

REGION STUTT GART AKTUELL

INFOMAGAZIN DES VERBANDS REGION STUTT GART

1 | 2010

BOOGIE-WOOGIE FÜR DIE S-BAHN – Freudentag im Raum Kirchheim/Teck

REGIONALE AKZENTE IN ZEITEN KNAPPER KASSEN – ein Meinungsbild zum Haushalt 2010

DIE ROLLE DER KIRCHE IN DER KRISE – „Kirche und Wirtschaft im Gespräch“



Willkommen S-Bahn, Jens 5 Jahre

HÄTTEN SIE'S GEWUSST?

... insgesamt 1,054 Millionen sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer gibt es in der Region Stuttgart, darunter:



180.000

Arbeitsplätze im Automotive-Cluster *

Die Arbeitsplätze insgesamt verteilen sich wie folgt:



7.000

Stellen im Primären Sektor
(1%, Land- und Forstwirtschaft)



411.000

Stellen im Sekundären Sektor (39%, Bergbau, Verarbeitendes Gewerbe, Energie- und Wasserversorgung, Baugewerbe)



636.000

Stellen im Tertiären Sektor (60%, Handel, Reparatur, Dienstleistungen aller Art, Kredit- und Versicherungsgewerbe, öffentliche Verwaltungen, Organisationen)

* Der Begriff Automotive-Cluster umreißt alle automobilbezogenen Produktions- und Dienstleistungstätigkeiten.
Quelle: Strukturbericht Region Stuttgart 2009



Begeisternde Technik

Liebe Leserinnen und Leser!

Jens freut sich über die S-Bahn. Sie hält nun auch in Kirchheim/Ötlingen, wo der Fünfjährige in den Kindergarten geht. Er hat die S-Bahn auf dem Titel gemalt, mit Sinn fürs Detail: Stromabnehmer, ein freundlicher Triebwagenführer und die Kopfstützen in Rot. Als die erste S-Bahn zwischen Plochingen und Kirchheim/Teck fuhr, waren alle begeistert. Klein und Groß standen an den Bahnsteigen, um sich zu überzeugen: Die S-Bahn ist da! (S. 14).

Begeistert geht auch Dr. Klaus Eichenberg ans Werk. Der Geschäftsführer der BioRegio Stern Management GmbH weiß, wenn es gelingt, die regenerative Medizin marktfähig zu machen, wäre das

ein großer Fortschritt: für die Patienten und unseren Wirtschaftsstandort. Mehr dazu im Interview auf S. 23. Die Automobilindustrie beschäftigt sich heute mit der Antriebstechnik von morgen. Damit einher gehen tief greifende Umbrüche für die Automobilregion, wie der Strukturbericht zeigt (S. 25). Im Jahr 2023, wenn Jens den Führerschein macht, könnte er mit seinem Auto wie selbstverständlich Strom tanken. Oder er fährt weiterhin mit der S-Bahn.

Dorothee Lang

Dorothee Lang, Redaktion „Region Stuttgart aktuell“



03 EDITORIAL

06 AKTUELLES

- 06 Einen Jux will er sich machen – Harald Schmidt erhält den Hans-Peter-Stihl-Preis
- 08 Mit Profil und Selbstbewusstsein – Forum Region Stuttgart stellt sechs „neue Köpfe“ vor
- 09 Ehrenamtliche Akrobatik – Förderpreis Region Stuttgart zum 13. Mal verliehen
- 10 Regionale Akzente in Zeiten knapper Kassen – Ein Meinungsbild zum Haushalt 2010

14 VERKEHR

- 14 Boogie-Woogie für die S-Bahn – die S-Bahn ist da! Freudentag im Raum Kirchheim/Teck

16 WIRTSCHAFT

- 16 Die Rolle der Kirche in der Krise – „Kirche und Wirtschaft im Gespräch“
- 18 „Regenerationsmedizin ist machbar“ – Interview mit Dr. Klaus Eichenberg
- 20 Kommt Benzin bald aus der Steckdose? – Strukturbericht sieht Automobilregion Stuttgart vor großen Umbrüchen

22 KOMMUNE IM PROFIL

- 22 Vereint durch die Krise? – Kommune im Profil (34): Sindelfingen
- 24 „Wenn nicht jetzt, wann dann?“ – Interview mit Oberbürgermeister Dr. Bernd Vöhringer

25 REGIONALPLANUNG

- 25 Wege, Wehre und Wildrosen – Geld für Landschaftspark-Projekte 2010 vergeben

RUBRIKEN

- 04 Kurz notiert
- 27 Veröffentlichung
- 27 Impressum

NEUES AUS BRÜSSEL

Bei einer Tagung des Initiativkreises der Deutschen Metropolregionen (IKM) Ende Januar in der Landesvertretung Baden-Württemberg ging es um die laufende europäische Debatte über die Ausrichtung einer modernen EU-Regionalpolitik. In ihr sollen Großstadt-Umlandverbände und Metropolregionen wie die Region Stuttgart eine wachsende Bedeutung einnehmen. Sie organisieren den Stadt-Land-Zusammenhalt, sei es über Nahverkehrsverbindungen, über Regionalplanung, über Landschaftsparks oder auch über Innovations- und Kompetenzzentren als Verbindung zwischen Forschung, Wirtschaft und öffentlicher Hand. Die „territoriale Kohäsion“, wie sie im neuen Lissabon-Vertrag der EU – noch sehr abstrakt – als neues EU-Ziel gefordert wird, würde



durch diesen Regionalzusammenhalt bewirkt.

