

aktuell

Freiberg

Mischung aus Moderne und Tradition



Der demografische Faktor

*Modellrechnung
bis 2025*

Strategien für die Zukunft –

*Fraktionsumfrage zum
neuen Regionalplan*

Wünsche zum S-Bahn-Wettbewerb

Hearing gibt Anregungen



Region
Stuttgart

Politik als Beruf

Liebe Leserinnen und Leser!

„Die Politik bedeutet ein starkes langsames Bohren von harten Brettern mit Leidenschaft und Augenmaß zugleich.“ All diejenigen, die Politik zu ihrem Haupt- oder Nebenberuf gemacht haben, können beurteilen, ob Max Webers viel zitierter Satz eher als Ansporn oder als Trost gemeint sein mag. Ausdauer, die Fähigkeit zum Ausgleich und Engagement sind in der Politik ein Muss.

Nichts Neues für die beiden Oberbürgermeister Winfried Kübler aus Schorndorf und Heinz Kälberer aus Vaihingen/Enz. Immerhin haben sie zusammengerechnet 76 Jahre an der Spitze von Städten und Gemeinden gestanden. Jetzt treten sie von der kommunalpolitischen Bühne ab. „Region Stuttgart aktuell“ hat mit ihnen und Regionaldirektor Dr. Bernd Steinacher über das Verhältnis von Kommunen und Region gesprochen. Herausgekommen ist eine einstündige lebendige Diskussion, die ebenso um Kirchtürme wie um die Metropolregion kreiste, aber auch um großflächigen Einzelhandel oder das Kaufverhalten der Bürger.

Lesen Sie das Gespräch auf Seite 14 und beurteilen Sie, ob man den gemeinsamen Nenner von Kommunal- und Regionalpolitik hätte besser formulieren können als Max Weber, der 1919 schrieb: „Es ist ja durchaus richtig, und alle geschichtliche Erfahrung bestätigt es, dass man das Mögliche nicht erreichte, wenn nicht immer wieder in der Welt nach dem Unmöglichen gegriffen worden wäre.“



*Dorothee Lang
Redaktion „Region Stuttgart aktuell“*

Editorial _____	2
Regionalplanung _____	
Der demografische Faktor – „Perspektiven 2025“ – Modellrechnungen zur Zukunft _____	6
Aktuelles _____	
Strategien für die Zukunft – Fraktionsumfrage _____	8
„Kirchturmspolitik ist wichtig“ – Gespräch mit OB Kübler, OB Kälberer und Dr. Steinacher _____	14
Ein liebenswerter Flecken Erde _____	17
Kommune im Profil _____	
Freiberg – Mischung aus Moderne und Tradition _____	11
„Die A 81 muss ausgebaut werden“ – Interview mit Freibergs Bürgermeister Ralf Maier-Geißer _____	12
Verkehr _____	
S-Bahn hält hohes Niveau _____	18
Von der "Misery Rail" zur Mersey Rail _____	19
Mobilisierung für die Magistrale _____	21
Wünsche zum S-Bahn-Wettbewerb _____	22
Modern und praktisch – Bahnhof Bad Cannstatt eingeweiht _____	24
Wirtschaft _____	
Verkehrsgünstig, verfügbar und erweiterungsfähig – Nachfrage und Angebote von Gewerbestandorten _____	24
Wo sind die Lorbeeren von morgen? – Wirtschaftsförderung startet Strategiediskussion _____	26
Rubriken _____	
Kurz notiert _____	4
Veröffentlichungen _____	27
Termine & Veranstaltungen _____	27
Impressum _____	27



Foto: Eppler

16 Reichlich Diskussionsstoff



Foto: privat

17 Stipendiat berichtet aus Northern Virginia



Foto: ad

24 Bahnhof Bad Cannstatt eingeweiht

◀ Titelmotiv: Bürgerzentrum „Prisma“ im Zentrum Freibergs
Foto: Werner Kuhnle

Ess-Bahn

Da staunten die Fahrgäste am Bahnsteig in Bietigheim-Bissingen nicht schlecht. Plötzlich waren sie mittendrin in einer Geburtstagsfeier. Gefeierte wurde ein Viertel Jahrhundert S5 von Ludwigsburg nach Bietigheim-Bissingen. Und wie bei jedem anständigen Geburtstag gab's auch hier einen riesigen Geburtstagskuchen. Zehn Meter rot-weißer Marmorkuchen in Form von 14 S-Bahn-Wagen warteten auf die hungrigen Fahrgäste am Bahnsteig. Jürgen Kessing, Oberbürgermeister der Stadt Bietigheim-Bissingen, Regionaldirektor Dr. Bernd Steinacher (Mitte) und Hans-Albrecht Krause (vorne), Sprecher und Kaufmännischer Leiter der S-Bahn Stuttgart waren auf dem Bahnsteig mit regelrechten Stapeln von Kuchenstücken unterwegs und verteilten ihn an die Gäste.



Nach fünfjähriger Bauzeit fuhren im Mai 1981 die ersten Züge von Ludwigsburg über die Haltestellen Asperg und Tamm nach Bietigheim-Bissingen. „Richtungsweisend“ sei es damals gewesen, sich für den Ausbau der S5 einzusetzen, lobte Oberbürgermeister Jürgen Kessing. Für 142 Millionen Mark wurden schließlich die Strecke von drei auf vier Gleise erweitert, die Bahnhöfe umgebaut und Park & Ride-Parkplätze angelegt.

Erfolgreiches Geburtstagskind

In den letzten 25 Jahren hat sich die S5 bewährt. Mehr als 40.000 Menschen seien täglich auf dieser Strecke unterwegs, wie Hans-Albrecht Krause in seiner kurzen Ansprache hervorhob. 7.000 davon würden in Bietigheim-Bissingen ein- oder aussteigen. Dass so viele Leute die S-Bahn nutzen, sei auf die hohe Qualität des S-Bahn-Systems in der Region Stuttgart zurückzuführen. Schließlich handele es sich bei der S-Bahn

in der Region Stuttgart um die „pünktlichste S-Bahn Deutschlands“.

Unterstützung vom Bund nötig

Regionaldirektor Dr. Bernd Steinacher lobte die gute Infrastruktur in Bietigheim-Bissingen. „Da gehört eine erfolgreiche S-Bahn einfach dazu.“ Um ihre Erfolgsgeschichte in der Region auch in Zukunft fortschreiben zu können, sei man auf die Zuschüsse durch den Bund angewiesen. Die Kürzung der Regionalisierungsmittel bezeichnete er als „grottenfalsch“. Der öffentliche Personennahverkehr sei aufgrund einer sich ändernden Bevölkerungsstruktur wichtiger denn je.

Jeder profitiert also von einer starken S-Bahn und bekommt ein Stück vom großen Kuchen. Wobei – nicht ganz jeder: „Schade, zu spät“, meinte eine enttäuschte Dame als der Zug abgefahren und von der essbaren S-Bahn nur noch einige Krümel übrig waren.

Andreas Dölker

Stihl-Preis für Helmuth Rilling

Der Hans-Peter-Stihl-Preis 2006 geht an Prof. Dr. Helmuth Rilling, den Künstlerischen Leiter der Internationalen Bachakademie in Stuttgart. Alljährlich zeichnet das Forum Region Stuttgart Persönlichkeiten aus, die sich in besonderer Weise um die Entwicklung der Region Stuttgart verdient gemacht haben.

Helmuth Rilling, 1933 in Stuttgart geboren, gilt als internationaler Musikbotschafter für die Region. Als Gastdirigent arbeitet er mit führenden Orchestern in der ganzen Welt zusammen. Sein künstlerisches Schaffen führte ihn unter anderem nach New York zu dem weltbekannten Komponisten und Dirigenten Leonard Bernstein. Eine besondere Freundschaft verbindet Rilling seit über 25 Jahren mit dem Israel Philharmonic Orchestra. Im Zentrum seiner Arbeit steht das Werk Johann Sebastian Bachs und dessen Einfluss auf die Musikgeschichte. Helmuth Rilling hat als einziger Dirigent weltweit sämtliche Kantaten Bachs eingespielt.

Die von Rilling 1981 ins Leben gerufene Internationale Bachakademie wurde von



der Jury mit Vertretern von Verband und Forum Region Stuttgart als einmalige kulturelle Einrichtung in der Region gewürdigt. Die Bachakademie organisiert verschiedene Veranstaltungen wie die Stuttgarter Bachwoche oder das Europäische Musikfest in Stuttgart. Zusammen mit der 1954 von Rilling ins Leben gerufenen Gächinger Kantorei und dem 1965 gegründeten Bach-Collegium steht die Bachakademie für die kulturelle Vielfalt der Region Stuttgart.

ad

Automatisch rundum sauber

„Der erste Eindruck zählt.“ Hans-Albrecht Krause, kaufmännischer Leiter der S-Bahn Stuttgart bei DB Regio, brachte auf den Punkt, warum 7,5 Millionen Euro in die neue Außenreinigungsanlage für die S-Bahnen investiert wurden. Nach einjähriger Bauzeit sind die Waschhalle, eine Halle für die Graffitibeseitigung und ein Technikgebäude im Mai offiziell in Betrieb gegangen. Die Waschanlage sei sehr wichtig für das Image der S-Bahn in der Region, war Jürgen Scherm, Ministerialrat im Innenministerium, überzeugt.

Alte Waschhalle nicht mehr zeitgemäß

In der Reinigungshalle auf dem S-Bahn-Betriebsgelände in Plochingen, die mit 90 Metern fast so lange wie ein Fußballfeld ist, können die S-Bahn-Riesen nun vollautomatisch gesäubert werden. Die Graffitischmierereien, die Jahr für Jahr einen Schaden in Millionenhöhe anrichteten, mussten bisher in der Werkstatt entfernt werden. „Das nahm uns dort natürlich Stellplätze weg und erzeugte eine schlechte Luft für die Arbeiter“, so der technische S-Bahn-Chef

Werner Faulhaber. In der neuen Graffiti-halle wurde dieses Problem durch ein modernes Lüftungssystem behoben. Solarzellen auf den Dächern und eine Reinigungsanlage, mit der die Hälfte des Abwassers wieder verwendet werden kann, entsprechen ebenfalls modernen Umweltstandards. „Eine rundum saubere Sache“, so die Einschätzung von Plochingens Bürgermeister Eugen Beck.

Zufriedene Kunden

Hans-Albrecht Krause von der Deutschen Bahn hofft, durch die neue Anlage die Qualität der S-Bahn spürbar zu verbessern. Mehrmals im Jahr können die Fahrgäste für die Qualität Schulnoten verteilen. Bisher seien die Ergebnisse nicht ganz zufriedenstellend gewesen. „Wobei die Note 2,5 eines kritischen Schwaben sicher mit einer 1,5 eines Fahrgastes der S-Bahn in Paris gleichzusetzen ist“, fügte Regionaldirektor Dr. Bernd Steinacher schmunzelnd hinzu.

Dunkle Wolken aus Berlin

Investitionen in die S-Bahn seien auch in Zukunft absolut notwendig, so Dr. Steinacher. 40 Prozent des Verkehrs würden in den Stoßzeiten über die S-Bahn abgewickelt. Die von Dr. Steinacher gefürchteten „dunklen Wolken am Himmel der Regionalisierungsmittel“ sah auch Ministerialrat Scherm. „Es geht bei dieser Diskussion nicht um Peanuts, sondern um einen schmerzhaften Einschnitt.“

Andreas Dölker

In Amt und Würden

Seit der letzten Ausgabe fanden in der Region wieder Oberbürgermeisterwahlen statt.

Neu gewählt:

Vaihingen/Enz: Gerd Maisch

Wieder gewählt:

Geislingen: Wolfgang Amann

Remseck: Karl-Heinz Schlumberger

Herzlichen Glückwunsch!

Stand: 8. Juni 2006

Regionaler Musik-Förderpreis

Das Popbüro Region Stuttgart vergibt erstmals den Musik-Förderpreis ‚Mars‘ (Music Award Region Stuttgart). In fünf Kategorien sollen neben besonders engagierten Bands auch Existenzgründer aus der Musikbranche, Songwriter und Schulen mit vorbildlichen Musikkonzepten gewürdigt werden. Für Personen, die sich in besonderer Weise um die Musik in der Region Stuttgart verdient gemacht haben, wird der ‚Mars Vip‘ vergeben. Hierfür können über die Website www.popbuero.de/mars Vorschläge eingereicht werden. Auf derselben Seite gibt es weitere Informationen zum Wettbewerb sowie das offizielle Teilnahmeformular.



Der ‚Mars‘ ist dotiert mit verschiedenen Förder- und Sachpreisen in Höhe von insgesamt 20.000 Euro. Ganz bewusst sollen nicht nur Musiker und Songwriter ausgezeichnet werden. Kreativen Ideen für neue Geschäftsmodelle oder interessanten Musikprojekten an Schulen bietet der mars ebenfalls ein Forum. Für den Förderpreis gelten in den einzelnen Kategorien folgende Bewerbungsfristen:

- Existenzgründer: 03. November 2006
- Songwriter: 03. November 2006
- Schule: 08. November 2006
- Bands: bereits abgeschlossen
- VIP: 03. November 2006

Das Popbüro als eine Einrichtung der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart und des Stuttgarter Jugendhauses versteht sich als Schnittstelle zwischen Wirtschaft, Kultur und Jugend. Seit der Gründung im Jahr 2004 wurden bereits mehrere hundert Jugendliche, Künstler, Musikunternehmen und Existenzgründer bei ihrem Einstieg in die Musikwelt unterstützt.

ad

www.popbuero.de/mars

Förderpreis ausgeschrieben

Noch bis 15. August können sich Privatpersonen, Vereine, Schulklassen oder Initiativen um den Förderpreis des Forum Region Stuttgart bewerben. Der mit insgesamt 25.000 Euro dotierte Förderpreis gliedert sich in folgende fünf Wettbewerbsbereiche: Bürgerschaftliches Engagement, Heimatpflege/Denkmalschutz, Kultur, Naturschutz/Umwelt sowie Sport. „Gesucht sind Projekte und Aktivitäten, die zur Gestaltung der Region Stuttgart als besonderer Standort und angenehmes Lebensumfeld beitragen“, wie es im Ausschreibungstext heißt. Innovative, kreative und „neue“ Projekte seien dabei genauso wichtig wie die traditionelle Vereins- und Verbandsarbeit. Informationen unter der Telefonnummer (0711) 2005578 oder im Internet

la

www.forum-region-stuttgart.de

Nachgerückt

Roland Wahl (CDU) ist in die Regionalversammlung nachgerückt. Der 32 Jahre alte Diplom-Volkswirt kommt aus Donzdorf (Landkreis Göppingen) und wird künftig im Wirtschaftsausschuss mitarbeiten. Grund für diesen personellen Wechsel ist das Ausscheiden von Dr. Dietrich Birk (CDU), der kürzlich zum Staatssekretär im Wissenschaftsministerium berufen worden ist.



Foto: privat

Der demografische Faktor

„Perspektiven 2025“ schildert mögliche Entwicklungsszenarien

Die Diskussion über den Megatrend des „demografischen Wandels“ ist aktueller denn je. Schlagzeilen wie „Dramatischer Altenanstieg“, „Rentnerschwemme naht“, „Deutschland stirbt aus!“ oder „Die Generationenvertragsbrecher“ beherrschen die Zeitungen.

Doch ganz so neu sind diese Erkenntnisse nicht. Bereits in den 70er Jahren wurde die „fühlbare Alterung“ der Gesellschaft in Verbindung mit Bevölkerungsverlusten prognostiziert. Zuwanderung lautete das Zauberwort, um den wirtschaftlichen und generativen Herausforderungen zu begegnen. Und dennoch, die Bevölkerungszahl wird abnehmen, und das Durchschnittsalter steigen.

