeinsam mit einer griechischen Jugendgruppe. Die bosnische Jugend kochte mit dem Kreisjugendwerk der AWO. Am Ende schmeckten Pizzasuppe, Wurstgulasch und weitere 100 Gerichte. 200 Jugendliche aus Deutschland und der Welt bereiteten in 24 Gruppen schwäbische und internationale Köstlichkeiten zu. Herausgekommen ist ein kulinarischer und kultureller Blick „über den Tellerrand“. Am Herd schwinden die Hemmschwellen. Gemeinsames Kochen und Essen verbindet. „Über den Tellerrand“ heißt das Kochbuch dieses Projekts. Der Titel ist Programm, auch für die Zusammenarbeit des Stadtjugend-

rings Stuttgart und der Kreisjugendringe. Das gemeinsame Dach: die JugendRegion Stuttgart. Rainer Mayerhoffer vertritt für die nächsten zwei Jahre die JugendRegion. Für den Geschäftsführer des Stadtjugendrings Stuttgart e. V. sind der unbefangene Austausch, Zusammenarbeit und Vernetzung wesentliche Prinzipien.

Wo entwickelt sich die Jugendarbeit in den nächsten Jahrzehnten hin? Zu dieser Frage tauschen sich die Verantwortlichen der Jugendregion seit gut zwei Jahren im Zuge des Projekts „Innovationsringe“ aus. Ähnlich wie bei der Jugendarbeit ist „freies Denken“ ausdrücklich erwünscht, nach Auffassung von Mayerhoffer sogar unbedingt erforderlich. Denn erst wenn man sich innerlich völlig frei mache von Denkverböten und möglichen Hemmnissen entstünden gute Ideen. Und so ging es bei der Auftaktveranstaltung um Innovationen im weitesten Sinne – von der Definition bis zum Innovationsmanagement. Darauf aufbauend

„diskutieren und reflektieren wir die ganze Bandbreite zukunftsrelevanter Themen“, erläutert Mayerhoffer. Es gehe um Visionen für innovative Jugendarbeit und darum, diese zukunftsfähig zu machen. Wie sieht die Jugendarbeit in zwanzig oder dreißig Jahren aus, wenn es immer weniger Jugendliche gibt? Wie bleiben Jugendliche seelisch und körperlich gesund? „Wir gehen Themen modular an, die alle Jugendringe über die Kreisgrenzen hinaus beschäftigen“, stellt Mayerhoffer klar. Dabei stoßen sie auch auf manch ungelöstes Thema. Die Bereitstellung von Kindergartenplätzen am Arbeitsort von Pendlern sei nach wie vor ein Problem. Ebenfalls schwierig wird's, wenn ein Kind, sagen wir aus Stuttgart, an einer Freizeit im benachbarten Fellbach teilnehmen möchte. Als Nächstes werden sich die Jugendarbeiter mit der Ganztagschule beschäftigen.

Angesichts der Diskussionen um Stuttgart 21 ist das Thema „Engagement und Partizipation“ aktueller denn je. Auch darüber haben



Foto: Stadtjugendring Stuttgart

Die Teilnehmer der Zukunftskonferenz haben unvoreingenommen Themen diskutiert und Ideen erarbeitet

sich die Jugendarbeiter unter den „Innovationsringen“ ausgetauscht. Glaubwürdigkeit und eine möglichst konkrete Ansprache sind bei Jugendlichen genauso gefragt wie bei Erwachsenen. In Bezug auf Stuttgart 21 macht Rainer Mayerhoffer deutlich: „Partizipation heißt nicht für oder wider, sondern echte Beteiligung.“ Für ihn als Geschäftsführer des Stadtjugendrings Stuttgart könnte die Entwicklung des Rosensteinquartiers ein Pilotprojekt in dieser Hinsicht werden. Doch bereits in der Konzeptionsphase sind die Rahmenbedingungen für Mayerhoffer klar, halbe Sachen sind nicht sein Ding. „Wir streben keine Trockenübung an. Wir können die Jugendlichen dann einbinden, wenn sie Erfahrungen sammeln können. Nur schöne Bilder zu malen, ist nicht jugendgerecht.“