An solch wertvollem „metropolregionalem“ Handeln kann auch eine künftige EU-Regio-

nalpolitik kaum vorbeigehen. Dies wurde gegenüber den anwesenden EU-Generaldirektoren auf einer öffentlichen Diskussionsveranstaltung zur Strukturförderung nach 2013 deutlich betont.

Die Region Stuttgart war gut vertreten: Der Vize-Präsident des Europaparlaments und Regionalrat Rainer Wieland sprach bei der Tagung über die positiven Folgen für Kommunen im neuen EU-Lissabon-Vertrag. Eingbracht haben sich auch die Regionaldirektorin Jeannette Wopperer sowie die Leiterin des Europabüros, Sylvia Schreiber, die über „Szenarien der zukünftigen EU-Kohäsionspolitik“ sprach. Ein Referat über den Verkehrskorridor „Magistrale für Europa“ hielt die Europakoordinatorin des Verbandes Region Stuttgart, Ines Jerchen. ■

SYLVIA SCHREIBER

PARLAMENTARIER DISKUTIEREN EU-THEMEN

Die Umsetzung und Mitgestaltung europäischer Themen wird und muss für Kommunen und Regionen eine immer größere Rolle spielen. Darin waren sich alle Teilnehmer der Diskussionsrunde für Kommunen und Landkreise mit Europaparlamentariern zu aktuellen EU-Themen einig. Die Ratifizierung des Lissabon-Vertrags und die steigende Europakompetenz in vielen Kommunen sei diesbezüglich der richtige Weg. Die EU-Abgeordneten Heide Rühle (Bündnis 90/

Grüne), Peter Simon (SPD), Michael Theurer (FDP) und der Vize-Präsident des Europäischen Parlaments und Regionalrat Rainer Wieland (CDU) sprachen unter der Moderation von Regionalpräsident Thomas S. Bopp über die Ratifizierung des Lissabon-Vertrages, die Strukturförderung nach 2013 und die Klimaschutzziele der EU. Darüber hinaus war die Nominierung des Ministerpräsidenten Oettinger zum neuen EU-Kommissar für den Bereich Energie ein zentrales Thema.

Im Interesse aller Beteiligten in Baden-Württemberg dürfe die Zukunft der euro-

päischen Strukturförderung jedoch nicht in einer reinen Kohäsionspolitik für strukturschwache Regionen und Länder liegen. Vielmehr müsste eine Vielseitigkeit von Programmen für alle Kommunen und Regionen zur Verfügung stehen. Als zentrale Herausforderungen für die Zukunft in Europa wurden dabei die Themen Energie und Nachhaltigkeit, Wirtschaft und Innovation und der demografische Wandel angesehen. Zu dem Gespräch im letzten November hatten das Europazentrum, die Wirtschaftsförderung und der Verband Region Stuttgart eingeladen. ■ U

STUTTGART 21 IN BAU



Es war ein kleiner Schritt auf dem Weg zur Baustelle, aber ein großer Schritt für das Projekt. Mit dem symbolischen Anheben des Prellbocks 49 an Gleis 4 gaben Bahn-Chef Dr. Rüdiger Grube, Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, Ministerpräsident Günther

H. Oettinger, Stuttgarts OB Dr. Wolfgang Schuster, Regionaldirektorin Jeannette Wopperer und der Sprecher von Stuttgart 21, Wolfgang Drexler, Anfang Februar den Startschuss für die Bauarbeiten.

In der Kleinen Schalterhalle des Stuttgarter Bahnhofs sprachen die Redner von „einem Tag der Freude“. Nun seien die Signale für „eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte des 21. Jahrhunderts endgültig auf Grün“, sagte Dr. Grube. Die Anbindung an das europäische Schienennetz und die sich daraus ergebenden Vorteile für den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg hoben auch Dr. Peter

Ramsauer und Günther Oettinger hervor. Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm seien „von internationaler Dimension“, so der Bundesverkehrsminister. Von einem „grünen Projekt“, das Stuttgart neue Chancen städtebaulicher Entwicklung ermöglicht, sprach OB Dr. Wolfgang Schuster. Regionaldirektorin Jeannette Wopperer hob die drei Aspekte der Nachhaltigkeit hervor. Stuttgart 21 sei aus ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Gründen beispielhaft. Die im Dezember 2009 bekannt gegebenen Gesamtinvestitionen liegen bei knapp 6,1 Milliarden Euro, davon zwei Milliarden für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm. ■ LA

STARKE BANDE ÜBER DEN GROSSEN TEICH

Der Verband Region Stuttgart und die Northern Virginia Regional Commission (NVRC) haben ihre Partnerschaft für fünf weitere Jahre besiegelt. In einer gemeinsam unterzeichneten Erklärung verständigten sich die deutsche und die US-amerikanische Region auf den Austausch von Informationen, Erfahrungen und Erkenntnissen sowie auf die Zusammenarbeit in den Bereichen Klimaschutz, Regional- und Landschaftsplanung, Wirtschaftsförderung und Verkehr.