Zu diesem Ergebnis kommt auch die vom Verband Region Stuttgart in Auftrag gegebene Studie des Pestel Instituts „Perspektiven 2025 Region Stuttgart – Modellrechnungen zur Zukunft von Leben, Wohnen und Arbeiten in der Region Stuttgart“. Im Unterschied zu den derzeit auf dem Markt befindlichen Prognosen bezieht diese Vorausrechnung gesamtgesellschaftliche Wirkungszusammenhänge und Interdependenzen mit ein. Neben der demografischen Entwicklung wurden auch Erwerbspersonen, Privathaushalte und die zu erwartende Wohnungsnachfrage bis 2025 berechnet. Die Wachstumswende sieht die Pestel-Studie allerdings nicht in ferner Zukunft, sondern bereits in den nächsten Jahren auf die Region Stuttgart zukommen. Sinkende Geburtenraten und steigende Sterbeüberschüsse führen nach den Berechnungen bereits ab 2007 zu einer negativen „natürlichen Bevölkerungsentwicklung“. Ein geringes Bevölkerungswachstum von derzeit 2,664 auf 2,672 Einwohnern bis 2008 kann vorübergehend noch durch Wanderungsgewinne erzielt werden. Ab 2009 erreichen jedoch

die auf Sterbeüberschüssen beruhenden Bevölkerungsverluste eine Größenordnung, die voraussichtlich über Zuwanderungen nicht mehr aufgefangen werden können.

Mehr Zuwanderungen als Schlüssel?

Bereits in den vorangegangenen Jahrzehnten basierte neben dem positiven Saldo aus Geburten und Sterbefällen ein Großteil der regionalen Einwohnergewinne auf Wanderungsüberschüssen. Neben gezielten Anwerbeaktionen wirkten insbesondere die wirtschaftlichen Perspektiven und die besseren Arbeitsmarktchancen (in den Produktionsbereichen) sowie verlockende Sozialstandards anziehend auf Zuwanderer. Dennoch konnte dieses Bevölkerungswachstum die sozialen Netze nicht nachhaltig stabilisieren. Die wechselseitige Abhängigkeit zwischen der Nettozuwanderung und der Arbeitsplatzentwicklung, die sich zunehmend von der Wirtschaftsentwicklung entkoppelt, ist augenfällig und eine der Grundannahmen der Pestel Modellrechnung. Wenn sich also zukünftig die (versicherungspflichtige) Arbeitsplatzzahl nicht deutlich erhöht, bleiben nicht nur die Zuwanderungen sondern auch die Beitragszahler aus.

Jobsuchende Immigranten konzentrierten sich bislang mehrheitlich auf einfachere Arbeitsplätze. Gerade diese werden jedoch bei steigenden Produktionskosten durch Rationalisierungsanstrengungen und Standortverlagerungen hierzulande zunehmend abgebaut. Die beschäftigungsrelevanten Zukunftsbranchen im Dienstleistungsbereich, zu denen beispielsweise Arbeitsplätze im Gesundheitsbereich ebenso gehören wie die unternehmensnahen Dienstleistungen, müssen die wegbrechenden Produktionsarbeitsplätze zunächst ersetzen bevor ein nennenswertes Arbeitsplatzwachstum entstehen kann. Voraussetzung ist jedoch,

dass neue und freigesetzte Arbeitnehmer frühzeitig und ausreichend für diese neuen Aufgaben qualifiziert werden.

Bedeutung für die Region

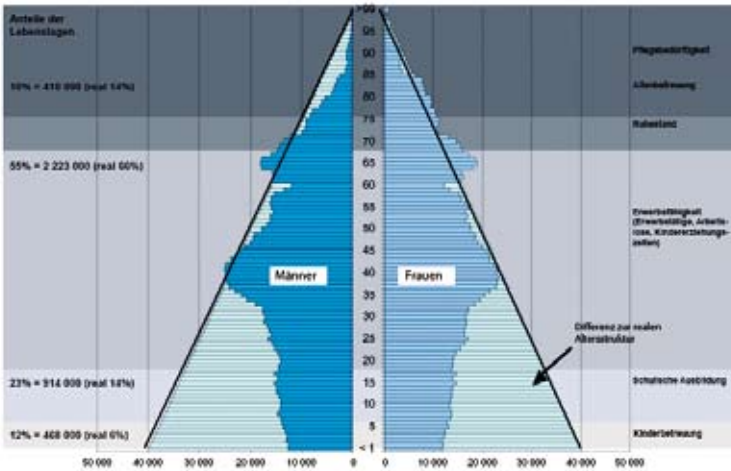
Die sich abzeichnende zukünftige Entwicklung ist für die Region Stuttgart jedoch kein Bedrohungsszenario. Wie sich gezeigt hat, kann Wirtschaftswachstum auch mit weniger Arbeitskräften erzielt werden. Die Alterung wird mittelfristig zu einer Entspannung des Arbeitsmarktes beitragen. Die Wohnungsmärkte werden an Flexibilität gewinnen und der Flächenverbrauch könnte reduziert werden. Wichtig ist, sich jetzt den Herausforderungen zu stellen und entsprechende Maßnahmen einzuleiten. (Fraktionsumfrage Seiten 8–10)

Brauchen wir eine Pyramidenstruktur?

Wie soll eine tragfähige Bevölkerungsstruktur aussehen? Was würde es bedeuten, wenn der häufig favorisierte pyramidale Bevölkerungsaufbau Wirklichkeit wäre, und die Bevölkerung der Region Stuttgart diesen Aufbau widerspiegelte? Ein hypothetisches Rechenbeispiel:

In der Region Stuttgart gäbe es dann über 4 Millionen Einwohner, annähernd die gleiche Zahl an alten Menschen wie heute, jedoch etwa dreimal soviel Jugendliche unter 18 Jahren. Bei angenommener gleicher Arbeitsplatzzahl und Erwerbsquote müssten neben den bereits fehlenden Jobs für die rund 80.000 Arbeitslosen zusätzliche Arbeitsplätze für zirka 800.000 Menschen zur Verfügung stehen. Die Betreuungs- und Bildungseinrichtungen für die derzeit 369.000 Kinder und Jugendlichen müssten stattdessen Kapazitäten für knapp 1,4 Millionen Kinder und Jugendliche aufweisen. Schon heute wandern – meist wegen

Filterte Pyramidenstruktur und reale Altersstruktur der Bevölkerung in der Region Stuttgart am 01.01.2005

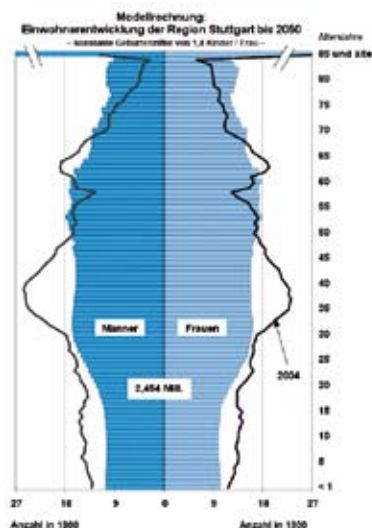


fehlender beruflicher Perspektiven – aus der Bundesrepublik jährlich zwischen 120 und 150 Tausend deutsche Bürger aus. Anhand dieses Beispiels sollte gezeigt werden, dass zwar bei der häufig als ideal dargestellten Pyramidenstruktur die Reproduktionsrate gesichert wäre, jedoch auch die gesamtgesellschaftlichen Herausforderungen nicht geringer würden. Anfang des 20. Jahrhunderts, als die Pyramidenform noch Realität war, starb noch jedes 6. Kind im ersten Jahr nach der Geburt. „Überlebende“ Kinder trugen zum Familieneinkommen und zur Altersversorgung bei. Diese Zustände sind heute obsolet und sie wären bei den gegenwärtigen Mobilitätsanforderungen, wo Familienmitglieder häufig durch hunderte von Kilometern getrennt sind, auch nicht sinnvoll. Um die Reproduktionsrate zu erhalten, braucht es keinen Bevölkerungsaufbau wie im 20. Jahrhundert.

Wege zur langfristigen Bevölkerungsstabilisierung

Da Migrationsgewinne in der benötigten und deshalb unrealistischen Größenordnung, im Allgemeinen nur eine vorübergehende Einwohnerstabilisierung bewirken bleibt die Option, die Geburtenraten politisch zu beeinflussen. Dass dies im Rahmen der Bevölkerungspolitik möglich ist, lässt sich an den Beispielen Schwedens, Frankreichs und der DDR

belegen. In Frankreich erhöhte sich beispielsweise die Gesamfruchtbarkeitsrate seit 1993 von 1,65 auf 1,90 Kinder pro Frau im Jahr 2004. Generell lässt sich feststellen, dass die Geburtenziffer dort höher ist, wo verlässliche und planbare Rahmenbedingungen für Familien vorhanden sind. Hierzu zählen vor allem kostengünstige, ausreichende und zeitlich flexible Betreuungsangebote, die den Eltern berufliche Chancen belassen oder erst eröffnen.



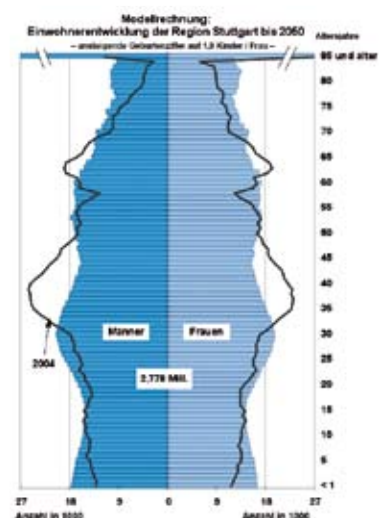
Was wäre wenn...?

Gesetzt den Fall, es gelänge eine Erhöhung der zusammengefassten Geburtenziffer von derzeit rund 1,4 auf 1,9 Kinder pro Frau bis 2020, dann würde sich bei einer Verstetigung der Geburtenziffer auf diesem Niveau bis 2050 in der Region Stuttgart folgendes Bild ergeben:

Anstelle einer Verringerung stiege die Bevölkerungszahl von derzeit 2,664 Millionen auf 2,778 Millionen Einwohner bis 2050. Statt der – mit einer Geburtenziffer von 1,4 errechneten – 966.000 Geburten würden bei 1,9 Geburten pro Frau 1,292 Millionen Kinder geboren. Die Zahl der Sterbefälle von 1,332 Millionen Personen würde dadurch nahezu ausgeglichen und die Altersstruktur stabilisierte sich bis zum Jahr 2060. Eine vergleichsweise geringe und die Integrationskraft nicht überfordernde Zuwanderung von insgesamt 154.000 Personen bis 2050 sorgte sogar für ein moderates Bevölkerungswachstum von 4,3 Prozent.

Zu diesen Ergebnissen kommt die Fortführung der Pestel-Modellrechnung „Perspektiven 2025 Region Stuttgart“ über das Jahr 2025 hinaus, die das Pestel Institut alternativ für die Region Stuttgart durchgeführt hat (unveröffentlichtes Manuskript).

Michael Fuchs



Strategien für die Zukunft

Die Fraktionen zu den Erwartungen an den neuen Regionalplan

CDU: Auf Herausforderungen reagieren



Thomas Bopp

Grundlage für eine geordnete und nachhaltige Siedlungsentwicklung in der Region.

Nach 2010 wird sich jedoch der demografische Wandel sehr viel drastischer als bisher wahrnehmbar auch in der Region Stuttgart auswirken. Die Bevölkerung wird dramatisch älter, und das gewohnte Bevölkerungswachstum wird es nicht mehr geben. Sogar ein Rückgang der Einwohnerzahlen ab 2020 muss erwartet werden.

Auf die sich daraus für die gesamte öffentliche und private Infrastruktur ergebenden Auswirkungen muss der Regionalplan Antworten finden, um Fehlentwicklungen und vor allem auch Fehlinvestitionen zu vermeiden.

Die CDU-Fraktion sieht den Regionalplan als regionalen Entwicklungsplan an, der für die Ansiedlung von Industrie, Gewerbe, Forschung und Wissenschaft, Infrastruktur, Wohnen und Freizeit die aus regionaler (nicht nur kommunaler) Sicht geeigneten Flächen herausfiltert und in einem Gesamtkonzept ausweist.

Hierbei ist es uns wichtig, dass eine Angebotsplanung umgesetzt wird, die deutlich mehr Flächen ausweist, als rein statistisch vorberechnet auch tatsächlich benötigt werden, jedoch an den aus regionalplanerischer Sicht richtigen Stellen. Nur dann kann der Markt auf kurzfristigen Bedarf

Die Fortschreibung des Regionalplanes ist dringend geboten. Und dies nicht, weil der gültige Regionalplan schlecht oder falsch wäre. Nein, für sein Zieljahr 2010 ist er eine hervorragende

reagieren, und die Baulandpreise bleiben bezahlbar. Nicht alles, was im Regionalplan als Flächen angeboten wird, muss und wird dann tatsächlich auch im Geltungszeitraum bebaut oder aufgesiedelt werden.

Eine wesentliche Aufgabe des Regionalplans ist es aber auch, Freiräume zu schützen, Zersiedlung zu unterbinden und den Flächenverbrauch deutlich zu reduzieren.

Deshalb muss Innenentwicklung vor Außenentwicklung stehen, und die Flächenausweisungen müssen im Wesentlichen auf die Entwicklungsachsen und Siedlungsschwerpunkte mit vorhandener Infrastruktur konzentriert werden.

Dies gebietet im Übrigen nicht nur die Ökologie, sondern auch die Ökonomie. Denn bei abnehmender und alternder Bevölkerung sind die Folgekosten für die Infrastruktur bei einer dezentralen Siedlungsentwicklung in der Fläche weder für die öffentlichen noch für die privaten Haushalte zu finanzieren.

Die CDU-Fraktion verspricht sich von einer Fortschreibung des Regionalplans eine zukunftsorientierte Siedlungsentwicklung, die einerseits unserer prosperierenden Region weitere Entwicklungspotentiale aufzeigt und andererseits die Siedlungsentwicklung so steuert, dass die Attraktivität des Lebensraums Region Stuttgart erhalten und gesteigert werden kann.

SPD: Augenmaß und Optimismus

Für die SPD-Fraktion ist es sehr wichtig, bei der anstehenden Regionalplanfortschreibung die Bürger einzubeziehen. Das Planwerk ist oft sehr kompliziert. Mit der herkömmlichen Art der Bürgerbeteiligung in Form von Anhörungen ist es allein nicht getan. Vielmehr müssen die Auswirkungen der Festsetzungen im Regionalplan klargestellt werden. „Was bedeuten die Ausweisungen für mich und meine Gemeinde? Was verbirgt sich hinter den verschiedenen Begriffen des Planerdeutsch? Was kann die Region tun,

damit ich morgens nicht immer im Stau stehe?“ Auf diese und ähnliche Fragen müssen verständliche Antworten gegeben werden.

Die Prognosen des Pestel-Instituts, die im Gegensatz zu den Prognosen anderer Institute ab sofort von jährlichen Einwohnerverlusten ausgehen, haben für einigen Wirbel gesorgt. Die SPD-Fraktion will es nicht bei den negativen Prognosen belassen, sondern Entwicklungschancen aufzeigen. Qualitatives und quantitatives Wachstum muss möglich bleiben, wollen wir die negativen Prognosen nicht noch selbst verstärken.

Dabei müssen zunächst innerörtliche Brachflächen entwickelt werden, zum Beispiel untergenutzte Flächen rund um die Bahnhöfe, Gewerbebrachen oder Baulücken. Erst wenn diese Flächen soweit irgend möglich reaktiviert wurden, sollen neue Flächen ausgewiesen werden.

Besonderes Augenmerk werden wir auf die Entwicklung der kleinen Kommunen legen. Im Hinblick auf stagnierende oder sinkende Einwohnerzahlen ist es wichtig sicherzustellen, dass vorhandene Infrastrukturen beispielsweise Kindergärten und Schulen genutzt werden, bevor an anderer Stelle beispielsweise durch Wohnbauschwerpunkte neue geschaffen werden. Das wäre Geldverschwendung. Dürfen wir in einer mäßig wachsenden Region Bereiche der Schrumpfung schaffen?