Im Klartext: Jugendliche sollten zumindest vorübergehend auf dem Gelände Flächen erhalten, die sie dann gestalten könnten. Unterschiedliche Jugendszenen müssten sich auseinandersetzen und ihre jeweiligen Interessengegensätze unter einen Hut bekommen. Aber auch die Interessen anderer Bevölkerungsgruppen. „Das wäre eine Form wirklicher Beteiligung, die nicht umsonst zu haben ist.“ Er wirbt für „eine Chance des Ausprobierens“. Ein spannender Lernprozess für alle. Und wenn's gelingt, auch wieder übertragbar auf andere Ecken

der Region Stuttgart. Dass Jugendliche sehr wohl interessiert sind, über den Tag hinauszublicken, haben die landesweiten Zukunftskonferenzen und die Jugendhearings in der Region gezeigt. Die Ergebnisse der Zukunftskonferenzen werden jeweils mit Politikern diskutiert und im Juli der Landesregierung übergeben. Der Vergleichbarkeit wegen sind Ablauf und Themen vorgegeben. Die Ergebnisse der Stuttgarter Jugendlichen zum Thema Mobilität sind im oben skizzierten Sinne innovativ. Einen Monat lang kostenlos ÖPNV für alle, lautet ihre Idee. Mit diesem Anreiz möchten sie testen, wie viele Leute tatsächlich ihr Auto stehen lassen würden und wie sich der CO₂-Ausstoß verringern würde. Wo Erwachsene gleich abwinken, bleiben die Jugendlichen am Ball. Wenn der ÖPNV kostenlos ist, wird er attraktiver, also bräuchte man bessere Takte und mehr Fahrzeuge, folgern sie. Um den Engpass zu beseitigen, schlagen sie vor, S-Bahn-Fahrzeuge übergangsweise aus anderen deutschen Städten einzusetzen. Nach den Vorstellungen der Jugendlichen sollten EU-Töpfe angezapft werden, um das Ganze zu finanzieren. Rainer Mayerhoffer war von diesen Ideen begeistert und auch die Politiker haben ziemlich gestaunt.

Unabhängig davon, ob sich diese Ideen umsetzen lassen, zeigen sie doch, dass

die überwiegend 20-Jährigen die ganze Breite des Themas erfasst und Lösungen präsentiert haben. „Das klappt nur, weil Jugendliche risikofreudiger sind und recht frei von eingefahrenen Denkmustern“, so Mayerhoffer. Ganz nebenbei ließen sich die Vorschläge auch auf andere Städte und Regionen übertragen.

„Übertragbarkeit und Partizipation leben wir auch in unserer Arbeit. Das gehört zum Solidarprinzip der Jugendringe“, erläutert Mayerhoffer. Und weil er den Worten Taten folgen lässt, veranschaulicht er dies an den Mitgliedern des Stadtjugendrings Stuttgart. „Wenn man sich Beteiligung auf die Fahnen schreibt, muss man diese auch leben“, sagt er. Er verweist darauf, dass man sich in Stuttgart früher als anderswo Migrantengruppen gegenüber geöffnet habe. Heute machen diese rund ein Drittel der Mitglieder aus. „Das war das Beste, was wir machen konnten“, urteilt Mayerhoffer. Sein Kollege Frank Baumeister aus dem Rems-Murr-Kreis findet dieses Beispiel nachahmenswert. Und auch das interkulturelle Kochprojekt stößt auf große Resonanz. Die Idee dazu kommt übrigens aus Frankfurt. Auch hier: Nachahmung erwünscht! ■

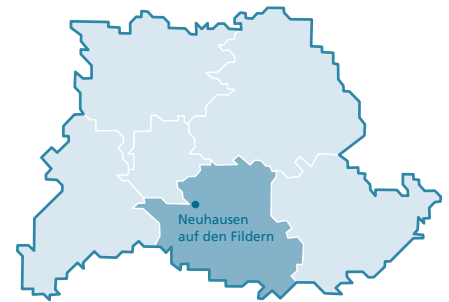
- www.jugendregion.de
- www.innovationsringe.de
- www.kinderregion.org



Ein gemütliches Fleckchen: der Schlossplatz

Neuhausen a. d. F.