Foto: Eppler

Regionaldirektorin Jeannette Wopperer bezeichnete die Partnerschaft als „sehr fruchtbar und gewinnbringend“. „Insbesondere globale Herausforderungen wie der Klimawandel und die Wirtschaftskrise verdeutlichen, wie wichtig der Dialog und die Kooperation sind“.

Gewachsene Partnerschaft

Die Partnerschaft der beiden Regionen besteht offiziell seit Januar 1999. „Bei unserer transatlantischen Partnerschaft handelte es sich um die erste Kooperation dieser Art auf regionaler Ebene. Das ist das Besondere“, sagte der Regionaldirektor von Northern Virginia, Mark Gibb. Sie ist in den letzten Jahren durch gegenseitige Besuche gewachsen und gab im November 2007 die Initialzündung für einen transatlantischen Klimadialog zwischen Metropolregionen aus Europa und den USA, der bundesweit als vorbildlich gewürdigt wurde. ■

LA

HENKE FÜHRT KURATORIUM



Foto: FRS

Neuer Kuratoriums-Vorsitzender des Forums Region Stuttgart ist ein alter Bekannter: Hans Jochen Henke, erster Vorsitzender des Verbands Region Stuttgart. Nach seiner einstimmigen Wahl kündigte Henke an, sich für eine noch engere Zusammenarbeit auf regionaler Ebene einzusetzen. In diesem neuen Amt löst er Matthias Kleinert ab, der zehn Jahre an der Spitze des Kuratoriums stand und sich im Vorstand des Forums Region Stuttgart weiterhin engagieren wird. ■

LA/FRS

PUNKTLANDUNG UND TRAUMSTART

Nahezu eine Punktlandung hat die Projektgesellschaft Neue Messe hingelegt. Die Kosten von 813 Millionen Euro für die Neue Messe entsprechen fast dem im Dezember 2001 festgelegten Betrag von 806 Millionen Euro. Der Aufsichtsratsvorsitzende Dr. Horst Mehrländer erläuterte Ende letzten Jahres zufrieden, dass die um „nur“ 0,9 Prozentpunkte höheren Baukosten deutlich unter der Teuerungsrate lägen. Es gebe noch Kostenrisiken durch laufende Prozesse und aus Gewährleistungsansprüchen, führte er aus. Diese seien aber in einer „überschaubaren Größenordnung“, sagte Stuttgarts Erster Bürgermeister Michael Föll. Die Mehrkosten von 7,3 Millionen Euro seien nicht aus öffentlichen Haushalten zu bestreiten, sondern über Mieteinnahmen der Messe. Föll bezeichnete den Bau und den Betrieb der Neuen Messe als „Erfolgsgeschichte“. Regionaldirektorin Jeannette Wopperer betonte: „Der Standort hat Aussteller, Besucher und die Stadt Leinfelden-Echterdingen überzeugt. Mit Stuttgart 21 und



Foto: Luftbild Große

dem neuen Filderbahnhof wird diese Standortgunst weiter zunehmen“.

Überzeugt ist auch der Geschäftsführer der Landesmesse Stuttgart, Ulrich Kromer. Im ersten kompletten Betriebsjahr 2008 habe die Betreibergesellschaft einen „Traumstart“ hingelegt und ihren Umsatz um 87 Prozent auf 118 Millionen Euro gesteigert. Trotz der Krise rechne er für 2010 mit einem Umsatz „von klar mehr als 100 Millionen Euro“. 2012 könnte nach Auffassung von Kromer „das stärkste Jahr in der Messegeschichte Stuttgarts werden“. Der Messestandort Stuttgart habe sich den ihm angestammten Platz in Deutschland erkämpft. ■

LA

IN AMT UND WÜRDEN

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

Neu gewählt:

Altbach: Wolfgang Benignus
Altenried: Bernd Müller
Bad Überkingen: Matthias Heim
Bempflingen: Bernd Welser
Großbottwar: Ralf Zimmermann

Wiedergewählt:

Holzgerlingen: Wilfried Dölker
Nufringen: Ulrike Binninger
Leinfelden-Echterdingen: Roland Klenk

In Asperg wurde – wie berichtet – Ulrich Storer wiedergewählt. Wir bitten, den Schreibfehler in der letzten Ausgabe zu entschuldigen.

Herzlichen Glückwunsch!

Stand: 11. Januar 2010



Ausgezeichneter Fernsehmann und Schauspieler: Harald Schmidt (Mitte) mit Thomas S. Bopp, Edmund Hug, Hans Peter Stihl und Ulrich Goll (v. l.).

EINEN JUX WILL ER SICH MACHEN

Harald Schmidt erhält den Hans-Peter-Stihl-Preis

TEXT: DOROTHEE LANG

„Ich bin ein 100-prozentiges Kind der Region Stuttgart.“ Obwohl seit 25 Jahren in Köln, blieb Harald Schmidt seiner schwäbischen Heimat verbunden. Er verankerte Nürtingen als Stadt seiner Jugend im kollektiven Gedächtnis Fernsehdeutschlands. In Stuttgart hat der 52-jährige TV-Entertainer, seit 2008 Ensemble-Mitglied des Staatstheaters, zum Schauspiel zurückgefunden. Und: Harald Schmidt beherrscht astreines Schwäbisch. Er ist der ideale Botschafter der Region Stuttgart und deshalb seit Ende letzten Jahres elfter Träger des Hans-Peter-Stihl-Preises.