Für die Realisierung des Landschaftsparks bietet es sich an, regionalplanerisch abgestimmte Ausgleichsflächen für kommunale Vorhaben auszuweisen, die den Zielen des Landschaftsparks entsprechen.



Andrea Schwarz

Im Bereich Verkehr ist aus Sicht der SPD-Fraktion angesichts der knappen Finanzierungsmittel eine Prioritätenliste notwendig. Gleichzeitig muss eine Strategie zur Umsetzung der wichtigsten Maßnahmen erarbeitet werden, um den alltäglichen Hemmschuh Stau zu minimieren.

Wichtig für die Umsetzbarkeit des Regionalplans ist die Abstimmung der Vorgaben und Planungsziele mit den angrenzenden Regionen – insbesondere in den Randbereichen, damit nicht diesseits einer Gemarkungsgrenze andere Gesetze gelten als jenseits. Diese Abstimmung wird ein erster Prüfstein für die Funktionalität der Metropolregion sein.

Wir werden als SPD-Fraktion die Fortschreibung des Regionalplans mit Augenmaß und Optimismus begleiten und vorantreiben.

Freie Wähler: Vertrauen statt Gängelband

„Die Region bleibt beim Wachstum zurück“, war vor kurzem eine Schlagzeile in den Stuttgarter Nachrichten. Natürlich muss man diese Aussage relativieren, denn ein Raum der jahrzehntelang an der Spitze der Entwicklung lag, wird zwangsläufig ein prozentual geringeres Wachstum aufweisen, als etwa ländliche Räume. Trotzdem lässt die Tatsache aufhorchen, dass der Kreis Heilbronn mit weitem Abstand an der Spitze liegt.

Niemand wird in Zweifel ziehen, dass es den Gremien und der Verwaltung des Verbands Region Stuttgart und seiner Wirtschaftsförderungsgesellschaft ein Anliegen ist, sowohl das Wachstum zu unterstützen als auch für eine intakte Landschaft Sorge zu tragen. Trotzdem beobachten wir Freie Wähler mit Sorge, dass die Verbandsverwaltung und auch die Gremien zunehmend eine restriktive Politik betreiben. Dies gilt für die Einwohnerzuwachsrate, die man den Kommunen zubilligt und auch für die Ausweisung von Gewerbeflächen. Selbst beim an sich richtigen Ziel, das überbordende Flächenwachstum im Lebensmittel-einzelhandel zu steuern, neigt man dazu, das Kind mit dem Bade auszuschütten.

Grundphilosophie der Regionalplanung muss es sein, den Kommunen, die der ent-

scheidende Faktor für den Gesamterfolg des Landes Baden-Württemberg sind, einen weit gespannten Rahmen für eine zukunftsorientierte und auf Optimismus gegründete Kommunalpolitik zu schaffen. Wer auf Stagnation setzt, statt die Stärken der Region herauszuarbeiten und weiterzuentwickeln, verkennt eine wichtige Funktion der Regionalplanung. Unsere Wirtschaft braucht kein Gängelband, sondern Vertrauen in ihre Leistungskraft. Sie fordert zu Recht nicht mehr, sondern weniger Reglementierung.



Alfred Bachofer

Wichtige Ziele der Regionalplanung sind für uns Freie Wähler:

- Überprüfung des Zentralortesystems und mehr Spielraum für Kommunen mit Eigenentwicklung
- Keine akribischen Eingriffe in die kommunale Planungshoheit
- Ein weit gespannter Rahmen bei der Einwohnerentwicklung und der Ausweisung von Gewerbeflächen
- Schwerpunktbildung bei der Umsetzung des Landschaftsparks und flexiblere Handhabung von Grünzügen und Grünzäsuren.

Bündnis 90/Grüne: Sicherung der Lebensgrundlagen

Die Fraktion Bündnis 90/Grüne setzt bei der Fortschreibung des Regionalplans auf Nachhaltigkeit.

Nachhaltigkeit heißt für Bündnis 90/Grüne bei der räumlichen Entwicklung und Ordnung der Region alle Aufgabefelder des Regionalplans bedarfsgerecht, aber Ressourcen schonend fortzuschreiben, um so die Spielräume für kommende Generationen zu erhalten. Dazu ist eine seriöse Datengrundlage über die Verhältnisse der Gegenwart nötig – beispielhaft: über die aktuellen Freiraum- und Siedlungsstrukturen, über Schwerpunkte für Gewerbe oder Wohnen, die (Verkehrs)Infrastruktur

usw. Dem schließt sich eine validierte Modellrechnung zur demografischen Entwicklung für die Zeit bis 2015 und später an, um möglichst realistische Prognosen zu erarbeiten. So können die gegenwärtige und zukünftige Lebensraumgestaltung in der Region aufeinander abgestimmt und der Regionalplan naht- und bruchlos fortgeschrieben werden.

Die Pestel-Studie („Perspektiven 2025“) ist hier eine wertvolle Hilfe. Grüne Prioritäten für die Fortschreibung: Das Augenmerk gilt der Sicherung der Lebensgrundlagen, also der sparsamen Ausweisung von Siedlungsflächen, um den Haushalt der Natur („Ökologie“) und die Ressourcen zu schonen. Natur- und Landschaftsschutz, Grünzüge und Flächen für landwirtschaftliche Nutzung dürfen nicht zügellose/r Siedlungsflächenbedarf oder -vorhaltung geopfert werden. Die Idee des Landschaftsparks als Wiedergutmachung für Bausünden der Vergangenheit und als Standortfaktor muss dazu im Sinne einer Ergänzung konsequent weiter verfolgt werden. Die Nutzung der Bestandsflächen vor Neubau und Neuerschließung, also Innen- vor Außenentwicklung, ist zu betonen, es könnte dann sein, dass die Reserven reichen. Das Ziel aller Überlegungen: der zukünftige Flächenverbrauch muss gegen Null tendieren. Die konsequente Bündelung der Siedlungsstruktur entlang der bestehenden Schienenachsen ist zwingend.



Dr. Peter-Michael Valet

Einzelhandelsgroßprojekten, auch deren räumlicher Konzentration (Agglomeration) auf der „grünen Wiese“ wird eine Absage erteilt. Bei der Verkehrsentwicklung wird dem Öffentlichen Personennahverkehr eindeutiger Vorrang vor dem Straßenbau gegeben. Zusätzlicher Raum für regenerative Energien (wie Windkraft oder Photovoltaik) muss berücksichtigt werden. Eine „Gateway-Funktion“ der Region um jeden Preis wird abgelehnt. Die Chancen für eine erfolgreiche, grüne Fortschreibung des Regionalplans sind da, es gilt, mit der Feinarbeit zu beginnen.

FDP:

Chancen für Wachstum bieten



Ulrich Scholtz

Mit der Fortschreibung des Regionalplans müssen in der Region Stuttgart Möglichkeiten für Wachstum, Arbeitsplätze sowie für menschen- und familienfreundliches Wohnen geschaf-

fen werden. Für die Region kommt es darauf an, in den nächsten 20 Jahren Wachstumsregion zu bleiben und ihre jungen Menschen zu halten und möglichst viele Erwerbstätige und junge Familien in diesen Bereich zu locken. Der Wettbewerb insbesondere um junge Familien hat bereits begonnen, und wir dürfen uns nicht von anderen Regionen abhängen lassen.

Dabei ist es müßig auf Prognosen zu starren. Bevölkerungsvorausrechnungen beispielsweise dürfen nicht als „punktgenaue Vorhersagen“ verstanden werden. Sie geben nur die aktuellen Trends wieder. Es ist Aufgabe der Regionalversammlung mit dem Regionalplan die Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung zu setzen. Dafür müssen wir uns aber einig sein, was wir wollen: Abstoppen der regionalen Entwicklung oder einen Wachstumskurs?

Unsere strategischen Eckpunkte sind Wirtschaftswachstum, Wohlstand, Bevölkerungsentwicklung und moderate Nutzung der Natur. Das heißt Flächen für eine Entwicklung bereit zu stellen. Dabei müssen sich alle Beteiligten hüten, wie das Kaninchen auf die Schlange auf den so genannten Flächenverbrauch zu starren. Fläche wird nicht verbraucht, sie wird nur anders genutzt. Und es kommt darauf an, sie umweltgerecht zu nutzen. Wer zurückschaut, sieht, dass das in einer prosperierenden Region hervor-

ragend gelungen ist: Vor knapp 20 Jahren lag der Anteil der Waldfläche in der Region bei 30,3 Prozent, heute sind es 30,5 Prozent. Der Anteil der landwirtschaftlichen Fläche sank nur leicht, von 47,5 auf 46,2 Prozent. Der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche lag vor über 20 Jahren bei 12,3 Prozent, heute bei 13,6 Prozent.

Das sind Daten, die keinen Anlass zur Panik bieten: Das (Reihen)häuschen für die Familie ist ebenso noch drin, wie die Gewerbefläche für sich positiv entwickelnde Firmen. Es darf nur nicht zu einer unseligen Allianz der Verhinderer kommen, die den Regionalplan nutzen, um die Entwicklung abzuwürgen. Diese Gefahr besteht, wenn der Regionalplan zum Korsett wird, in das starr alles gezwängt wird. Unser Ziel ist ein Regionalplan, der wieder mehr als strategische Vorgabe verstanden wird und nicht als Bibel, deren 1.000 und x-Gebote punktgenau einzuhalten sind.

Republikaner:

Entwicklungschancen nutzen

Die Fortschreibung des Regionalplans ist nicht eine abstrakte Angelegenheit von Planungsbürokraten, sondern sie wirkt sich auf die Lebenswelt der über 2,6 Millionen Menschen in der Region Stuttgart direkt aus. Mit diesem Instrument werden unter anderem neue Gewerbe und Bauschwerpunkte vorbestimmt und ein Ausgleich zwischen regionalen Steuerungsinteressen und kommunaler Planungshoheit versucht.

Deshalb ist eine grundsätzliche, öffentliche Diskussion über Ziele und Strategie

der Regionalpolitik nötig. Dies umso mehr, da es Hinweise gibt, dass sich einige Regionen in Baden-Württemberg besser entwickeln, als die Region Stuttgart. Die REP-Fraktion hat schon bei den letzten Haushaltsberatungen darauf hingewiesen, dass die Schwerpunktsetzung entlang der zentralen Achsen nicht alle Wachstumsspielräume ausschöpft. In diesem Zusammenhang muss auch das Zentralortensystem, nachdem einzelnen Städten und Gemeinden unterschiedliche Entwicklungschancen zugeordnet werden, einer Überprüfung unterzogen werden. Die Planungspolitik des Verbands darf nicht Investoren abschrecken, die dann außerhalb der Region, zum Beispiel in Metzingen oder im Kreis Heilbronn freudig aufgenommen werden. Ein Konzept für die Randzonen der Region über die Eigenentwicklung hinaus ist deshalb dringend notwendig.

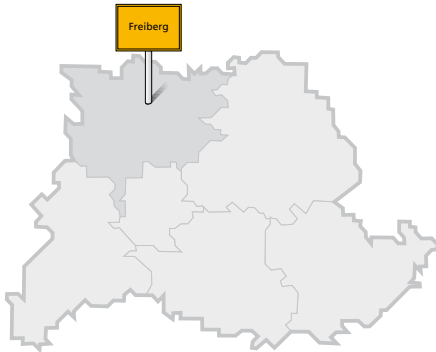
Die demografische Entwicklung wird auch für unsere Region nicht ohne Folgen bleiben. Umstritten ist aber unter Fachleuten, wann die negativen Folgen der Bevölkerungsentwicklung durchschlagen und welche Möglichkeiten des Gegensteuerns noch bleiben. Diese Unklarheit in der Vorhersage darf aber nicht benutzt werden, um die Spielräume der Kommunen bei der Ausweitung von Gewerbe- und Baugebieten noch weiter einzuschränken. Eine Konkurrenz der Gemeinden um bestimmte Bevölkerungsgruppen, wie beispielsweise der jungen Familien muss aber verhindert werden. Notwendig ist vielmehr ein grundsätzlicher Mentalitätswandel hin zum Kind. Eine weitere Zuwanderung wird am Demografieproblem nichts Wesentliches ändern. Innerhalb Deutschlands sind die Spielräume durch den Zuzug aus den neuen Ländern weitgehend ausgeschöpft. Die osteuropäische und überseeische Zuwanderung hat zu einer starken Belastung unserer Sozialsysteme und zu kulturellen Unverträglichkeiten geführt. Im Übrigen setzt auch dort der Alterungsprozess ein.



Ulrich Deuschle

Mischung aus Moderne und Tradition

Kommune im Profil (21): Freiberg – von Andrea Jungnickl-Finke



Nur 20 S-Bahn-Minuten nördlich von Stuttgart, mitten im Herzen des Landkreises Ludwigsburg, liegt die junge Stadt Freiberg. Sie ist erst 34 Jahre alt und blickt doch auf eine lange Geschichte zurück. Ihre besonderen Merkmale: verkehrsgünstig gelegen, wirtschaftlich gesund, ausgezeichnete Infrastruktur. Kurz: Eine lebendige Wohngemeinde in reizvoller Landschaft. Der Besuch lohnt sich.

Freiberg war das Paradebeispiel einer gelungenen Gemeindereform für die baden-württembergische Landesregierung, als es 1972 nach einem freiwilligen Zusammenschluss der Neckartalgemeinden Beihingen, Geisingen und Heutingsheim zur Verwaltungsgemeinschaft Gründelbach feierlich aus der Taufe gehoben wurde. Zum Dank dafür wurde die neue Kommune mit Sonderzuweisungen in Höhe von sieben Millionen Deutsche Mark bedacht, mit deren Hilfe – einmalig im ganzen Land – ein ganz neues Ortszentrum mit Rathaus, Marktplatz, Stadthalle, Schulzentrum (für Haupt- und Realschule sowie Gymnasium), Hallenbad sowie ein Ärzte- und Geschäftshaus aus dem Boden gestampft wurde. Später wurde dieses neue Zentrum dann noch Zug um Zug durch Geschäfte erweitert und 2001 durch das Bürger- und Kulturhaus Prisma und ein Dienstleistungsgebäude ergänzt.

Rasante Stadtentwicklung

Der fulminante Start in den Gründungsjahren hat natürlich wesentlich dazu beigetragen, dass Freiberg erstens bereits zehn Jahre später die Stadtrechte erhielt und zweitens bis heute eine Infrastruktur besitzt, die ihresgleichen sucht. Die lange von Landwirtschaft und Handwerksbetrieben geprägte örtliche Wirtschaft wuchs parallel zur rasanten Stadtentwicklung. Bekannte Unternehmen wie Mesto (Gartenspritzgeräte), Barth (Kakao-Röstmaschinen), Geisselmann (Metallverarbeitung), Kamps (Großbäckerei) oder Knauer KLM (Fahrradhelme) bieten heute zusammen mit traditionellem Handel und Gewerbe rund 6000 Arbeitsplätze an. Die günstige Mischung sorgt für eine stets solide gefüllte Stadtkasse und relativ geringe Verschuldung. Und auch die Bevölkerung kletterte seit der Stadtgründung von 12 000 auf über 15 000 Einwohner.

Seinen besonderen Reiz gewinnt dieses Freiberg – das auch heute noch zuweilen postalisch verwechselt wird mit Stuttgart-Freiberg oder gar Freiberg in Sachsen – durch die gesunde Mischung von Moderne und Tradition. Natürlich ist der Name dieser Stadt der Ortsgeschichte entlehnt und führt zurück auf einen Beihinger Ortsadligen namens Ludwig von Freyberg, der 1534 das Lehen samt Kirche für 13 000 Gulden gekauft hatte und bis zu seinem Tod 1569 verwaltete.