Einwohner (30.06.2010)	11.375
Fläche (2010)	1.247 Hektar
Sozialversicherungs- pflichtig beschäftigte Arbeitnehmer (30.06.2010)	5.434
Kaufkraft (2010)	24.232 €/Einw.
Auspendler (30.06.2010)	3.606
Einpendler (30.06.2010)	4.537



FASNETHOCHBURG MIT FILDERDOM

Kommune im Profil (39): Neuhausen auf den Fildern

TEXT: BRIGITTE FRIES

Die Narren sind ausgezogen, der Frühling ist eingezogen und gerade bei strahlendem Sonnenschein präsentiert sich der umfassend sanierte Neuhausener Ortskern im besten Licht. Rund 20 Millionen Euro sind hier in den vergangenen 10 Jahren investiert worden, um Historisches zu bewahren und Neues zu schaffen. Und auch viele Kritiker des Sanierungsprojekts sind letztlich vom Ergebnis angetan.

„Wir hatten von Anfang an die Vision, dass Menschen nicht nur hier wohnen, sondern dass sie hier gerne leben, sich treffen und begegnen“, sagt Bürgermeister Ingo Hacker. Die Rechnung ist seiner Meinung nach aufgegangen. „Wir haben es geschafft, wieder Monopoldienstleister wie die Post, Polizei, einen Notar, eine Apotheke und Ärzte anzusiedeln, durch die die Menschen in den Ortskern zurückkommen.“ In diesem Zusammenhang spricht Hacker auf gut

Schwäbisch vom „Eh-da-Faktor“: „Sind die Leute eh schon da, dann gehen sie vor Ort noch einkaufen oder einen Kaffee trinken“, so der Schultes.

Zu den Frequenzbringern, die dazu beitragen, dass Neuhausen neu belebt wird, zählt auch der Cap-Markt, der als Vollsortimenter alles Nötige bereithält und den Einzelhandel wieder stabilisiert. „Bevor wir mit der Ortskernbelebung begonnen haben, fand hier ein drastisches Ladensterben statt“, erzählt Hacker. Zwei Lebensmittelgeschäfte vor Ort hatten zugemacht, in der Folge mussten die Einzelhändler aus Mangel an Kundschaft reihenweise schließen. „Das war der Punkt, an dem wir unter anderem damit begonnen haben, öffentliche Räume aufzuwerten, attraktive Parkmöglichkeiten zu bieten und Engstellen im Verkehr abzuschaffen“, berichtet der 48-Jährige.

Allein 5,2 Millionen Euro sind in die Sanierung des Oberen Schlosses geflossen, das

künftig als Bildungszentrum genutzt werden wird. Das Gebäude, das nun die Musikschule und die öffentliche katholische Bücherei beherbergt, thront über dem ebenfalls neu gestalteten Schlossplatz und verleiht dem Ortskern sein unverwechselbares, charakteristisches Aussehen. Im Hintergrund erhebt sich die katholische Kirche St. Peter und Paul, die aufgrund ihrer außergewöhnlichen Größe oft mit dem Spitznamen „Filderdom“ betitelt wird. Diese und andere historische Bauten erinnern an die reiche Geschichte, die Neuhausen zu bieten hat. Erstmals urkundlich erwähnt wurde die Gemeinde im Jahre 1153. Im 14. Jahrhundert kam das damalige Gut Neuhausen für fast 400 Jahre unter österreichische Herrschaft. „In dieser Zeit war Neuhausen eine katholische Enklave, umgeben vom württembergisch evangelisch-pietistisch geprägten Ausland“, erzählt Hacker. „Von den Neuhausenern werden die Protestanten bis heute gerne als Wüstgläubige bezeichnet.“ Die Zeiten seien hart gewesen damals und für die Menschen



Das Bildungszentrum Oberes Schloss



Die Orgel aus dem Jahr 1854 steht in der Kirche St. Peter und Paul.

sei es in erster Linie darum gegangen, zu überleben. Sie hätten es aber durchaus auch verstanden, die im Laufe des Kirchenjahrs anfallenden Feste wie Fasnet oder Fronleichnam im großen Stile zu feiern.