Harald Schmidt hat Routine im Entgegennehmen von Preisen. Bambi, Grimme-Preis, Telestar, Goldener Löwe, Goldene Kamera, Deutscher Fernsehpreis, Hans-Bausch-Preis, Online-Star und der Preis der beleidigten Zuschauer ... Es gibt wohl keine Auszeich-

nung im Showbusiness, die er noch nicht bekam. Doch die Verleihung des Hans-Peter-Stihl-Preises durch Forum und Verband Region Stuttgart war etwas Besonderes: Der Fernseh-Late-Night-Talker kam zu ungewohnter Stunde, einer sonntäglichen Matinée, in „sein“ Stuttgarter Staatstheater. Die Laudatoren würdigten die facettenreiche Persönlichkeit, die so recht in keine Schublade passt. Die 700 Gäste erlebten einen feinsinnigen, reflektierten, charmanten und schlagfertigen Preisträger. Von „dirty Harry“ keine Spur. Nicht zuletzt freuten sich auch Schmidts Stuttgarter Schauspielkollegen, die die Verleihung mit kurzen Szenen belebten:

„Neben dir ist man ein Zwerg.
Dein Sehnen hat ein Ende.
Dein Wunsch wird wahr.
Ein Preis von Stihl erhält heut' unser Star.“

Hans Peter Stihl, Namensgeber und Preisträger des Jahres 2001, hob hervor, dass

Nürtingen und Stuttgart „heimatliche Bezugspunkte“ von Harald Schmidt waren und geblieben sind. Auf dem Hölderlin-Gymnasium habe Schmidt „offenbar der Genius Loci geküsst“. Das „Högy“ sei ja bekanntlich aus der angesehenen Lateinschule hervorgegangen, die bereits Friedrich Hölderlin besucht hatte. Nicht zu vergessen, auch Peter Härtling habe im „Högy“ die Schulbank gedrückt. Damit hat man die „drei Hs“, mit denen sich Nürtingen stolz schmückt, beisammen.

Auf dem richtigen Weg

„Vom Ziel, Pfarrer zu werden, ist Harald Schmidt abgekommen, aber nicht vom richtigen Weg“, machte Professor Dr. Ulrich Goll als stellvertretender Ministerpräsident des Landes deutlich. Denn „schlichte Unterhaltung am Samstagabend ist ihm zu wenig gewesen“. Harald Schmidt besuchte nach dem Abitur von 1978 bis 1981 die Hochschule für Musik und Darstellende Kunst



Viel Prominenz im Publikum mit reichlich Grund zum Schmunzeln und Klatschen.

in Stuttgart. „Ein bescheidener, zurückhaltender, fleißiger und sehr intelligenter Schüler“, erinnert sich sein Schauspiellehrer, Professor Dr. Felix Müller. Nach Engagements bei den Städtischen Bühnen Augsburg und im Kommödchen in Düsseldorf landete er beim Fernsehen. Als Moderator von „Verstehen Sie Spaß?“ hatte der frühere Unterhaltungschef des SDR, Dr. Dieter Schickling, keine richtige Freude an seiner TV-Entdeckung. In der Laudatorenrunde fiel das Unwort „Quotenkiller“. Doch der Fernsehkarriere schadete sein „größter Fehler“ (Harald Schmidt) keineswegs. Der Wechsel zu Sat 1 brachte den Durchbruch als David Letterman des deutschen Fernsehens.

Mit Johann Nestroys Stück „Einen Jux will er sich machen“ beschreibt Felix Müller das Leitmotiv der Karriere seines Schauspielerschülers. „Ideenreichtum, Spontaneität und ätzenden Humor“, sieht Ulrich Goll als Kennzeichen des Preisträgers. Regionalpräsident Thomas S. Bopp, ein bekennender „Fernsehuffel“, bemerkt: „Sie bringen vernachlässigte Details ans Licht, stellen in einem Feuerwerk von Ideen ungewöhnliche Zusammenhänge her und bringen ganz neue Deutungen ins Spiel. Darin und auch im Provozieren sind Sie ein Meister Ihres Fachs.“ Mit der „Fähigkeit zur Ironie“

und zum „Sarkasmus“ gelinge es Schmidt, „verschmitzte Lächeln auf die Gesichter des Publikums zu zaubern“.

Und warum hat Harald Schmidt den Hans-Peter-Stihl-Preis verdient? Weil er ein Image-träger für die Region Stuttgart ist, meint Thomas S. Bopp. Bettina Klett, die Leiterin der MedienRegion, sagt: „Weil er im positiven Sinne eine Karikatur dessen ist, was Schwaben hervorbringt.“ Weil er ein „seiner Heimatregion verbundener Künstler ist“, wie Hans Peter Stihl betont. „Weil er ein Highlight für die weitere Arbeit in unserer Region Stuttgart ist“, bekennt der Kuratoriumsvorsitzende des Forums Region Stuttgart, Matthias Kleinert. Ein bisschen Eigennutz ist also auch dabei. Daraus macht Hans Peter Stihl keinen Hehl: „Denn wir möchten natürlich auch von Ihrem Ansehen, Ihrer Ausstrahlung und Ihrem Bekanntheitsgrad profitieren.“ Deshalb sei das Forum Region Stuttgart auch dankbar, dass Harald Schmidt den Preis angenommen habe. Und so die Verbundenheit mit der Region Stuttgart dokumentiere, sagt Forums-Vorsitzender Edmund Hug.