Sport ist Trumpf



Schwimmspaß im Hallenbad

Aber Ludwig war nur einer der vielen Ortsadligen, die seit der ersten Erwähnung der Teilorte Beihingen und Geisingen im Jahre 844 über die Gemarkung Freibergs herrschten. Deshalb gibt es in der Stadt auch insgesamt fünf Schlösser, von denen allerdings nur noch das Neue Schloss von Beihingen von der Adelsfamilie von Grävenitz bewohnt wird.

Die schönste der drei durchweg kunsthistorisch interessanten Kirchen Freibergs ist sicherlich die Amanduskirche, die um 1500 herum gebaut wurde, in Beihingen auf einem Hügel thront und zusammen mit dem Alten und dem Neuen Schloss sowie der historischen Kelter ein äußerst idyllisches Ensemble bildet. In ihrem Schatten ist auch 1773 der wohl berühmteste Freiburger geboren, nämlich der Pietisten-Pfarrer und hochverdiente Pädagoge Johann Friedrich Flattich, den sie wegen seiner Weisheit auch den „Salomo im Bauernrock“ nannten. Ähnlich bekannt wurde in neuerer Zeit



Museum im Schloßle

allenfalls der Archäologe und Architekt Professor Oscar Paret, der im Heutingsheimer Pfarrhaus aufwuchs und dem wichtige Erkenntnisse der Besiedelung des Mittleren Neckarraums zu verdanken sind. Nach ihm ist auch das Freiburger Schulzentrum benannt, in dem insgesamt 1685 Schüler von 140 Lehrern in 67 Klassen unterrichtet werden. Zudem hat jeder der drei Ortsteile einen Kindergarten, zum Teil mit Ganztagesbetreuung der Jüngsten.

Was Freiburg landschaftlich so interessant macht, das ist seine Lage hoch über dem Neckar, der von Ludwigsburg-Hoheneck einen Bogen um die Stadt herum macht. Wer schon einmal an seinem Ufer entlang auf dem wohl am meisten frequentierten Radweg der Region Stuttgart

von Stuttgart bis Besigheim unterwegs war, der weiß davon zu berichten. Dass daneben Weinsteillagen und Streuobstwiesen, das Naturschutzgebiet Altneckar und das romantische Wiesental zwischen Geisingen und Ingersheim zu den schönsten Refugien dieses Lebensraums gehören, sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt.

Städtepartnerschaften

Freiberg gibt sich gern international. Nicht nur rein äußerlich, sondern auch durch regelmäßige Treffen und Feierlichkeiten dokumentiert die Stadt ihre seit Jahrzehnten funktionierende Städtepartnerschaft mit der französischen Stadt Soisy sous Montmorency (16 000 Einwohner) bei Paris und mit Erzin (35 000 Einwohner) an der türkisch-syrischen Grenze. Mehr als freundschaftliche Verbundenheit gibt es auch zu der ungarischen Kleinstadt Ujhartyan, die 40 Kilometer südlich von Budapest liegt. Dass es in Freiburg darüber hinaus ein Afrika-Haus mit einer Privatsammlung moderner afrikanischer Kunst und ein original China-Haus mit Restaurant und Versammlungsräumen gibt, gehört zu den Besonderheiten dieser weltgeschlossenen schwäbischen Kleinstadt.

Aktives Vereinsleben

Dass Freiburg für seine Bürger nicht nur eine Schlafstadt ist, beweist die Vielzahl von sehr aktiven Vereinen, was sich nicht zuletzt vor allem in den Sommermonaten in einer wahren Flut von Festen dokumentiert, von denen das Geisinger Göckelesfest das über die Stadtgrenzen hinaus bedeutendste wurde. Aber auch das jährlich stattfindende Marktplatzfest auf dem die Vereine die Bürger und viele auswärtige Gäste mit internationalen Speisen und Getränken verwöhnen ist fester Bestandteil des Terminkalenders. Musik und Tanz auf der Seebühne im Ortszentrum gehören ebenfalls traditionell dazu. Die Jugendmusikschule Freiburg/Pleidelsheim und die Film- und Fotogruppe Freiburg (FFF) gelten als besondere kulturelle Aktivposten, während der Sportschützenverein und der SGV Freiburg wohl die leistungsstärksten Sportvereine der Stadt sind. Im Fußball ist der Oberligist derzeit hinter dem VfB Stuttgart und den Stuttgarter Kickers sogar fast so etwas wie die drittstärkste Kraft in der Region.

www.freiberg-an.de

„Die A 81 muss ausgebaut werden“

Freibergs Bürgermeister Ralf Maier-Geißer im Gespräch

Die S-Bahn zwischen Freiburg und Benningen wird vom Verband Region Stuttgart zweigleisig ausgebaut. Das ist unter anderem notwendig, um den Ringschluss zwischen Marbach und Backnang zu ermöglichen. Welche Vorteile erhoffen Sie sich für Freiburg?

Maier-Geißer:

Der zweigleisige Ausbau ist aus meiner Sicht eine wichtige Maßnahme, um auf der S4 noch mehr Fahrplanstabilität zu erreichen.



**Bürgermeister
Ralf Maier-Geißer**

noch mehr Menschen

Für die jährlich 1,2 Millionen Fahrgäste am Bahnhof Freiburg bedeutet dies pünktliche Fahrzeiten und garantierte Anschlüsse. Verlässlichkeit ist ein wichtiges Kriterium, um vom ÖPNV zu

begeistern und zum Umsteigen zu bewegen. Nur so können unsere Straßen nachhaltig vom Individualverkehr entlastet werden.

Freiberg ist über Straßen und Schienen bestens zu erreichen. Das kann Fluch und Segen zugleich sein. Einerseits bedeutet beispielsweise die Nähe zur Autobahn einen großen Standortvorteil, andererseits ist Freiburg durch Verkehrsbelastungen mit Folgen wie Fein-

staub oder Lärm geplagt. Wie stellen Sie sich eine Verkehrsentlastung für Freiberg vor?

Maier-Geißer:

Verkehr ist wie Wasser, er sucht sich den Weg des geringsten Widerstands. Deshalb ist es Aufgabe der Planung und Politik bestimmte, außerhalb der Stadt liegende Strecken attraktiver zu gestalten und die durch die Stadt, insbesondere für den Durchgangsverkehr, unattraktiv zu machen. Dazu muss zwingend die A 81 achtspurig ausgebaut werden, um dem wachsenden Verkehrsdruck standhalten zu können. Auch muss nach Fertigstellung der Nordumfahrung Pleidelsheim zügig die Ostumfahrung Freiberg folgen, um den Durchgangsverkehr um die Stadt herum zu leiten. Gleichzeitig müssen innerörtliche Straßen auf den Ziel- und Quellverkehr beschränkt werden.

Freiberg ist gerade dabei, den Flächennutzungsplan neu aufzustellen. Viele Städte und Gemeinden setzen darauf, möglichst viele Flächen auszuweisen, um künftig im Kampf um Einwohner die Nase vorn zu haben. Der Verband Region Stuttgart vertritt die Auffassung, mit den Flächen maßvoll und nachhaltig umzugehen, da mittelfristig die Einwohnerzahl in der Region Stuttgart nicht mehr steigen wird. Welchen Weg beschreiten Sie vor dem Hintergrund, dass Freiberg über beste Infrastruktur verfügt?

Maier-Geißer:

Gesamtgesellschaftlich muss es unser Ziel sein, vorhandene Infrastruktur optimal zu nutzen, bevor neue geschaffen wird. Nachdem Freiberg optimal aufgestellt ist,



Das Zentrum von Freiberg

wäre es sträflich, wenn die Stadt nicht dafür sorgen würde, die hervorragende Infrastruktur auch zu erhalten. Vor diesem Hintergrund ist es sicher verständlich, wenn wir ein großes Interesse anmelden, ausreichend Flächen ausweisen zu dürfen, um die Eigenentwicklung darzustellen und den Zuzug nach Freiberg zu ermöglichen.

Angesichts der verkehrsgünstigen Lage genießt Freiberg bei Unternehmen einen sehr guten Ruf. Vor einiger Zeit hatten Sie den Plan, das Industriegebiet am Neckar aufzuwerten. Wie weit sind Ihre Pläne gediehen?

Maier-Geißer:

Unsere Pläne, die von der Region gefördert wurden, sind bereits mitten in der Umsetzung. Mit der vollständigen Hochwasserfreilegung, ist der erste Schritt bereits im Jahr 2004 erfolgreich abgeschlossen worden. Die Unternehmen finden jetzt ein 31 Hektar großes Industriegelände

vor, das vor dem so genannten 110-jährigen Hochwasser des Neckars geschützt ist. Der Wandel innerhalb des Gebietes weg von Schrott- und Reifenhändlern hinzu hochwertigen Produktionsbetrieben hat bereits eingesetzt. Durch die Aufnahme des Industriegebietes Neckar in das Landes-sanierungsprogramm wurden und werden insbesondere strukturelle Maßnahmen ermöglicht. Dazu zählt die verbesserte Verkehrsanbindung und der Straßenbau genauso wie die Gliederung und Durchgrünung des gesamten Gebietes. Begleitende ordnungspolitische Maßnahmen der Stadt unterstützen die Aufwertung des Gebietes und Ziele der Sanierung. Auch ist die Stadt durch große Flächenkäufe in der Lage, unmittelbar auf die Ansiedlungspolitik Einfluss zu nehmen. So haben wir bereits Unternehmen gewonnen, die nachhaltig ein positives Image des gesamten Gebietes prägen.

Die Fragen stellte Dorothee Lang

„Kirchturmspolitik ist wichtig“

OB Kälberer, OB Kübler und Regionaldirektor Dr. Steinacher im Gespräch

Sie bringen es auf sage und schreibe 76 Jahre Verwaltungserfahrung an der Spitze von Gemeinden und Städten. Jetzt räumen zwei kommunalpolitische Urgesteine der Region, Winfried Kübler und Heinz Kälberer, ihre OB-Sessel in Schorndorf und Vaihingen/Enz. Der Ruhestand naht. Gemeinsam mit Regionaldirektor Dr. Bernd Steinacher haben die beiden OBs nicht nur über das Verhältnis von Kommunen und Region gesprochen, sondern auch über 3-Liter-Autos, selbstbewußte Bürger und die Metropolregion.

Herr Kälberer, Sie stehen seit 35 Jahren an der Spitze einer Stadt, zuletzt in Vaihingen/Enz. Wie sieht Ihre kommunalpolitische Bilanz aus?

Kälberer:

Zu Beginn meiner Amtszeit in Münsingen im Jahr 1971 stand die Gemeindeform im Mittelpunkt. Damals gab es wenig ideologischen Streit, weder um Schulbauten oder Kindergärten noch um neue Straßen. Wir haben ganz „normale“ Kommunalpolitik gemacht. Wir mussten uns nicht mit fehlenden Einnahmen herumschlagen wie heute, sondern es ging kontinuierlich aufwärts.

Herr Kübler, Sie sind seit 41 Jahren Stadtoberhaupt. Decken sich Ihre Erfahrung mit denen von Herrn Kälberer?

Kübler:

Ja, durchaus. Ich habe die Gemeindeform noch viel unmittelbarer durchgemacht. Ich war zunächst Bürgermeister in Schornbach. Als ich zehn Jahre im Amt war, wurde der Ort nach Schorndorf eingemeindet. Ich hatte das Glück, dass

ich anschließend in der neu zusammen gewürfelten Gemeinde Remshalden, zum Bürgermeister gewählt wurde.

Eine Kommune war früher viel mehr eine geschlossene Einheit, um die man sich gekümmert hat. Allerdings gab es auch damals schon Zweckverbände, wie für das Berufsschulzentrum in Schorndorf oder zur Wasserversorgung. Heute sind die Kommunen von der Globalisierung der Wirtschaft



OB Winfried Kübler

ganz unmittelbar betroffen. Wir müssen immer wieder zuschauen, wie Betriebe ihre Produktionen ins Ausland verlagern, oder jetzt sogar zur Messe ziehen. Die Stadt Schorndorf zahlt an der Messe 600.000 Euro und der Nebeneffekt ist, dass Bauknecht aus Schorndorf abzieht und den Betriebssitz nach Stuttgart in die Nähe der Messe verlegt. „Wo's Dörflein traut zu Ende geht“, könnte man diese Veränderungen umschreiben.

Heutzutage wird mehr konzentriert und zentralisiert. Die Erkenntnis, in größeren Räumen zu denken und zu handeln, war ja auch die Geburtsstunde der Region Stuttgart.

1994 wurde erstmals eine regionale politische Ebene geschaffen. Herr Kälberer, was verbinden Sie mit dem Wort „Kirchturm“?

Kälberer:

Kommune und Kirchturm, das ist mir viel zu kurz gegriffen. In den Kommunen diskutieren wir auch globale Fragen. Wir vergessen bei allen Veränderungen, bei allen Schwierigkeiten, dass es uns in der Region Stuttgart noch relativ gut geht. Kollegen aus Mecklenburg-Vorpommern erzählen von zu schließenden Kindergärten und Schulen und davon, dass jeden Tag ein

Bus voll best ausgebildeter junger Menschen in den Westen fährt. Diskussionen, wie wir sie haben, nämlich hier noch ein bisschen Naturschutzgebiet, da noch 100 Quadratmeter für einen Einkaufsmarkt, spielen dort überhaupt keine Rolle.

Ich habe ein bisschen Probleme mit dem Thema Kirchturmspolitik. Zunächst leben die Menschen in ihrer Kommune. Die nächst höhere Ebene sollte sich immer nur dann, aber auch nur dann, einschalten, wenn die nächst untere Ebene das nicht mehr leisten kann. Und hier haben die Kommunen gelegentlich Probleme mit dem Bund, dem Land, aber auch mit dem Verband Region Stuttgart. Die Kritik am Verband Region Stuttgart fängt also nicht im Grundsätzlichen an, sondern eher da, wo man den Eindruck hat, dass die Diskussionen um Einsparungen bei der Region nicht so geführt werden, wie wir es aus Kreistagen oder Gemeinderäten kennen. Mit Kirchturmspolitik hat das überhaupt nichts zu tun.

Was sagen Sie dazu, Herr Kübler?

Kübler:

Kirchturmspolitik ist wichtig. Sie wird von den Bürgern auch gewünscht. Die Menschen kümmern sich zunächst um ihre eigene Gemeinde und sie wollen, dass ihnen Angebote gemacht werden. Wenn der Tante Emma Laden zu schließen beabsichtigt, dann muss alles versucht werden, ihn zu halten. Die Schule soll im Dorf bleiben und der Kindergarten sowieso. Kirchturmspolitik ist also notwendig. Man muss nur die Grenzen aufzeigen. Und deshalb ist es gut, wenn andere einem mehr oder weniger verbindlich sagen, wo die Grenzen vernünftiger Kirchturmspolitik sind.

Kälberer:

Natürlich ist es richtig, dass man die Großflächigkeit von Einkaufszentren steuert. Ich habe nur den Eindruck, dass es einen Unterschied gibt zwischen der reinen Lehre der Planer und den Verhaltensweisen der Menschen. Wenn in Ensingen jemand

ins Auto steigt, um einzukaufen, fährt er nach Mühlacker oder Bietigheim-Bissingen, wenn er das, was er möchte, in Vaihingen nicht findet. Wir sollten auf allen politischen Ebenen den Leuten den Zusammenhang zwischen eigenem Verhalten und den Konsequenzen dieses Verhaltens aufzeigen.

Einige Reibungspunkte zwischen Kommunen und Region wurden angesprochen, die Messeumlage oder der großflächige Einzelhandel. Die Kirchtürme gibt's offensichtlich gar nicht. Gibt es den „Moloch“ Region Stuttgart auch nicht?

Dr. Steinacher:

Moloch ist ein sehr bemerkenswerter Begriff. Wenn ich mir vorstelle, dass das Heer des Verbands Region Stuttgart aus 70 Mitarbeitern besteht, ist das schon ein bisschen eigenwillig. Beide Begriffe sind zugespielt.