Dieser katholisch geprägten Tradition hat Neuhausen es also zu verdanken, dass die Gemeinde heute weit über die Grenzen der Region hinaus als Fasnetshochburg bekannt ist. Allein der traditionelle Umzug am Fasnetssonntag lockt jedes Jahr Zehntausende von Besuchern auf die Fildern. Der Narrenbund Neuhausen zählt rund 1.600 Mitglieder und ist damit der mitgliederstärkste Verein im Landesverband württembergischer Karnevalsvereine. Mit mitgliedsstarken Vereinen kennt sich Bürgermeister Hacker aus: „Wir haben in Neuhausen mehr Vereinsmitgliedschaften als Einwohner“, sagt er und schmunzelt dabei. Unter den rund 11.400 Einwohnern, die der Ort auf den Fildern zählt, gäbe es nicht wenige, die Mitglied in durchschnittlich vier Vereinen seien. Und gerade das sei das Besondere an den Menschen in seiner Gemeinde, meint Hacker, dass sie mitmachen, sich einbringen – und dabei auch durchaus den Plänen oder Entscheidungen des Bürgermeisters und des Gemeinderats kritisch gegenüberstehen. „Gerade als es um den Umbau des Schlossplatzes ging, wurden auch hochemotionale

Diskussionen geführt“, berichtet der Schultes, der, wenn nicht direkt darauf angesprochen, dann spätestens in der Fasnet sein Fett abkriegt. „In der Bütt spricht man alles an, wird durch den Kakao gezogen, arbeitet damit aber auch alles auf“, so Hacker, „keiner ist nachtragend.“ Und wenn das Ergebnis schließlich überzeugt, seien auch die Kritiker bereit, dies zuzugeben.

„Armes Schwein“

Im vergangenen Jahr ist der Bürgermeister an Fasnet beim traditionellen Rathaussturm ganz in Rosa gewandet als „Neuhausers ärmstes Schwein“ aufgetreten. Mit der Kostümierung und der Sammelbüchse in der Hand wollte er auf die leeren Stadtkassen aufmerksam machen. Die Wirtschaftskrise habe den Ort nämlich „voll erwischt“, erklärt Hacker. Die Gewerbesteuererinnahmen sind von rund 11 Millionen Euro im Jahr 2008 auf gerade mal 80.000 Euro im Jahr 2009 gesunken. Grund sei, dass die größten Steuerzahler vor Ort, darunter namhafte Großfirmen, aus dem automotiven Bereich kommen. Mittlerweile hätten sich die Unternehmen wieder erholt, nur wirke sich die entspannte Lage noch nicht direkt auf die städtische Haushaltskasse aus. Durch die Geldnot sei der Gemeinderat gezwungen gewesen, ein „hartes Krisenmanagement“ aufzustellen.

Alle noch nicht begonnenen Investitionen mussten erst einmal bis auf Weiteres in der Schublade verschwinden.

100 Volunteers

Doch obwohl der Gürtel enger geschnallt werden musste, gibt es im Ort eine beeindruckende Zahl an Projekten und Initiativen. Hierzu gehören beispielsweise die flexible und verlässliche Kinderbetreuung für Kinder bis 10 Jahre – oder das bürgerschaftliche Engagement der rund 100 Volunteers. Diese ehrenamtlich Engagierten bieten Hilfe und Beratung, stellen kulturelle Angebote auf die Beine oder initiieren den Kontakt zwischen Menschen aus verschiedenen Altersgruppen oder Kulturen. „Unter den Volunteers sind viele Ruheständler, die nun die Zeit finden, sich für das Gemeinwohl einzubringen“, so Hacker. Viel Engagement zeigen auch die Firmen vor Ort, die sich nicht nur finanziell an Projekten beteiligen, sondern auch konkret Hilfestellung leisten, wenn es beispielsweise darum geht, bei Kindergartenkindern das Interesse für Technik zu wecken oder Schulabgängern den Weg ins Berufsleben zu ebnet. „Die Neuhäuser halten zusammen“, sagt der Schultes nicht ohne Stolz. „Das hat sich damals am besten gezeigt, als es darum ging, den Ausbau des Flughafens zu verhindern.“ ■