Teampayer im Theater

Wenn Harald Schmidt so sehr in der Region verwurzelt ist, liegt die Frage von Stefan Siller, der die Talkrunde moderierte, auf der Hand.

Warum befindet sich unter den Lobrednern niemand aus Nürtingen? Harald Schmidts Erklärung ist einleuchtend. „Viele, die ich aus Nürtingen kenne, sind nicht mehr da. Sie sind bis nach Metzingen und Reutlingen gezogen, haben etwas riskiert, um die Welt kennenzulernen“, frotzelt er. Andere sind weg, doch Schmidt ist (wieder) da. Darüber freut sich der Intendant des Schauspiels Stuttgart, Hasko Weber. Er schätzt den Teampayer Harald Schmidt und wie dieser es schafft, den Erfolg als Fernsehmann und die Schauspielerei unter einen Hut zu bekommen. Wie es ihm gelinge, mit den Hoffnungen und Erwartungen der Zuschauer im Fernsehen und im Theater umzugehen, sei Weber „ein Rätsel“.

Harald Schmidt fühlt sich im Stuttgarter Schauspielhaus wohl. Bereits als Schüler besuchte er dort Vorstellungen. Später schaute er Claus Peymann über die Schulter. „Für mich ist es eine einzige Begeisterung, hier spielen zu können“, sagt Harald Schmidt am Ende der Preisverleihung. Ganz Schwabe beherzigt er das Credo hiesiger Mittelständler, sich aufs Kerngeschäft zu konzentrieren. „Late night“ und „Theater“ nennt er seine beruflichen Standbeine – heute und in Zukunft. ■

www.forum-region-stuttgart.de



Vernetzung von Themen und Personen ermöglicht das Forum Region Stuttgart.

MIT PROFIL UND SELBSTBEWUSSTSEIN

Forum Region Stuttgart stellt sechs „neue Köpfe“ vor

TEXT: DOROTHEE LANG

Ihre Schreibtische standen in Kiel, Worms oder El Paso. Seit Kurzem arbeiten sie auf verantwortungsvollen Posten in der Region Stuttgart. Das Forum Region Stuttgart stellte sechs „neue Köpfe“ vor, die in und für die Region einiges bewegen wollen.

Die Frage von Edmund Hug, dem Vorsitzenden des Forums Region Stuttgart und Moderator, lag auf der Hand. Wie die Region Stuttgart wahrgenommen wird, wollte er wissen. Mitleidiges Lächeln erteilte der Geschäftsführende Intendant an den Württembergischen Staatstheatern, Marc-Oliver Hendriks, für seine Entscheidung, von München nach Stuttgart zu ziehen, und zwar von Stuttgartern! Für ihn ein klarer Beleg: „Was hier absolut fehlt, ist ein Selbstbewusstsein.“

Ein markantes Profil ist für Armin Dellnitz, den Chef der Stuttgart und Regio Tourismus

Marketing GmbH, das A und O. Er habe „ein strategisches Tourismuskonzept“ angestoßen, das mehr Wertschöpfung für den Tourismus bringen soll. Michael Weißenborn, einst Korrespondent für die Stuttgarter Zeitung in den USA, sieht als Chef des Deutsch-Amerikanischen Zentrums das Potenzial zur Selbstdarstellung „längst nicht ausgeschöpft“. Er empfiehlt: „großräumigeres Denken“.

Der Sport als Marketinginstrument scheint der Region Stuttgart nicht so wichtig zu sein, befindet Thomas Grimminger, der Leiter des Olympiastützpunktes Stuttgart. Regionaldirektorin Jeannette Wopperer verweist auf die Förderung der SportRegion. Sie sieht eine positivere Außen- wie Innenansicht der Region Stuttgart. Der Verband Region Stuttgart sei mit seiner Regionalversammlung in Deutschland als „positives Pilotprojekt“ wahrgenommen worden. Doch: „Die anderen haben aufgeholt.“ Das Wichtigste für

die Region Stuttgart ist nach Auffassung von Bernhard Löffler, dem DGB-Regionsvorsitzenden Nordwürttemberg, dass „der Standort für den Fahrzeugbau erhalten bleibt“.

Da kommt Stuttgart 21 als Konjunkturprogramm doch gerade recht. Weit gefehlt. Löffler sagt: zu teuer, zu wenig Nutzen für den Regionalverkehr, zu wenig nachhaltige Arbeitsplätze. Mit Ausnahme von Berlin kennt Marc-Oliver Hendriks dagegen keine andere Stadt, die durch das Projekt „so ein großes Glück hat, ihr städtebauliches Erscheinungsbild so zu bestimmen“. Alle anderen pflichteten ihm bei. Jeannette Wopperer findet, dass die mit Stuttgart 21 verbundenen Chancen ergriffen werden müssen. Das Projekt sei „verkehrstechnisch absolut richtig und wichtig“, sagt Michael Weißenborn. Und Thomas Grimminger fügt hinzu: „Die Stadt braucht Entwicklungspotenzial und -chancen sowie neue Arbeitsplätze.“ ■



Ehrenamtliches Engagement macht Spaß und dient dem Gemeinwohl.