Ich glaube, die Kommunen sind davon überzeugt, dass es jemanden geben muss, der Dinge für die ganze Region regelt, wie die S-Bahn, die Regionalplanung oder die Wirtschaftsförderung. Wir sind eine Standortgemeinschaft. Die Frage ist nicht, ob man einen Verband Region Stuttgart braucht, oder ob es eine starke Regionalpolitik braucht, sondern wo die Grenze der Regionalpolitik ist. Diese Frage sollte man offen diskutieren.

In einem Punkt gebe ich Ihnen absolut Recht, Herr Kälberer, wenn es um das Bewußtsein der Menschen geht. Jeder ist für die Umwelt, aber keiner kauft ein 3-Liter Auto.

Kübler:

Mit 3-Liter-Hubraum sehr wohl!

Dr. Steinacher (lacht):

Ich meine den Verbrauch pro 100 Kilometer. Jeder legt Wert auf lebendige Innenstädte, aber die meisten gehen zum Einkaufen auf die Grüne Wiese. Es geht nicht um reine Lehre oder Praxis, Herr Kälberer, sondern um die praktische Vernunft.

So wie Sie in Ihren Städten, entscheiden viele Kommunen verstärkt, ihre Innenstädte zu schützen. Diese Notwendigkeit sollten wir den Bürgern auch vermitteln. Manchmal gelingt es, manchmal weniger.

Kübler:

Da stellt sich die Frage, darf die Kommunalpolitik oder auch die Regionalpolitik für sich in Anspruch nehmen, die Bürger zu erziehen? Darauf läuft's ja hinaus, zu versuchen, die Verhaltensweisen unserer Bürger zu ändern in dem Sinne, wie wir es für richtig halten. Von selbstbewussten Bürgern habe ich schon öfters gesagt bekommen: „Sie haben die Bürger nicht zu erziehen, sondern uns zu hören und dann gefälligst das zu tun, was wir ihnen sagen.“ Vielleicht sollten wir mehr erzieherisch, pädagogisch in Richtung der Bürger wirken.

Kälberer:

Das funktioniert nicht. Außerdem dürfen wir nicht vergessen, viele Familien mit Kindern müssen dort einkaufen, wo es am billigsten ist.

Mir missfällt, wie streng der Verband Region Stuttgart im Vergleich zu den Nachbarregionen vorgeht. Ich möchte werben, dass man doch nicht an einer Supermarkt-Erweiterung von 100 Quadratmetern herumnörgelt. Als kommunaler Praktiker sage ich, das verändert doch regionalplanerisch nichts.



OB Heinz Kälberer

Etwas mehr Fingerspitzengefühl wäre hier angebracht.

Und noch ein Beispiel. Ein früherer Kollege durfte in seiner Stadt kein neues größeres Wohnbaugebiet ausweisen. Ja Herrgott noch mal, die leitenden Ingenieure, die bei Daimler oder Porsche schaffen, die wollen nun mal nicht im achten Stock eines Hochhauses wohnen. Sie wollen ihr Einfamilienhaus. Natürlich verstehe ich die Bemühungen in der Region, Landschaftsverbrauch zu minimieren, aber das muss doch nicht so sehr mit Schaum vor dem Mund passieren.

Aus der Kulturregion und der Sportregion sollte der Verband Region Stuttgart die Finger ganz herauslassen. Hier kann man über interkommunale Zusammenarbeit genauso viel erreichen.

Dr. Steinacher:

Als der Verband Region Stuttgart geschaffen wurde, hat der Landtag beschlossen, ihm die Zuständigkeit für regionalbedeutende Kultur- und Sportveranstaltungen zu geben, weil Kultur und Sport Standortfaktoren sind.

Das Wachstum außerhalb der Region ist zwar in den letzten zehn Jahren etwas höher als bei uns, aber in der Summe gibt es keine riesigen Unterschiede. Im ersten Moment sieht es so aus, als würden die Kommunen, die jetzt sehr stark auf Wachstum setzen, Vorteile haben, wie mehr Einkommenssteuer oder Einnahmen aus Grundstücksverkäufen.



Dr. Bernd Steinacher

Langfristig gesehen wird dies ein Bumerang sein. Obwohl wir einer der attraktivsten Standorte in Deutschland sind, wird die Bevölkerung kaum mehr zunehmen. Trägt sich die Infrastruktur, in die wir heute investieren, in 20 oder 30 Jahren überhaupt noch? Ich bin sicher, dass Sie mit ihrer immensen kommunalpolitischen Erfahrung, – das ist jetzt keine Schmeichelei, sondern eine wichtige Feststellung – in längeren Zeiträumen denken als die Bürger, die sich an ihren heutigen, akuten Bedürfnissen orientieren.

Kübler:

Darf man zur Arbeit des Verbands selber auch etwas sagen?

Dr. Steinacher (lacht laut):

Nur zu.

Kübler:

Ich beobachte in der Regionalversammlung in der letzten Zeit einen Wettbewerb, bei dem sich die Fraktionen mit interessanten Anträgen und neuen Verbandsaufgaben gegenseitig überbieten wollen. Das bereitet mir Kopfzerbrechen. Denn bei attraktiven Themen will niemand zurückstehen, und zum Schluss gibt's dann für alles eine Mehrheit. Diese bedenkliche Entwicklung hängt auch mit der Direktwahl zusammen.



Fotos: Eppler

Angeregte Diskussion

Kälberer:

Kollege Kübler, da stimme ich Ihnen uneingeschränkt zu. In der Tat, daher kommen natürlich auch viele kostenträchtige Ausgaben. Im Vergleich zum Kreistag, wo wir Tausender Beträge streichen, geht die Regionalversammlung mit diesen Anträgen völlig anders um. Das ist meine zentrale Kritik.

Dr. Steinacher:

Die Volkswahl der Regionalversammlung ist eine Stärke, weil die Politik neue Impulse und Ideen gibt. Apropos sparen: Die allgemeine Verbandsumlage war in den letzten fünf Jahren stabil. Die Verkehrsumlage konnten wir von 2005 auf 2006 sogar um vier Millionen Euro senken.

Kübler:

Darum geht es mir nicht. Wir sagen ja nicht, dass die Regionalversammlung nur Mist macht, um Himmels willen. Von mir oder den meisten meiner Kollegen findet die Kritik nicht am Verband Region Stuttgart statt oder an dessen zentralen Aufgaben, wie dem Verkehr. Selbst bei der Mitfinanzierung der Messe ist die Kritik verhalten, auch wenn viele sagen Reutlingen oder Tübingen zahlen keinen Euro, obwohl die Messe vor deren Haustür liegt. Es geht um die Erfindung ständig neuer Aufgaben bei der Region und darum, dass gleichzeitig in Gemeinden krampfhaft versucht wird, zu sparen, indem Freiwilligkeitsleistungen gestrichen werden

Für mich gibt es nur eine Schlussfolgerung: der Verband muss größer werden. Ich halte die Diskussionen um die Metropolregion und die Klimzüge, die man nun macht, für eine mehr oder weniger erfolgreiche Schauveranstaltung.

Eigentlich müsste der Landtag hergehen und sagen, die Region hat sich bewährt,

sie ist nur zu klein geworden, man muss sie vergrößern. Auch wenn damit verbunden ist, dass die übrigen Landesteile neu geordnet werden müssten.

Bei der Gemeindereform hatte man ja auch den politischen Mut, das durchzuziehen. Warum sollte man denn die Region Stuttgart heute nicht so kräftigen und ausweiten, dass sie mit Metropolregionen in Frankreich oder Italien mithalten kann? Das Gesetz über den Verband Region Stuttgart müsste geändert werden und damit hätte man eine Metropolregion. Fertig aus. Warum werden denn keine politischen Entscheidungen mehr getroffen, die einigermaßen Mut erfordern? Das ist mir unbegreiflich

Dr. Steinacher:

Wenn Sie etwas bewegen wollen, braucht es einen starken Kern. Der Verband Region Stuttgart ist gut aufgestellt. Fakt ist, der erste politische Beschluss für die Messe ist in der Regionalversammlung erfolgt. Wir haben ja auch den Standort durchgesetzt bis vors Bundesverwaltungsgericht. In Sachen Europa sind wir seit Jahr und Tag mit unserem Brüsseler Büro dabei und laufen von Pontius zu Pilatus. Wir predigen: „Vergesst ja die Lokomotive nicht!“ Wir sind mit Kommissionsbeamten und Abgeordneten im Gespräch und präsentieren uns mit Veranstaltungen.

Wir treten seit Jahr und Tag für eine qualitative Stärkung des Verbands Region Stuttgart ein. Wenn das Oberzentrum Tübingen/Reutlingen zu uns gehören würde, hätte die Landesplanung das Problem mit dem so genannten „Hinterland“.

Kübler:

Man sieht doch wie selbstbewusst sich der Verband Region Stuttgart darstellt. Wenn man diese Struktur, diese Organisation einfach vergrößert zu einer Metropolregion, die den Namen einigermaßen verdient, dann kann das doch nicht verkehrt sein.

Kälberer:

Hier bin ich anderer Meinung.

Dr. Steinacher:

Eines will ich anfügen, was bei der Metropoldiskussionen übersehen wird. Wir sind mit unserem heutigen Aufgabenspektrum,

mit den über 2,6 Millionen Einwohnern voll handlungsfähig.

Noch mal zurück zu Ihrer kommunalpolitischen Erfahrung. Welchen Rat geben Sie Ihrem Nachfolger im Umgang mit der Region auf den Weg?

Kübler:

In Abwandlung eines Bibelwortes: „Gebt der Region, was der Region ist, und gebt euren Bürgern, was denen gebührt.“

Kälberer:

Bei mir ist es noch einfacher. Ich werde meinem Nachfolger keinen Rat geben, weder im Bezug auf die Region noch auf die Stadt.

Welche Hoffnungen verknüpfen Sie mit den Nachfolgern?

Dr. Steinacher:

Wenn überhaupt, dann dass sie so ausgezeichnete OBs werden wie die beiden Herren.

Die Fragen stellte Dorothee Lang

Winfried Kübler ist seit 1990 OB von Schorndorf. 2005 feierte er seine 50-jährige Zugehörigkeit zum öffentlichen Dienst. Mit 15 Jahren begann Kübler seine Ausbildung zum Verwaltungskandidat in Strümpfelbach. Er wechselte 1965 auf den Bürgermeisterstuhl von Schornbach. Als Schornbach Schorndorf zugeschlagen wurde, wurde er in der neu gegründeten Gemeinde Remshalden zum Stadtoberhaupt gewählt.

Der gelernte Verwaltungsfachmann **Heinz Kälberer** wurde 1971 Bürgermeister von Münsingen. 1981 wechselte er als OB nach Vaihingen/Enz. Kälberer ist Mitglied des Kreistags Ludwigsburg und der Regionalversammlung. Er engagiert(e) sich unter anderem beim Deutschen Städte- und Gemeindebund, als Mitglied des Rundfunkrats Baden-Württemberg und als stellvertretender Vorsitzender der Deutschen Kriegsgräberfürsorge.

Ein lebenswerter Flecken Erde

Ein Jahr High School in Northern Virginia

An der Ostküste der USA, nur wenige Meilen westlich der Landeshauptstadt Washington D.C., befindet sich der Bundesstaat Virginia. Kaum zu glauben, dass eben dort, 4000 Meilen entfernt, ein Flecken Land bei einem Urschwaben heimatliche Gefühle vermitteln kann. Und doch, Northern Virginia erinnert sehr an meine Heimatregion Stuttgart. Auch hier findet man viele freundliche, kleine Städte, die alle im Einzugsgebiet einer großen Metropole liegen. So ist es kaum verwunderlich, dass die meisten Angestellten der vielen politischen Gremien in D.C. einen Wohnort hier im Norden des „Old Dominion State“ gewählt haben.

In einer der schönsten und wohlhabendsten Gegenden des ganzen Landes konnte auch ich schon zahlreiche politische Erfahrung sammeln. Meine Gastmutter, die im städtischen City Council tätig ist, begibt sich zweimal monatlich nach Washington, wo sie einer Sitzung beiwohnt, die aus mehreren Vertretern verschiedener Stadt- und Gemeinderäte besteht. Sowohl dort, als auch bei den wöchentlichen City Council Meetings konnte ich mir persönlich ein Bild von der politischen Lage der Region machen. Durch ihre Kontakte zum Bürgermeister wurde es sogar ermöglicht, dass in meiner momentanen Heimatstadt, Fairfax City, ein Tag nach mir benannt wurde!

Dies war allerdings nur eine der vielen positiven Überraschungen, die hier in Virginia auf mich warteten. Durch einen sehr offenen und warmen Empfang in meiner High School war es mir möglich, mich in verschiedenen sportlichen Aktivitäten einzubringen und auch durch Vorträge, zum Beispiel in meiner ‚Cooking Class‘ schwäbische Leckereien über den großen Teich bekannt zu machen. Auch bei mehreren Pfadfindergruppen konnte ich Interesse an der Deutschen Partnerregion wecken, außerdem erwarte ich kurz nach meiner Rückkehr nach Deutschland Besuch vom Musicallehrer an meiner Schule, den ich zu einer Show in Stuttgart eingeladen habe.

Bei aller Liebe für meine neue Heimat muss ich allerdings gestehen, dass die Region Stuttgart in einigen Bereichen dann doch noch ein wenig besser dasteht. Allen voran die öffentlichen Verkehrsmittel. Jedem, der schon einmal über Verspätungen geschimpft hat, kann ich nur sagen, dass Bahn- und Buslinien – von einer guten Zugverbindung nach und in Washington D.C. einmal abgesehen – hier praktisch nicht existieren. Zu Fuß zu gehen ist auch keine Alternative. Ohne Auto ist man also praktisch aufgeschmissen. Doch auch damit lernt man umzugehen. Einfacher wird es auf jeden Fall durch die Bereitschaft von Freunden und Bekannten, Mitfahrgelegenheiten zu bieten.

Freundlich und offen

Ganz allgemein war ich oft von der Freundlichkeit und Höflichkeit der Leute hier beeindruckt. Die ganz natürliche Offenheit von Jung und Alt verschönert den Alltag durch zufällige, ungebundene Gespräche an der Supermarktkasse, beim Spaziergang im Park oder Warten auf den Schulbus 82. Nach knapp zehn Monaten im „Land der unbegrenzten Möglichkeiten“, und nach Besuchen in einigen anderen Staaten und Metropolen hier in den Vereinigten Staaten, wie New York und Philadelphia, kann ich mit Sicherheit sagen, dass Northern Virginia der mit Abstand schönste, gemütlichste und lebenswerteste Flecken Erde auf dieser Seite des Atlantiks ist. Ich hoffe, dass ich Ihnen durch meinen Bericht meine zweite Heimat ein Stück näher bringen konnte und hoffe, dass Sie sich eines Tages auch persönlich von Northern Virginias fantastischem Lebensgefühl und dem tollen Flair hier überzeugen lassen werden.

Mit sonnigen Grüßen von der neuen Welt an den alten Kontinent

Cristian Hofmann



Northern Virginia gilt nicht nur als schön, sondern auch als wohlhabend

Cristian Hofmann, 16 Jahre, aus Bietenheim-Bissingen ist einer von aktuellen USA-Stipendiaten des DaimlerCrysler-Byrnes-Stipendiums, das das Forum Region Stuttgart mit Unterstützung des Deutsch-Amerikanischen-Zentrums/James-F.-Byrnes-Institut und des AFS-American Field Service seit 2000 jährlich vergibt. Als Botschafter der Region Stuttgart haben die Schülerinnen und Schüler der 10. Klasse von August 2005 bis Juli 2006 eine Highschool in Northern Virginia, Connecticut oder Michigan besucht.