www.neuhausen-fildern.de

„NEUHAUSEN BRAUCHT DIE HOCHGESCHWINDIGKEITSSTRECKE“

Bürgermeister Ingo Hacker im Gespräch

INTERVIEW: BRIGITTE FRIES



Bürgermeister
Ingo Hacker

Herr Hacker, Neuhausen ist regelmäßig morgens und abends durch große Verkehrsprobleme belastet. Wie lassen sich diese lösen?

Hacker: Neuhausen hat durch die Nähe zur Landeshauptstadt, die unmittelbare Nachbarschaft zum Flughafen und zur Landesmesse sowie den direkten Anschluss an die Autobahn A 8 entscheidende Standortvorteile zu bieten. Im Hinblick darauf haben sich bei uns einige auch international agierende Großunternehmen niedergelassen. Gemeinsam mit den mittelständischen Unternehmen, zahlreichen Handelsbetrieben und Dienstleistungsunternehmen haben wir hier vor Ort rund 6.500 Arbeitsplätze zu bieten. Die Kehrseite ist aber ein massives Verkehrsaufkommen. Was wir deshalb dringend brauchen, ist der von den Gemeinden Filderstadt und Neuhausen lang geforderte Schienenanschluss. Wie sich nämlich anhand von entsprechenden Gutachten gezeigt hat, ist die beste Lösung die Verlängerung der S-Bahn von Bernhausen über Sielmingen bis nach Neuhausen. Zwingende Voraussetzung hierfür ist aber die Realisierung des Bahnprojekts S21 und der Neubaustrecke Stuttgart–Ulm und in diesem Zuge der Bau des Filderbahnhofs am Flughafen.

Stichwort Flughafen: Sie haben ja vor einigen Jahren in Ihrer Funktion als Bürgermeister und als Vorsitzender des Kommunalen Arbeitskreises Filder (KAF) gegen eine zweite Start- und Landebahn gekämpft.

Hacker: Und zwar mit Erfolg – dank der breiten Unterstützung, die wir aus der Bevölkerung erfahren haben. Es war begeisternd, wie auch die Vereine im Ort in kürzester Zeit aktiv geworden sind. Solche gut organisierten und friedlichen Großdemonstrationen hat man selten erlebt. Was unseren Protest angeht, sind wir

bereits damals von der Prämisse ausgegangen, dass der Anschluss ans Hochgeschwindigkeitsnetz kommt, damit sich der Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert. Gerade auch für die vielen Geschäftsleute hier am Ort sind schnelle und effektive Verbindungen äußerst wichtig.

Diskussionen gab es in Ihrer Gemeinde in den vergangenen Jahren nicht nur um Themen wie den Flughafenausbau oder das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm, sondern auch um die Ortskernsanierung.

Hacker: Bei uns im Ort gibt es keine Politikverdrossenheit. Die Bürger sind an Plänen und Projekten sehr interessiert und begleiten diese durchaus auch kritisch. Ich bin sehr froh darüber, dass die Menschen die Gelegenheit nutzen, in meine Sprechstunden zu kommen, an Bürgergesprächen teilzunehmen und sich einzubringen.

In diesem Jahr läuft Ihre zweite Amtszeit aus. Werden Sie sich bei der Bürgermeisterwahl am 25. September erneut aufstellen?