EHRENAMTLICHE AKROBATIK

Förderpreis Region Stuttgart zum 13. Mal verliehen

TEXT: DOROTHEE LANG

Wer weiß, dass es in Stuttgart ein Skateboardmuseum gibt? Wer kennt den Kinder- und Jugendzirkus Arcobaleno aus Göppingen? Wer hat mitbekommen, dass der Dorfladen-Verein in Schnait einen Nachbarschaftsladen führt? Das ehrenamtliche Engagement gedeiht oft im Verborgenen. Doch mit dem Förderpreis rückt das Forum Region Stuttgart diesen freiwilligen Einsatz fürs Gemeinwohl ins Rampenlicht.

„Ehrenamtliches Engagement bringt unverzichtbare Leistungen, ohne die unser Leben nicht so lebenswert wäre“, würdigte Franz Scholz, Chef der Kreissparkasse Esslingen-Nürtingen und Hausherr des Abends die 15 Preisträger. In den Kategorien Bürgerschaftliches Engagement, Denkmalschutz/Heimatspflege, Kultur, Natur/Umwelt und Sport wurden je drei Initiativen und Vereine ausgezeichnet. Und die Freude war groß. Nicht nur, aber besonders bei den Preisträgern. So

stießen die Schülerinnen und Schüler des Fördervereins Bläserklasse Esslingen/Horheim stolz in ihre Klarinetten, Trompeten und Hörner. Mit menschlichen Pyramiden und anderen akrobatischen Einlagen begeisterte der Kinder- und Jugendzirkus Arcobaleno.

Zwei Beispiele, die belegen, was der Vorsitzende des Forums Region Stuttgart ausführte: Ehrenamtliches Engagement macht Spaß, noch dazu, wenn es gewürdigt wird. Dies sei angesichts der langjährigen Förderer möglich, dankte Edmund Hug den Sponsoren. Sie bringen insgesamt 25.000 Euro auf. In den 13 Jahren seit Bestehen des Förderpreises seien alles in allem 115 Preisträger mit über 300.000 Euro ausgezeichnet worden. Das derzeit wohl „anspruchsvollste Ehrenamt“ reklamierte Wolfgang Drexler augenzwinkernd für sich. Der Esslinger Landtagsabgeordnete und Vize-Präsident des Landtags muss es wissen. Schließlich tritt er zusätzlich als „Botschafter“ für Stuttgart 21

ein. Umso glaubwürdiger klingt seine Erkenntnis: „Ehrenamtliche und Hauptamtliche können sich hervorragend ergänzen.“ Er erinnerte an den Ausspruch von Thomas Paine „Die Welt ist mein Land, und Gutes tun meine Religion“. Ausdrücklich bezog er dies auf die Preisträger und alle, die sich für ihre Mitmenschen einsetzen.

Gutes zu tun, indem man sich für andere einsetzt, sei für die 87 Einreichungen zum Förderpreis 2009 charakteristisch gewesen, sagte Jury-Vorsitzender Peter Hofelich. Das Eintreten für andere bedeute „eine solidarische Stärkung der Zivilgesellschaft“. Die engagierten Menschen müssten in ihrem Tun ermutigt werden, führte Hofelich aus. Gleichzeitig verwies er auf die regionale Verankerung des Förderpreises. Die Region Stuttgart stehe vor großen Aufgaben. Er wünschte sich dafür „einen neuen Schwung“ aller Bürger. ■

www.forum-region-stuttgart.de



Dr. Joachim Pfeiffer MdB
CDU



Harald Raß
SPD



Heinz Kälberer
Freie Wähler



Heike Schiller
Grüne



Andreas Knapp
FDP

Christoph Ozasek
Linke

Ulrich Deuschle
Republikaner

REGIONALE AKZENTE IN ZEITEN KNAPPER KASSEN

Ein Meinungsbild der Fraktionen und Gruppen zum Haushalt 2010



Dr. Joachim Pfeiffer MdB
CDU

KONTINUITÄT UND BERECHENBARKEIT

Die Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise auf die öffentlichen Haushalte sind gravierend. Alle Städte und Gemeinden unserer Region haben mit rapide sinkenden Steuereinnahmen zu kämpfen, viele Unternehmen melden Kurzarbeit an oder bauen Arbeitsplätze ab. Vor diesem Hintergrund ist umso wichtiger, dass es gelungen ist, einen soliden Haushalt mit Augenmaß zu verabschieden, der unsere Verlässlichkeit den Kommunen gegenüber betont und konkrete Handlungsschwerpunkte für 2010 definiert.