Northern Virginia

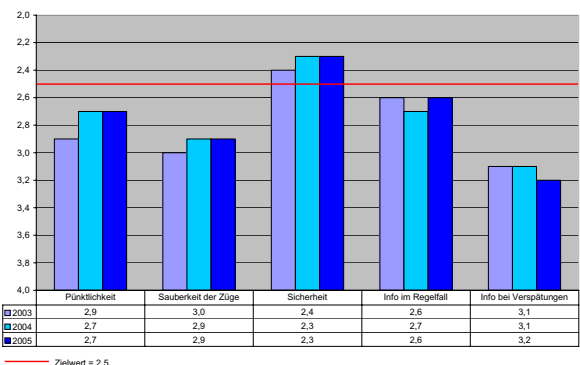
Der Verband Region Stuttgart pflegt seit mehreren Jahren eine Partnerschaft mit Northern Virginia, genauer mit der „Northern Virginia Regional Commission“. Northern Virginia gehört zum Verdichtungsraum um Washington mit insgesamt rund 4,5 Millionen Einwohnern. Ebenso wie ihre deutsche Partnerregion Stuttgart ist sie polyzentrisch strukturiert, sehr wirtschaftsstarke und von Verkehrsproblemen nicht verschont. Besondere Bedeutung haben der Umwelt- und Wasserschutz entlang des Potomac-River. Hier ergeben sich ideale Anknüpfungspunkte zum Erfahrungsaustausch mit der Region Stuttgart.

la

S-Bahn hält hohes Niveau

Pünktlichkeit der S-Bahn spitze – bessere Infos erwünscht

subjektive Bewertung - Schulnoten für die S-Bahn



„Die Qualität der S-Bahn hat sich im Jahr 2005 auf hohem Niveau stabilisiert“, lautet das Fazit der Qualitätserhebungen aus Sicht von Regionaldirektor Dr. Bernd Steinacher und Wirtschaftsdirektor Dr. Jürgen Wurmthaler.

Die im Verkehrsvertrag zwischen Deutscher Bahn und Verband Region Stuttgart vereinbarten Zielwerte seien überwiegend erreicht worden. „Hier zeigt sich, dass die guten Ergebnisse aus dem Jahr 2004 keine Eintagsfliegen waren, sondern durch die Anstrengungen der Deutschen Bahn verfestigt werden konnten“, sagte Dr. Steinacher bei einer Pressekonferenz im Frühjahr. Ziel müsse es jetzt sein, die gute Qualität zu halten. Das sei nicht einfach und erfordere große Bemühungen des Betreibers.

Während die Pünktlichkeitswerte im Allgemeinen sehr nahe an die Zielwerte heranreichen, die als realistisches Optimum gelten können, bereitet dem Verband Region Stuttgart die Pünktlichkeit von bis zu drei Minuten in der Hauptverkehrszeit noch etwas Sorgen. Von 2003 auf 2004 stieg die Pünktlichkeit bis zu drei Minuten von 80,3 Prozent auf 88,2 Prozent. Sie ist im Jahr 2005 unverändert bei 88,2 Prozent, damit aber noch deutlich vom Zielwert 91,5 Prozent entfernt.

„Gerade die Pendler, die 70 Prozent der S-Bahn-Nutzer ausmachen, sind auf pünktliche S-Bahnen angewiesen, deshalb sollten die Bemühungen der Deutschen Bahn weiter intensiviert werden“, so Dr. Steinacher. Gleichwohl erkenne er an, dass die S-Bahn in der Region Stuttgart bundesweit einen Spitzenplatz einnehme, was die Gesamtpünktlichkeit angehe. Gegenüber dem Auto sei die S-Bahn ohnehin konkurrenzlos pünktlich, da fast 9 von 10 S-Bahnen mit einer Toleranz von drei Minuten ihre Ziele erreichen.

Bessere Infos bei Störungen

Als Schulnote für die Pünktlichkeit geben die Fahrgäste der S-Bahn eine 2,7. Ein bisschen zufriedener sind die S-Bahn-Nutzer mit der Information im Regelfall, hier gab's im Jahr 2005 eine 2,6 (Zielwert: 2,5). „Unsere gemeinsamen Anstrengungen und Investitionen in elektronische Anzeigen mit aktuellen Fahrzeiten, aber auch in Bandansagen in den Zügen wurden von den Fahrgästen honoriert“, folgert Dr. Jürgen Wurmthaler. „Die Trendwende bei der Information ist geschafft“, freut er sich. Diesen guten Standard wünschten sich die S-Bahn-Fahrer auch, wenn Verspätungen eintreten. Denn im Störfall fühlen sich die S-Bahn-Fahrgäste noch nicht zufrieden stellend informiert. Ihre Schulnote: 3,2 (2004: 3,1). Klassenprimus ist wie in den Vorjahren die Sicherheit mit einer Note von 2,3.

Um die Sauberkeit könnte es aus Sicht der Fahrgäste noch besser bestellt sein. Dafür gab's wie im Vorjahr eine 2,9 (Zielwert: 2,5). Diese Einschätzung deckt sich mit dem Urteil der neutralen Gutachter. Die Sauberkeit erfüllte 2005 den Qualitätsanspruch lediglich zu 88,2 Prozent (2004: 91,3 Prozent), und hat sich damit vom Zielwert 92 Prozent etwas weiter entfernt.

Pönale steigt leicht

Die Auswertung des Qualitätsmesssystems dient als Grundlage für die Höhe der Pönale, einer Ausgleichszahlung der Bahn an den Verband Region Stuttgart. Angesichts des überwiegend guten Abschneidens der Deutschen Bahn steigt diese im Jahr 2005 mit 128.000 Euro ganz leicht. Im letzten Jahr hatte die Region 93.000 Euro (2003: 270.000 Euro) für nicht oder nicht zufrieden stellend erbrachte Leistungen erhalten. So sehr dieser Einnahmerückgang schmerzt, sei die niedrigere Pönale der letzten Jahre doch das beste Zeichen dafür, dass die Qualität der S-Bahn besser geworden ist, und dieser finanzielle Anreiz ein wirkungsvolles Instrument darstellt, betonte Dr. Steinacher. Wie vertraglich vereinbart, wird die Pönale dazu verwendet, Qualitätsverbesserungen (z. B. elektronische Anzeigen zur Fahrgastinfo) zu finanzieren.

Qualitätsmesssystem

Zum dritten Mal seit 2003 haben die Deutsche Bahn AG und der Verband Region Stuttgart im Jahr 2005 die Qualität der S-Bahn durch ein unabhängiges Institut erheben lassen. Befragt wurden um die 500 Fahrgäste nach ihren subjektiven Eindrücken, beispielsweise zu Pünktlichkeit, Sauberkeit, Information und Sicherheit. Neutrale Prüfer haben ebendiese Kriterien durch Stichproben in 220 Zügen abgecheckt. Die Pünktlichkeit der S-Bahn wird ständig erhoben und monatlich abgeglichen. Im Jahr 2005 wurden erstmals keine objektiven Erhebungen zur Information im Zug vorgenommen, da in allen S-Bahn-Zügen inzwischen Bandansagen vorhanden sind.

la

Von der „Misery Rail“ zur Mersey Rail

Die Erfolgsgeschichte des Schienenverkehrs in Liverpool

Das Liverpools S-Bahn-System gilt als eines der besten in Großbritannien. Grundlage für höhere Wirtschaftlichkeit und bessere Qualität war ein mustergültig transparentes Wettbewerbsverfahren. Von dem „Lernprozess“, den der Aufgabenträger für Schienenpersonennahverkehr in Liverpool bei Wettbewerbsverfahren durchlaufen hat, hat die Delegation aus zwölf Regionalräten und der Verwaltungsspitze bei einem Erfahrungsaustausch im Mai profitiert.

Bereits in den 90er Jahren wurden in Großbritannien nach der Privatisierung des öffentlichen Nahverkehrs die Verkehrsleistungen ausgeschrieben. Die Rahmenbedingungen und Kompetenzverteilung führten allerdings in Merseyside, der Stadtregion um Liverpool mit ihren 1,4 Millionen Einwohnern, zunächst zu spürbaren Verschlechterungen im Nahverkehr. Durchgeführt wurde die erste Ausschreibung von der zentralen staatlichen Nahverkehrsbehörde SRA. Fehlende Kenntnisse der regionalen Besonderheiten sowie ein lückenhaftes Vertragswerk führten dazu, dass der Betreiber die Bahn beinahe „gegen die Wand“ fuhr. Im Volksmund hieß die Bahn aufgrund ihrer Unpünktlichkeit „Misery Rail“, also Zug des „Jammers“. Die Verlagerung der Zuständigkeit weg von der nationalen hin zur regionalen Ebene brachte die Trendwende. Für eine Übergangszeit übernahm das Verkehrsunternehmen „Arriva“ den Betrieb. Währenddessen konnte der Aufgabenträger – nach verändertem Kompetenzzuschnitt nun die regionale Organisation „Merseytravel“ – die zweite Ausschreibung vorbereiten und durchführen. Klar war, es konnte nur besser

werden, aber klar war auch, dass der neue Betreiber immense Anstrengungen unternehmen musste, um die enttäuschten Kunden zurück zu gewinnen.

Hier zeigte sich ein deutlicher Unterschied zur Region Stuttgart, wie die Delegation unisono bemerkte. „Bei uns baut der Wettbewerb auf einem guten Qualitätsniveau bei der S-Bahn auf, das es langfristig zu sichern und wenn möglich zu steigern gilt“, stellte Regionaldirektor Dr. Bernd Steinacher fest. Merseytravel hatte das Ziel, nicht nur wieder einen guten S-Bahn-Betrieb sicherzustellen, sondern kontinuierliche Qualitätssteigerungen und Verkehrsverbesserungen (Taktverdichtung, neue Stationen) zu initiieren.

Den Zuschlag in dem europaweiten Wettbewerbsverfahren erhielt Merseyrail Electrics Ltd. eine Tochtergesellschaft des britischen Unternehmens Serco und der niederländischen NedRailways. Seitdem geht es kontinuierlich aufwärts. Das Qualitätssystem, basierend auf Fahrgastbefragungen, zeigt seit Übernahme des Betriebs im Juli 2003 steigende Werte an. Ein ausgefeiltes Bonus-Malus-System setzt Anreize für Innovationen und Investitionen in besseren Verkehr. Die Kundenzahlen und Einnahmen übertreffen die Erwartungen.

Die regionale Verankerung und der bittere Lernprozess zahlten sich aus. Das Ergebnis ist eine Erfolgsstory, die nicht nur in Großbritannien viel Beachtung findet. „Wir sind stolz auf das, was wir erreicht haben: größere Pünktlichkeit, besserer Service, höhere Wirtschaftlichkeit“, so fasst Alan Stilwell, leitender Direktor von Merseytravel, die Ergebnisse des Wettbewerbs um den Schienenverkehr in der Liverpool City Region (Merseyside) zusammen.

Weitere Investitionen, unter anderem in Taktverdichtungen, sind geplant. Vor einigen Wochen wurde ein neuer Bahnhof



In der Verkehrsleitzentrale laufen die Fäden zusammen.

EMTA-Vollversammlung in Stuttgart

EMTA, der Zusammenschluss der Aufgabenträger für den Nahverkehr in europäischen Metropolregionen hat die Frühjahrsvollversammlung Mitte Mai in Stuttgart abgehalten.

Bei dieser Veranstaltung mit Teilnehmern aus elf Ländern und 21 Regionen wurden erste Zwischenergebnisse der City-Maut in Stockholm vorgestellt sowie die bereits durchgeführten beziehungsweise geplanten Wettbewerbsverfahren zur Vergabe der S-Bahn in Stockholm und Stuttgart erläutert.

Eine lebhaft diskutierte Änderung der europäischen Dienstleistungsrichtlinie an, deren aktueller Entwurf von EMTA in Kürze kommentiert wird.

Ergänzt wurde die Veranstaltung durch eine Diskussion des „EMTA-Barometer“, in dem die beteiligten Metropolregionen den ÖPNV anhand bestimmter Parameter vergleichen. Die Veröffentlichung soll noch dieses Jahr erfolgen. Zur Abrundung wurden den Teilnehmern während einer Besichtigungstour durch Stuttgart die besonderen Rahmenbedingungen der Tallage sowie der polyzentrischen Struktur der Region für den ÖPNV erläutert.

fz

www.emta.com

in der Nähe des Flughafens, wo in den letzten Jahren zahlreiche neue Arbeitsplätze entstanden sind, eingeweiht. „Mit einem leistungsfähigen S-Bahn-System tragen wir zur wirtschaftlichen Gesundheit der Region bei,“ so stellte Mark Dowd, Vorsitzender der Aufgabenträgerorganisation, die Leistungen von Merseytravel und Merseyrail in den Kontext der Entwicklungen in Liverpool, das übrigens im Jahre 2008 Kulturhauptstadt Europas sein wird.

Der intensive Austausch mit Vertretern des Aufgabenträgers Merseytravel und dem S-Bahn-Betreiber Merseyrail wurde ergänzt durch Besichtigungen des Depots, des Liverpooler Hauptbahnhofs und der Verkehrsleitstelle.

Vom Aufgabenträger in Liverpool wurden den Vertretern der Region noch wichtige Tipps für das Verfahren mit auf den Weg gegeben: Es wurde betont, im Verfahren

zu jedem Zeitpunkt besonderen Wert auf die Transparenz zu legen, die Angebote nicht nur nach dem Preis, sondern auch zu einem wesentlichen Teil nach der Qualität und der Nachhaltigkeit zu bewerten. Darüber hinaus sollte sowohl während der Vorbereitungsphase als auch während des Betriebs stets eine Überprüfung der vereinbarten Ziele vorgenommen werden, um etwaige Probleme und Risiken vorzeitig erkennen zu können.

„Es ist beeindruckend, wie auf der Grundlage eines transparenten und fairen Wettbewerbsverfahrens klare Zielsetzungen und Stellschrauben verankert werden konnten und eine echte Partnerschaft entstanden ist, die die Entwicklung der S-Bahn vorantreibt“, bilanzierte Regionaldirektor Dr. Steinacher.

Suzan Ünver

www.merseyrail.org

www.merseytravel.org



Haben Sie es morgens nicht eilig? Ab 9 Uhr fahren Sie günstiger. Und das ohne Sperrzeit am Nachmittag. Zum Beispiel zur Arbeit und zurück. Die 9-Uhr-Umweltkarte ist eben ideal für ganz Ausgeschlafene. www.vvs.de



Mobilisierung für die Magistrale

Unterstützung für die Schienenstrecke Paris – Budapest/Bratislava

Als „Zeichen der Geschlossenheit und der Entschlossenheit“ hat Ministerpräsident Günther Oettinger die Konferenz „Magistrale – eine Priorität für Europa“ bezeichnet. Mitte Juni hatten sich Politiker sowie Wirtschaftsvertreter der Europäischen Union, der Bundesländer, Regionen und Städte entlang der Strecke Paris – Budapest/Bratislava aus Frankreich, Deutschland, Österreich, der Slowakei und Ungarn im Straßburger Rathaus versammelt.

Gemeinsam mit dem EU-Koordinator für die Strecke, Professor Péter Balázs, haben sie sich, darunter auch Regionaldirektor Dr. Bernd Steinacher und Stuttgarts OB Dr. Wolfgang Schuster, für die Realisierung der Hochgeschwindigkeitsstrecke eingesetzt und eine Unterstützungserklärung unterzeichnet. Darin fordern sie unter anderem die Bereitstellung von Geldern in den nationalen Haushalten und die vollständige Fertigstellung der Strecke bis 2015.

„Die Fortschritte sind bereits sichtbar“, lobte Jacques Barrot, Vize-Präsident der EU-Kommission, die Arbeit des Streckenkoordinators Balázs. Die Verträge für die Rheinbrücke zwischen Kehl und Straßburg seien unterschrieben, ebenso wie für die Verbindung von Freilassing nach Salzburg. Der erste Teil des TGV-Ost gehe in gut einem Jahr in Betrieb. In die Magistrale seien bis jetzt zehn Milliarden Euro geflossen, hob Barrot hervor. Voller Optimismus rief er den etwa 200 Interessensvertretern zu: „Dank der Synergien, die wir alle hervorbringen, werden wir bei diesem großen europäischen Projekt erfolgreich sein.“

Aus heutiger Sicht soll die komplette Strecke bis 2015 fertig sein, so Professor Péter Balázs. Mitte September werde er seinen ersten Bericht veröffentlichen. Die Vorteile der Hochgeschwindigkeitsstrecke lägen auf der Hand. Die Fahrzeiten würden sich erheblich verkürzen. Von Paris nach Stuttgart werde

man nur noch drei Stunden unterwegs sein, also halb so lange wie heute. Bratislava würde man von Paris aus in gut acht Stunden, statt bisher 13,5 Stunden erreichen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit werde von 90 auf 130 Kilometer pro Stunde steigen.