Hacker: Ich werde auf jeden Fall wieder antreten. Gerade wenn die Bürgerinnen und Bürger mitmachen und auch der Gemeinderat mitzieht, kann man als Bürgermeister sehr vieles gestalten. Wir haben in den letzten fünfzehneinhalb Jahren gemeinsam enorm viel erreicht. Aber ich habe noch genügend Pläne und Visionen für mindestens weitere acht Jahre im Amt. ■

TERMINE & VERANSTALTUNGEN

Dienstag, 3. Mai 2011

(19.00 Uhr, Galerie für Technik, Arnoldstraße 1, Schorndorf)

7. sport talk „Faszination Motorsport“

www.sportregion-stuttgart.de

Freitag, 6. Mai 2011

(13.00 Uhr bis 17.00 Uhr, Haus der Katholischen Kirche, Stuttgart)

Ethik in der Region. Unternehmen und ihre gesellschaftliche Verantwortung im Spiegel des Wertewandels

Das Dialogforum der Kirchen und die Wirtschaftsförderung Region Stuttgart (GmbH) laden zu einem Austausch über die Werteorientierung bei Firmen aus der Region ein. Unter den Mitwirkenden sind Prof. Dr. Dr. Ulrich Hemel und Karl Schlecht von der Firma Putzmeister.

Weitere Informationen: www.dialogforum.de

Montag, 27. Juni 2011

(13.30 Uhr bis ca. 17.30 Uhr, Liederhalle Stuttgart)

Expertenhearing zur „Zukunft des Verkehrs“

Öffentlicher Auftakt zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplans.

VERÖFFENTLICHUNG



Mobilität und Verkehr in der Region Stuttgart 2009/2010

Detaillierte Auskunft über Mobilität und Verkehr in der Region Stuttgart gibt die gleichnamige Broschüre. Die darin enthaltenen Mobilitätsdaten sind das Ergebnis einer regionsweiten Haushaltsbefragung aus den Jahren 2009/2010. Sie bilden den ersten Baustein für die Aktualisierung des Regionalverkehrsplans. Die knapp 140-seitige Broschüre ist als Band 29 der Schriftenreihe erschienen und gegen eine Schutzgebühr von 15 Euro beim Verband Region Stuttgart erhältlich. Download unter: www.region-stuttgart.org

IMPRESSUM

Herausgeber

Verband Region Stuttgart
Körperschaft des öffentlichen Rechts
Kronenstraße 25, 70174 Stuttgart
info@region-stuttgart.org
www.region-stuttgart.org

V. i. S. d. P.

Regionaldirektorin Jeannette Wopperer

Redaktion

Dorothee Lang (LA)
Telefon: 0711/227 59 11
Telefax: 0711/227 59 70

Autorinnen/Autoren dieser Ausgabe

Extern: Brigitte Fries, Sigrid Krügel, Katrin Leberherz

Intern: Michael Fuchs, Uta Hörmann, Dr. Klaus Lönhard, Sylvia Schreiber

Erscheinungsweise

Vierteljährlich im Januar, April, Juli und Oktober

Verteilung

Funktionsträger und Abgeordnete in Bund, Land, Region, Kreisen, Städten und Gemeinden; interessierte Behörden, Verbände und Einrichtungen; Medien; Stadtbüchereien
Weiterer Versand und Aufnahme in den Verteiler auf Anfrage.

Konzeption und Gestaltung

www.jungkommunikation.de

Druck

röhm typofactory Marketing GmbH, Sindelfingen
Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier

Titelfoto

Eine Lithografie von Franz Schnorr um das Jahr 1849 zeigt den Blick vom Rosenstein auf die unteren Anlagen; links die Eisenbahn, im Hintergrund Stuttgarts erster Bahnhof in der Bolzstraße. Robert Bothner/Landesmedienzentrum.

Bildnachweise Seite 12 und 13
Historische Karte 1899: ©Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtmessungsamt
Digitales Orthophoto 2008: ©LGL Baden-Württemberg vom 4. April 2011, Az: 2851.2-A/1057

Namentlich gekennzeichnete Artikel müssen nicht der Meinung der Redaktion oder des Verbands Region Stuttgart entsprechen. Alle Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Eine Verwertung, z. B. Vervielfältigung, Verbreitung, die Speicherung in elektronischen Systemen, der Nachdruck und sonstige Anwendungen, unterliegt den Grenzen des Urheberrechtsgesetzes und ist nur mit vorheriger Genehmigung des Herausgebers gestattet.