Der Fokus der von uns eingebrachten Haushaltsanträge lag deshalb auf der Erstellung von Konzepten, deren Ergebnisse man diskutieren und bewerten wird, um das Notwen-

dige vom Wünschenswerten zu unterscheiden: So werden im Verkehrsbereich ein ganzheitliches Sicherheitskonzept für den ÖPNV, ein einheitlicher 15-Minuten-Takt auf allen S-Bahn-Linien, die verstärkte Nutzung von Piktogrammen und verbesserte Dienstleistungen für Reisende mit schwerem Gepäck am Hauptbahnhof Stuttgart genauso untersucht wie unsere Forderung, die Arbeiten an der Erstellung des Regionalverkehrsplanes möglichst mit denen des Bundesverkehrswegeplanes in Einklang zu bringen. Ein regionales Energiekonzept mit den drei Säulen Eindämmung des Energieverbrauches, bessere Energieeffizienz und zunehmende regenerative Energieerzeugung wird ebenso erarbeitet wie die Fortschreibung der verschiedenen Strategien der Wirtschaftsförderung. Ein konzentriertes und konsequentes Vorgehen aller relevanten Akteure sowohl zur Erreichung eines Exzellenzstatus für unseren Hochschulstandort als auch zur

Stärkung der Marke „Region Stuttgart“ wird angestrebt.

Der Verband Region Stuttgart muss insbesondere finanzpolitisch ein verlässlicher Partner der Kommunen sein, deswegen setzen wir auf Kontinuität und Berechenbarkeit. Auf kurzfristige Effekthaschereien in dieser ernsten Lage werden wir uns auch in Zukunft nicht einlassen.

Wo manch andere Fraktion in den Beratungen erst „Haushalts-Voodoo“ betrieben hat, um dann ins Ungefähre zu flüchten, wurden wir konkret: Es stehen zum Beispiel weiterhin 1,5 Mio. Euro für den Landschaftsparkwettbewerb zur Verfügung, nicht abgerufene Preisgelder wollen wir aber dem Haushalt rückführen. In der Vergangenheit konnten wir Rücklagen bilden, diese ermöglichen es uns heute, trotz Preissteigerungen und Mehraufwendungen die Verbandsumlage niedriger als im Vorjahr zu gestalten – ganz

ECKPUNKTE DES HAUSHALTS

CDU, SPD, Freie Wähler und FDP haben den 295-Millionen-Euro-Etat Ende letzten Jahres beschlossen.

Die Regionalräte von Bündnis 90/Grüne, Linken und Republikanern stimmten dagegen. Da der Bau von Stuttgart 21 begonnen hat, ist im Haushalt die erste regionale Rate von 12,5 Millionen Euro berücksichtigt.

Geld für Sicherheit in der S-Bahn ist noch nicht vorgesehen, könnte aber notwendig werden, wenn im Frühjahr ein Maßnahmenkatalog vorgelegt wird.

Für Landschaftspark-Projekte stehen wie in den Vorjahren 1,5 Millionen Euro zur Verfügung.

Die Verkehrsumlage steigt auf 75 Millionen Euro, bleibt aber 3,2 Millionen Euro unter der mittelfristig veranschlagten Planung. Die Verbandsumlage sinkt um 100.000 Euro auf rund 14,6 Millionen Euro. Die Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH erhält 100.000 Euro mehr, insgesamt 5,6 Millionen Euro.

LA

im Sinne der Städte und Gemeinden unserer Region.



Harald Raß
SPD

GESTALTUNGSMÖGLICHKEITEN NUTZEN UND AUSBAUEN

Die SPD-Fraktion hat sich für 2010 mit ausgabewirksamen Anträgen sehr zurückgehalten. Dies ist der angespannten Haushaltssituation von Kreisen, Städten und Gemeinden geschuldet. Trotz der Haushaltslage wollen wir, dass unsere Gestaltungsmöglichkeiten genutzt und wo möglich ausgebaut werden. Nichtstun verschlechtert unsere Lage. Und das können wir uns im Interesse der Region und der hier lebenden Menschen nicht leisten.

Die Wirtschaftsförderung gehört zu unseren Kernaufgaben. Deshalb wollen wir in der Wirtschaftsförderung neue Akzente setzen. Dazu brauchen wir eine Verstärkung der Zusammenarbeit mit den kommunalen Wirtschaftsförderern, ein größeres Gewicht des Themas Metropolregion in der Wirtschaftsförderung und eine bessere Koordination der Europa-Aktivitäten mit denen des Landes. Notwendig ist auch die Entwicklung einer Perspektive für den Standort. Und wir

wollen als konkrete Maßnahme die Aufwertung des Arbeitskreises „Arbeitsmarkt“. Gerade in wirtschaftlichen Krisenzeiten ist dies für uns eine unabdingbare Aufgabe regionaler Wirtschaftsförderung.

In der regionalen Verkehrspolitik liegt für uns der Vorrang im ÖPNV und beim Straßenbau wollen wir den Schwerpunkt auf die Bündelung und intelligente Verkehrslenkung legen. Straßenbaumaßnahmen, die keine Chance auf Realisierung haben, müssen gestrichen werden.

Hinzu kommt ein finanziell sehr drängendes Problem: Durch die Vorfinanzierung der S-Bahn-Ausbauvorhaben besteht eine erhebliche finanzielle Unsicherheit und Belastung für die Region. Deswegen sind nachdrückliche Gespräche mit dem Land unabdingbar. Allerdings: Wäre die Region nicht bereit gewesen, diese Ausbauvorhaben vorzufinanzieren, wäre es innerhalb kurzer Zeit zu nicht absehbaren Konsequenzen für die Entwicklung der Region gekommen.