Als weitere Nutzen nannte Professor Balázs neben Aspekten des Umweltschutzes, die Zunahme des Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene und die Anbindung der Hochgeschwindigkeitsstrecke an Flughäfen, wie in Stuttgart geplant. Aus Sicht der EU empfahl er, sich bei der Finanzierung auf die grenzüberschreitenden Abschnitte Straßburg – Kehl, München – Salzburg und Wien – Bratislava zu konzentrieren. Darüber hinaus sollten die „Flaschenhalse“ Baudrecourt – Straßburg, Stuttgart – Ulm und St. Pölten – Wien mit europäischen Fördergeldern bedacht werden.

Die Strecke sei für die Europäische Metropolregion Stuttgart absolut notwendig, hob Regionaldirektor Dr. Bernd Steinacher in seinem kurzen Statement hervor. „Das Investitionsprojekt ‚Magistrale für Europa‘ ist kein Solitär“, unterstrich Dr. Steinacher. „Milliardenschwere Investitionsprojekte wie der neue Stuttgarter Hauptbahnhof, das neue Stadtzentrum oder die Neue Messe Stuttgart docken an die ‚Magistrale für Europa‘ an“. „Deshalb werben wir darum, dass bei der Vergabe von TEN-Mitteln, den Geldern der Europäischen Union für die transeuropäischen Netze, diese Synergien unterstützt werden“, so Dr. Steinacher weiter. Die Magistrale bringe Produktivkräfte im Sinne einer gesamteuropäischen Entwicklungsstrategie zum Tragen.

In einer gemeinsamen Erklärung sagten die vier Verkehrsminister aus Deutschland, Frankreich, Österreich und der Slowakei kürzlich ihre Unterstützung für den Ausbau der Magistrale zu. Sie versicherten darin, die Realisierung aller Teilstrecken koordiniert voranzutreiben.

Magistrale-Atlas vorgestellt

„Das Ziel 2015 ist erreichbar und realistisch, wenn man es will“, sagte OB Dr.

Wolfgang Schuster. Zur Magistrale gebe es keine Alternative. Als Gastgeberin unterstrich Fabienne Keller, Oberbürgermeisterin von Straßburg und Präsidentin der Association TGV Est-Européen, das vitale Interesse aller Anlieger an der Magistrale. Ebenso wie der Karlsruher OB Heinz Fenrich dankte sie Professor Péter Balázs für dessen Unterstützung. Heinz Fenrich, der zugleich Vorsitzender der Initiative „Magistrale für Europa“ ist, überreichte die erste Ausgabe des kurz zuvor fertig gestellten „Magistrale-Atlases“ an den Streckenbeauftragten Balázs. Dieses gewichtige Werk veranschaulicht anhand von Plänen und Texten den Ist-Zustand und die Ausbaupläne der Magistrale. Es informiere über die Trassenführung, Realisierungshorizonte und den Investitionsbedarf. Ein weiterer wichtiger Baustein des Atlases sei die Darstellung der lokalen und regionalen öffentlichen Verkehrssysteme, die entlang der Magistrale-Halte eine optimale Verknüpfung mit dem schnellen Schienenfernverkehr gewährleisten. Diese Lose-Blatt-Sammlung werde in Kürze auch als CD-Version herausgegeben.

Dorothee Lang

Die Magistrale für Europa...

- verbindet zirka 34 Millionen Menschen auf einer Länge von 1.500 km.
- senkt die Reisezeit zwischen Paris und Bratislava um durchschnittlich 30%, auf Teilstrecken um über 50%.
- erhöht die mittlere Reisegeschwindigkeit von 90 km/h auf 130 km/h.
- fördert die wirtschaftliche Entwicklung Europas und dient damit dem Lissabon-Ziel.
- bringt jährlich etwa 14 Millionen Menschen von Straße und Flugzeug auf die Bahn.

la

Wünsche zum S-Bahn-Wettbewerb

Experten-Hearing gibt vielfältige Anregungen

Der Verband Region Stuttgart macht ernst mit der Vergabe des S-Bahn-Betriebs im Wettbewerb. Die Vorbereitungen für die europaweite Ausschreibung dieses Großprojekts mit einem Volumen von mindestens 1,5 Milliarden Euro sind angelaufen. Beim Hearing „S-Bahn Region Stuttgart – im Wettbewerb gestalten“ haben Fahrgäste, Verkehrsunternehmen, Gewerkschaften, Kommunen und Umweltverbände ihre Anregungen und Wünsche eingebracht.

Zur Sprache kamen nahezu alle Aspekte von der Pünktlichkeit der S-Bahn, den Fahrzeugen, Fahrplaninformationen bis hin zu Tarifstandards für die Triebwagenführer oder auch die Auswirkungen auf den Verkehrs- und Tarifverbund.

„Wir wollen Transparenz und Partizipation“, nannte Regionaldirektor Dr. Bernd Steinacher als Ziel des Forums im Mai, an dem 130 Interessierte teilnahmen, darunter Vertreter der DB AG und von europaweit tätigen Verkehrsunternehmen. Die gewonnenen Hinweise werden in die Entscheidung der Regionalversammlung einfließen, versicherte Dr. Steinacher. Er kündigte an, dass der S-Bahn-Betrieb in Losen ausgeschrieben werden solle. Nach einem zweistufigen dialogorientierten Vergabeverfahren solle spätestens im Jahr 2009 der Zuschlag an ein Verkehrsunternehmen erfolgen. Dem Gewinner des Wettbewerbs blieben danach vier Jahre, um sich auf den Betriebsstart vorzubereiten. Der Wettbewerb um den Betrieb der Stuttgarter S-Bahn finde in einem schwierigen Umfeld statt, angesichts weiterer Kürzungen von öffentlichen Zuschüssen und möglicher Kostensteigerungen. All das berge Finanzierungs- und Kostenrisiken, so Dr. Steinacher.

„Alles, was heutzutage im Verkehrsvertrag mit DB Regio festgeschrieben ist, soll im Wettbewerb vergeben werden“,

führte Wirtschaftsdirektor Dr. Jürgen Wurmthaler aus. Das umfasse den Betrieb der sechs S-Bahn-Linien mit jährlich über 8,5 Millionen Zugkilometern sowie Serviceleistungen. Bei der Ausschreibung gelte das Motto: „So viel Vorgaben wie nötig, aber so viel Freiheit wie möglich.“ Ziel des Wettbewerbs ist es nach Dr. Wurmthaler, einen für die Mobilitätsbedürfnisse der Region angemessenen und wirtschaftlichen Eisenbahnverkehr zu sichern. .

Knackpunkt Fahrzeuge

Sowohl unter wirtschaftlichen, qualitativen als auch ökologischen Gesichtspunkten spielt die Frage nach den S-Bahn-Fahrzeugen eine zentrale Rolle. Der Verband Region Stuttgart könnte einem Betreiber 54 Fahrzeuge zur Verfügung stellen. Die restlichen 90 S-Bahn-Fahrzeuge, die für den Betrieb der S-Bahn in der Region Stuttgart notwendig sind, muss das Verkehrsunternehmen besorgen. Welche Fahrzeugtypen zum Einsatz kommen oder wie es um die Finanzierung bestellt ist, müsste im Dialog mit Wettbewerbsteilnehmern geklärt werden, so Dr. Wurmthaler.

Infos, Komfort, Barrierefreiheit

Der „Markenartikel“ S-Bahn stehe sinnbildlich für den einheitlichen Verkehrsraum Region Stuttgart, sagte Eberhardt Palmer. Die S-Bahn sei gut, könne aber beispielsweise bei der Fahrplan- oder Anschlussinformation noch besser werden. Die Fahrgäste seien sehr wohl bereit, für gute Leistungen gutes Geld zu bezahlen.



Eberhardt Palmer,
Vorsitzender des
VVS-Fahrgastbeirats

„Schnell, zuverlässig, sicher und mit angemessenem Komfort“ soll die S-Bahn aus Sicht von Josef Schneider unterwegs sein. Dabei müsse die Anschlusssicherheit gewährleistet werden. Er sprach sich unter anderem für die Begrenzung von Fahrzeugwerbung aus und für Video-Überwachung in den Zügen und an den Haltestellen.



Josef Schneider,
Landesverband
Pro Bahn

Barrierefreiheit steht für Jutta Pagel, im Mittelpunkt. Barrierefreiheit fange bei einfachen und verständlichen Fahrplänen an, reiche über Parkplätze für Rollstuhlfahrer in Nähe der S-Bahn-Haltestellen bis hin zum barrierefreien Einstieg in die S-Bahn-Züge. Auf die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Menschen müsse besonders eingegangen werden, weil diese in Zukunft den Löwenanteil der ÖPNV-Nutzer ausmachen.



Jutta Pagel,
Geschäftsführerin
des Landesverbands
der Körper- und
Mehrfachbehinderten

Wolfgang Brach fordert, bei der Ausschreibung auf Tariftreue und Tarifsicherheit für die S-Bahn-Beschäftigten zu achten. Für ihn stelle der Wettbewerb einen Prozess der „regionalen Willensbildung“ dar.



Wolfgang Brach,
Vorsitzender DGB
Region Stuttgart

Egal, ob die Deutsche Bahn oder ein anderes Unternehmen 2009 den Zuschlag für die S-Bahn Stuttgart erhalte, die Ausschreibung werde bis zu 30 Prozent der Arbeitsplätze bei der S-Bahn kosten, prophezeit Dirk Schlömer. Der Bahn-Gewerkschafter verlangt deshalb, die Rechte der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner zu wahren.



Dirk Schlömer,
Transnet

„Der Wettbewerb lohnt sich“, ermutigte Bernhard Wewers. Seine Erfahrungen aus über 90 Ausschreibungsverfahren in Deutschland haben gezeigt, dass Wettbewerb eine bessere Qualität zu niedrigeren Kosten bringe.



Bernhard Wewers,
Präsident der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger

Im Bereich der öffentlichen Infrastruktur gewährleiste Wettbewerb grundsätzlich eine größere Effizienz bei niedrigeren Kosten, ist sich Werner Spec sicher. Dieses Vorgehen gewährleiste ein Höchstmaß an Transparenz, sofern ein fairer Wettbewerb stattfindet.



Werner Spec,
Oberbürgermeister der Stadt Ludwigsburg

Für die Landkreise im VVS begrüßte Johannes Fuchs das Wettbewerbsverfahren um die S-Bahn. Er sprach sich für einen „fairen Wettbewerb“ und für den Abschluss eines „Brutto-Vertrages“



Johannes Fuchs,
Landrat des Rems-Murr-Kreises

aus, bei dem die Kosten des Verkehrs durch den öffentlichen Auftraggeber abgedeckt werden.

Als generelle Anforderungen an den Wettbewerb aus Sicht der Verkehrsunternehmen, also der potenziellen Bieter, nannte Dr. Heike Höhnscheid unter anderem die frühzeitige Bekanntmachung, angemessene Fristen sowie Losbildung. Darüber hinaus müsse eine Risikoteilung erfolgen. Verbesserungsvorschläge der Unternehmen sollten in das Verfahren einfließen dürfen.



Dr. Heike Höhnscheid,
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

Mehr wettbewerblichen Strukturen stehe der VVS offen gegenüber, machte Thomas Hachenberger deutlich. Er sprach sich für den Abschluss eines „Netto-Vertrags“ aus, bei dem das Verkehrsunternehmen Chancen und Risiken hat. Hachenberger warf unter anderem die Frage auf, wie die Einnahmen aus dem VVS-Ticketverkauf an ein möglicherweise neues Verkehrsunternehmen zu verteilen sind.



Thomas Hachenberger,
Geschäftsführer Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS)

Eine ausreichend lange Vorlaufzeit benötige die Fahrzeugindustrie, um ein passgenaues, wettbewerbsfähiges Fahrzeugkonzept zu entwickeln, sagte Michael Clausecker. Die Anforderungen an die Stuttgarter S-Bahn-



Michael Clausecker,
Hauptgeschäftsführer Verband der Bahnindustrie

Fahrzeuge sollten so formuliert sein, dass sich möglichst viele Fahrzeughersteller beteiligen könnten. Außerdem sollte ein moderner leistungsfähiger Verkehr auf dem S-Bahn-Netz gewährleistet sein.

Energiesparende Züge, umweltfreundliche Bremsysteme, Lacke oder Schmierstoffe, kurzum: Umweltaspekte sollten beim S-Bahn-Wettbewerb berücksichtigt werden, fordert Gerhard Pfeifer. Schließlich spare Umweltschutz meist Kosten, eigne sich als Marketinginstrument und unterstreiche die Glaubwürdigkeit der S-Bahn als umweltfreundliches Verkehrsmittel.



Gerhard Pfeifer,
Geschäftsführer BUND Regionalverband

Die Vorgabe von Umwelt- und Qualitätsstandards in der Ausschreibung/in dem Verkehrsvertrag sichere ein hohes Qualitätsniveau und fördere innovative Lösungen zur weiteren Qualitätssteigerung meint Matthias Lieb. Es entstehe ein Wettbewerb um das „beste“ Angebot für den Fahrgast, den Aufgabenträger und die Umwelt. Der bevorstehende Wettbewerb um die S-Bahn, als Kernelement des ÖPNV in der Region Stuttgart, verspreche mehr und besseren ÖPNV fürs gleiche Geld.



Matthias Lieb,
Vorsitzender VCD Baden-Württemberg

Fotos: ad

Dorothee Lang

Modern und praktisch

Bahnhof Bad Cannstatt eingeweiht

Die Sonne und der neue Bahnhof strahlten um die Wette als Vertreter von Bund, Land, Region, Stadt und der Deutschen Bahn den Bahnhof Bad Cannstatt offiziell einweihten. Nach 20-monatiger Bauzeit und Investitionen in Höhe von sechs Millionen Euro wurde der Umbau im Mai fertig gestellt. Der Verband Region Stuttgart beteiligte sich mit knapp 250.000 Euro an einem Aufzug. Max Munding, Amtschef im Innenministerium, ließ keinen Zweifel daran, was vorrangiges Ziel war: „Unsere gemeinsame Aufgabe ist es, öffentliche Räume attraktiv zu machen.“

Optisch war das gesamte Bahnhofsareal bisher nur wenig ansprechend. Bei der Renovierung wurde deswegen auf ein helles und freundliches Erscheinungsbild Wert gelegt. Für die Fahrgäste wurde einiges getan: So sind jetzt alle Bahnsteige auch für Gehbehinderte über Aufzüge problemlos zu erreichen. Hinweisschilder in drei Sprachen weisen den Weg. Große und gut lesbare elektronische Informationstafeln zeigen, wann an welchem Gleis die nächste S-Bahn abfährt.

Der Bahnhof Bad Cannstatt habe seinen festen Platz in der Geschichte des regionalen Schienenverkehrs. Er sei ein „wichtiger Knotenpunkt im regionalen Netz“, so Dr. Peter Schnell von der Deutschen Bahn AG. 1844 fuhr der erste Zug zwischen Untertürkheim und Cannstatt. Auch der Öffentliche Personennahverkehr habe hier seinen Geburtsort. Die erste motorisierte Straßenbahn der Welt rollte 1887 aus dem Cannstatter Bahnhof.

Heute sei der Bahnhof zusammen mit der im letzten Jahr renovierten Haltestelle Gottlieb-Daimler-Stadion eine wichtige Station für die Besucher des Areals „NeckarPark“, wie Oberbürgermeister Dr. Wolfgang Schuster in seiner Ansprache sagte. Die Fußball-Weltmeisterschaft war nach Ansicht von Regionaldirektor Dr. Bernd Steinacher für den Umbau am Bahnhof Cannstatt zwar der Auslöser, aber keinesfalls der Grund. Ziel sei es vielmehr gewesen, das weltweit größte Sportereignis zu nutzen, um nachhaltige Verbesserungen über die Weltmeisterschaft hinaus auf den Weg zu bringen, so Oberbürgermeister Dr. Wolfgang Schuster.

ad



Foto: ad

Kaum wieder zu erkennen: der Bahnhof Bad Cannstatt

Verkehrsgünstig, verfügbar und erweiterungsfähig

Nachfrage und Angebot von Gewerbestandorten diskutiert

„Auf den ersten Blick gibt es mit knapp 3.000 Hektar genügend Gewerbeflächen in der Region Stuttgart. Doch wir lassen uns durch diese Zahlen nicht blenden“, machte Regionaldirektor Dr. Bernd Steinacher deutlich. Denn, ob Unternehmen in der Region Stuttgart einen Standort finden, hänge

bekanntlich auch von den Anforderungen der Unternehmen an den Standort ab. Und diese sind vielfältig wie die gemeinsame Veranstaltung von Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart sowie Verband und Wirtschaftsförderung Region Stuttgart „Quo vadis

Region Stuttgart 2020?“ im Mai gezeigt hat.

Laut einer Untersuchung der IHK sei zwischen dem Jahr 2000 und 2004 jedes vierte von 40.000 IHK-Mitglieds-Unternehmen, die im Handelsregister eingetragen sind, umgezogen, so IHK-Hauptgeschäftsführer Andreas Richter. Es seien „enorme Wanderungsbewegungen“ im

Gang. Dabei komme die weit überwiegende Nachfrage nach Gewerbegrundstücken von bereits ansässigen Unternehmen, machte Matthias Lutz von der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart (WRS) deutlich. Für Andreas Richter bedeutet dies: „Es kommt vielmehr darauf an, die Unternehmen zu halten, als neue Unternehmen zu gewinnen.“ Die Region Stuttgart begnüge sich keineswegs damit, Gewerbeflächen auszuweisen, sondern arbeite auch aktiv an deren Vermarktung, führte Dr. Steinacher aus. Immerhin habe die WRS in den letzten Jahren 730 Ansiedlungen unterstützt und dadurch 10.500 Arbeitsplätze gesichert oder geschaffen.

Industriegebiete gefragt

Optimale Anbindung, kurze Transportwege, Produktion rund um die Uhr, fünf Hektar Fläche und das alles in einem Umkreis von 40 Kilometern um den Firmensitz in Sindelfingen – so sollte laut Jürgen Kleiner der ideale Standort für das Produktionswerk der Firma Bitzer Kühlmaschinenbau aussehen. Fündig ist das Unternehmen geworden, allerdings knapp hinter der Regionsgrenze in Rottenburg-Ergenzingen. Dort arbeiten derzeit etwa 350 Mitarbeiter. Eine Erkenntnis hat Jürgen Kleiner aus der Standortsuche gewonnen: Industriegebiete in der Region Stuttgart sind rar.

Das bestätigte Matthias Lutz, der bei der WRS fürs Standortmanagement zuständig ist. Nur etwa 25 Hektar der angebotenen Gewerbeflächen seien teilweise als Industriegebiete ausgewiesen. Doch nur dort sei beispielsweise die Produktion rund um die Uhr mit nächtlichem Lieferverkehr möglich, um die Lärmgrenzwerte nicht zu überschreiten. Gerade Logistikunternehmen benötigten daher Flächen in Industriegebieten.

Logistik-Boom

Für die Logistikbranche brachen mehrere Referenten eine Lanze. Schließlich sei das Logistik-Gewerbe die „Boombranche“ schlechthin. Doch egal wo Logistikunternehmen hinkommen, viele Kommunen winken einfach ab, so die überein-



Foto: Kuhnle

Das Güterverkehrszentrum Kornwestheim soll zum Logistik-Knoten werden. Die Planungen dafür laufen.

stimmende Erfahrung von Udo Irschik (Atege GmbH, Ludwigsburg) und Volker Böhringer (Panalpina Welttransport GmbH, Kornwestheim). Während die Firma Atege ihre Standortsuche vor einem Jahr ausgesetzt hat, arbeiten die 280 Panalpina-Mitarbeiter seit November 2005 am neuen Standort in Kornwestheim. Volker Böhringer wunderte sich über die „zum Teil arrogante Abfertigung“ von manchen Städten, die keinerlei Interesse an einer Ansiedelung seines Unternehmens gezeigt hätten.

Zu hohes Ross

Schließlich sei das Logistik-Gewerbe wesentlich mehr als nur „Spedition und Lagerei“, wie es Planungsdirektor Dr. Dirk Vallée vom Verband Region Stuttgart auf den Punkt brachte. Markus Knab vom Stuttgarter Bankhaus Ellwanger und Geiger nahm kein Blatt vor den Mund: „Wir sitzen in der Region Stuttgart heute noch auf einem verdammt hohen Ross“. Er habe den Eindruck, Industriegebiete sollten hier eher Naturschutzcharakter haben. Knab weiter: „Logistik ist und bleibt ein Wachstumsmarkt“.

Und welche Schlussfolgerungen ergeben sich daraus für die Regionalplanfortschreibung? IHK-Hauptgeschäftsführer Andreas Richter wünscht sich einen wirtschaftsfreundlichen Regionalplan. Planung müsse einen Rahmen setzen und sich an Erwartungen orientieren, aber sie

müsse so flexibel sein, um Kurskorrekturen vorzunehmen. Andreas Richter appellierte, gewerbliche Bauflächen entsprechend den Bedürfnissen der Unternehmen auszuweisen. Dabei ist ihm angesichts der Zielkonflikte wohl bewusst: „Raumordnung ist der klassische Versuch der Quadratur des Kreises“.

Das Fazit von Chefplaner Dr. Dirk Vallée lautete denn auch, möglichst Industriegebiete auszuweisen, da diese weniger Einschränkungen unterworfen seien. Er sprach sich für eine Angebotsplanung bei Gewerbegebieten aus, weil die Planungszeiträume von Unternehmen wie dargestellt immer kürzer würden. Eine gute Anbindung durch den ÖPNV „muss sein und wird von den Unternehmen gefordert“, so Dr. Vallée abschließend. Eine große Stärke der Region Stuttgart liege in der Marktnähe der Unternehmen sowie in dem „hervorragenden Potenzial“ an Arbeitskräften.

Dorothee Lang

www.region-stuttgart.org/quovadis2020

Wo sind die Lorbeeren von morgen?

Wirtschaftsförderung Region Stuttgart startet Strategiediskussion



Foto: WRS

Externe Experten als Impulsgeber

Die Region Stuttgart ist eine der innovativsten und wirtschafts-stärksten Regionen in Europa. Um diese Position zu halten und die Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit weiter auszubauen erarbeitet die Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH (WRS) im Auftrag der Regionalversammlung und in Zusammenarbeit mit den Regionalräten eine wirtschaftspolitische Strategie für die Region Stuttgart bis zum Jahr 2020.

Zentraler Bestandteil des Prozesses ist dabei die Einbindung von Unternehmern und Entscheidungsträgern aus der Region sowie externen Experten aus anderen Regionen Europas. Diese dienen als wichtige Informationsquellen, um die Zukunftstrends und Zukunftschancen sowie die Stärken und Herausforderungen für die Region Stuttgart einzuschätzen.

Bei der Auftaktveranstaltung Anfang Mai im Forum der Handwerkskammer Region Stuttgart forderte der Vorsitzende des Ver-

bands Region Stuttgart, Dr. Jürgen Fritz: „Die Region Stuttgart darf sich nicht auf ihren Innovations-Lorbeeren ausruhen – wir müssen uns anstrengen, damit weitere Lorbeeren hinzukommen!“

Den Einstiegsvortrag mit dem Titel „Perspektiven für Zukunftsmärkte – Was innovative Unternehmen in der Region Stuttgart verbindet“ hielt Professor Dr.-Ing. Hans-Jörg Bullinger, Präsident der Fraunhofer-Gesellschaft. Er präsentierte Zukunftstechnologien und Ansatzpunkte in diesen Bereichen für die Region Stuttgart. „Wir müssen um so viel schneller und besser sein wie wir teuer sind“ – so sein eindeutiges Plädoyer für Innovationen und eine noch intensivere Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Wissenschaft, um im Standortwettbewerb vor allem mit internationaler Konkurrenz bestehen zu können.

In ihren Statements skizzierten fünf Unternehmensvertreter aus verschiedenen wichtigen Branchen ihre Einschätzung des Standorts Region Stuttgart und ihre Anforderungen für eine erfolgreiche Zukunft:

Norbert W. Daldrop, Geschäftsführender Gesellschafter, avcommunication GmbH; Georg Fichtner, Vorsitzender Geschäftsführung, Fichtner GmbH & Co. KG; Dr. Michael Inacker, Leiter Politik und Außenbeziehungen, DaimlerChryslerAG; Professor Dr.-Ing. Berthold Leibinger, Vorsitzender des Aufsichtsrats, Trumpf GmbH + Co. KG; Rainer Reichhold, Präsident der Handwerkskammer Region Stuttgart.

Die Referenten kennen und schätzen die Standortvorteile der Region, auch wenn Sie in einigen Bereichen Verbesserungspotenzial sehen. Insbesondere Prof. Leibinger wie auch Dr. Inacker betonten den Wert des Produktionsstandortes Region Stuttgart, der notwendig sei als Grundlage für die Dienstleistungen. Denn „Dienstleistung

kann immer nur Dienstleistung für etwas sein“. Der Dienstleistungssektor könne nicht alle Arbeitsmarktprobleme lösen.

Auch die Zukunftsfähigkeit des Handwerks hängt nach Ansicht von Kammerpräsident Reichhold stark von dessen Innovationsbereitschaft und -fähigkeit ab.

Verbesserungspotenzial sehen die Unternehmensvertreter in den Bereichen Verkehr, Bildung und Kinderbetreuung. Besondere Bedeutung wird auch der Ausbildung und Zuwanderung qualifizierter Beschäftigter beigemessen, denn in einigen Branchen seien bereits jetzt Arbeitsplätze mit spezifischer und hoher Qualifikation nur schwer zu besetzen. Auch vor dem Hintergrund der geforderten zusätzlichen Ausgaben in Forschung und Entwicklung müsse die Zahl der hochqualifizierten Beschäftigten zunehmen.

Peter Hofelich, WRS-Aufsichtsratsvorsitzender und stellvertretender Verbandsvorsitzender, fasste zum Abschluss der Veranstaltung die Redebeiträge zusammen und stellte Fragen zur Diskussion, die in weiteren Veranstaltungen und im Strategieprozess erörtert werden sollten: Wo stehen die Teilräume, die an den Rändern der Region liegen? Ist die innovative Fortschreibung der Branchenstruktur die einzige Antwort? Oder gibt es eine neue/überraschende Antwort? Wie kann die Arbeitsmarktbilanz verbessert werden? Welche anderen Faktoren spielen neben der Qualifizierung eine Rolle?

**Dr. Walter Rogg und
Stephanie Fleischmann**

Termine & Veranstaltungen

Mittwoch, 4. Oktober 2006

Regionalversammlung
(15.00 Uhr, Forum LBBW, Am Hauptbahnhof 2, Stuttgart)

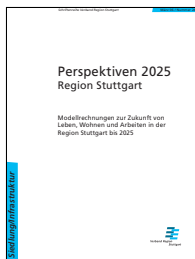
Mittwoch, 18. Oktober 2006

Regionalversammlung
(15.00 Uhr, Kultur- und Kongresszentrum Liederhalle, Stuttgart)

Dienstag, 24. Oktober 2006

Metropolregionen – Bausteine für ein wettbewerbsfähiges Deutschland in Europa. Podiumsdiskussion des Initiativkreises Europäischer Metropolregionen in Deutschland auf der Leipziger Kongressmesse euregia, für Standort- und Regionalentwicklung in Europa. Diese Kooperationsveranstaltung mit dem Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung macht eine Bestandsaufnahme zur Rolle der Metropolregionen in Politik, Wissenschaft und Praxis vor Ort. Sie steht unter der Schirmherrschaft des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee.
www.euregia-leipzig.de
(13.00 Uhr, Kongress-Zentrum Leipzig)

Veröffentlichungen



◀ „Perspektiven 2025 – Region Stuttgart. Modellrechnungen zur Zukunft von Leben, Wohnen und Arbeiten in der Region Stuttgart bis 2025“

Die Bevölkerung in der Region Stuttgart wird von heute 2,664 Einwohnern um rund 28.000 Menschen auf etwa 2,636 Millionen im Jahr 2020 leicht zurückgehen. Zu diesem Ergebnis kommt eine vom Verband Region Stuttgart beim Pestel-Institut (Hannover) in Auftrag gegebene Modellrechnung. Diese Vorhersage berücksichtigt, entgegen den meisten anderen Prognosen, einen Zusammenhang zwischen den zu erwartenden Außenwanderungen und den zukünftigen regionalen Arbeitskräftepotenzialen. Die knapp 100-seitige Studie ist als Band 24 der Schriftenreihe des Verbands Region Stuttgart erschienen. Sie ist für 10 Euro erhältlich (siehe Impressum).



◀ Landschaftspark Neckar

Kompakt, handlich und trotzdem informativ: das neue Falblatt Landschaftspark Neckar stellt in aller Kürze das Konzept des regionalen Landschaftsparks vor und macht Lust das Internet-Portal www.landschaftspark-neckar.de mitsamt dem Neckar zu erkunden.

Impressum

Herausgeber

Verband Region Stuttgart
Körperschaft des öffentlichen Rechts
Kronenstraße 25, 70174 Stuttgart

E-mail

info@region-stuttgart.org

Internet

www.region-stuttgart.org

V.i.S.d.P.

Regionaldirektor Dr. Bernd Steinacher

Redaktion

Dorothee Lang (la)
Telefon: 0711/2275911
Telefax: 0711/2275970

Autoren/innen dieser Ausgabe

Intern: Andreas Dölker (ad), Michael Fuchs (mf), Suzan Ünver (sü), Frank Zerban (fz)
Extern: Cristian Hofmann, Andrea Jungnickl-Finke

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

Basislayout

dialogdesign GmbH

Druck

J. F. Steinkopf Druck GmbH, Stuttgart
Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier

Namentlich gekennzeichnete Artikel müssen nicht der Meinung der Redaktion oder des Verband 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.

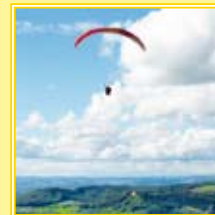
SOMMER DER VERFÜHRUNGEN

Im Stauferkreis Göppingen



Auch in diesem Sommer bietet die Region Stuttgart wieder phantastische Veranstaltungen. Speziell im Landkreis Göppingen lockt die erfolgreiche Ferienaktion »SOMMER DER VERFÜHRUNGEN« wieder mit tollen Angeboten. 125 Veranstaltungen laden in den Urlaubswochen zum Mitmachen und Dabeisein ein. Entdecken auch Sie die ErlebnisRegion Stuttgart.

Die Programm-Broschüre ist erhältlich bei der Regio Stuttgart Marketing- und Tourismus GmbH oder im „i-Punkt“ Königstraße 1 A · 70173 Stuttgart und im Welcome Information Center · Flughafen Stuttgart · Terminal 3 Ankunftsebene. Telefonische Bestellung: 0711/22 28-225



Fax-Antwort: +49 – (0)711 – 22 28 217

Bitte senden Sie mir kostenlos
die neue Broschüre
»SOMMER DER VERFÜHRUNGEN«

— Exemplare

Name/Vorname

Firma

Straße/Hausnummer

Postleitzahl/Ort