Für die Akzeptanz des ÖPNV ist die Frage der Sicherheit von enormer Bedeutung. Wir haben deshalb beantragt, dass die Sicherheitsbestrebungen, die im neuen Verkehrsvertrag bereits grundsätzlich in deutlich höherer Intensität gesichert sind, vorgezogen werden.

Neben den Ausbauvorhaben sind die beschlossenen Angebotsweiterungen bei der S-Bahn nur ein weiterer Schritt, wenn der ÖPNV die Lebenswirklichkeit der Menschen in der Region abbilden soll.

Im Bereich der Planung muss der neue Regionalplan, der ja in der entscheidenden Phase wesentlich von der SPD geprägt wurde, jetzt zusammen mit allen Beteiligten umgesetzt werden. Die Beratungen des Regionalplans haben gezeigt, dass es beim Thema „Interkommunale Zusammenarbeit“ noch Nachholbedarf gibt.

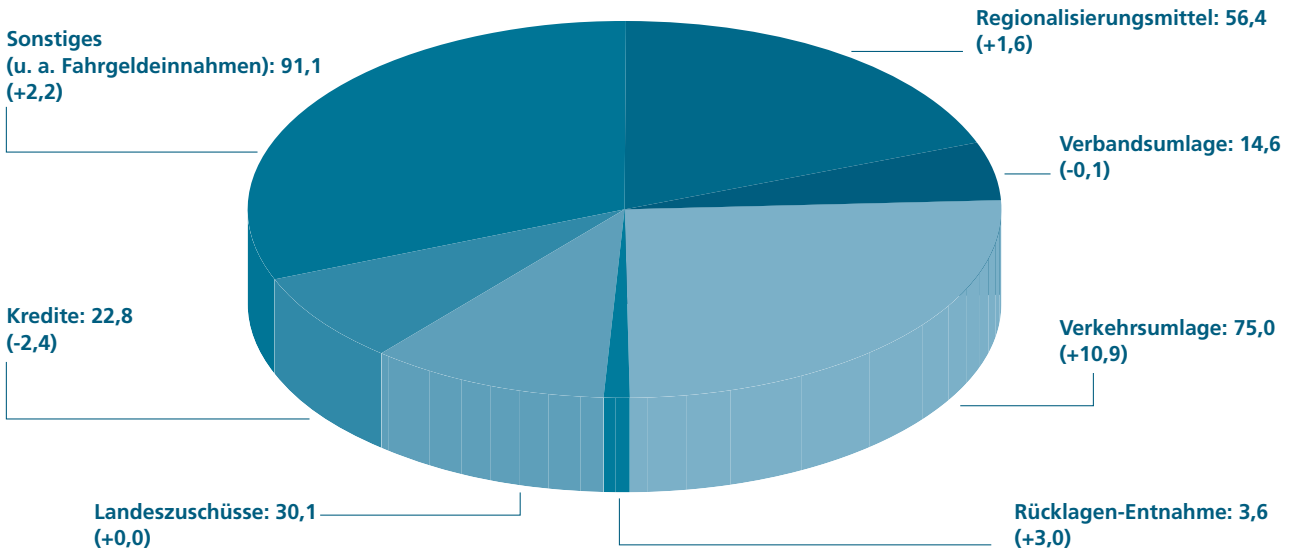


Heinz Kälberer
Freie Wähler

STABILER FAKTOR IM WIRTSCHAFTSGESCHEHEN

Die Haushalte der Städte und Gemeinden, der Landkreise und des Verbands Region Stuttgart sind untrennbar miteinander verbunden, quasi ein kommunales Konjunkturpaket. Weil die kommunale Ebene den Verband finanziert, wäre es zu kurz gesprungen, dessen Haushalt isoliert zu betrachten. Während in den Kommunalhaushalten wegen der Wirtschafts- und Finanzkrise riesige Löcher klaffen, ist der Verbandshaushalt solide

Einnahmen 2010 (Angaben in Millionen €)



finanziert und kann es sich sogar leisten, Rücklagen in einer Größenordnung von rund 27 Millionen Euro zu unterhalten. An dieser Stelle setzt auch die Kritik der Fraktion Freie Wähler an. Es ist finanzwirtschaftlich mehr als zweifelhaft, dass der Verband Region Stuttgart Rücklagen über viele Jahre zurückhält, während die Kommunen teure Kredite aufnehmen müssen. Nachdem die Fraktion mit ihrem Antrag, die Rücklagen jetzt zur Überbrückung der größten Finanznot einzusetzen, gescheitert ist, wird dieses Ziel für den Etat 2011 weiterhin verfolgt.

Die Bedeutung des Regionshaushalts für das Wirtschaftsgeschehen ist sehr hoch einzuschätzen. Unser Ballungsraum braucht einen gut ausgebauten öffentlichen Personennahverkehr. S-Bahn und Verkehrsverbund beanspruchen nicht nur die größten Ausgabenposten, sichern nicht nur die Mobilität, sondern stellen auch unmittelbar wirksame Wirtschaftsförderung dar. Nur schade, dass Stuttgart 21 wegen der unglücklichen Informationspolitik über die Kosten nicht aus den negativen Schlagzeilen kommt. Man wird erst in Jahren erkennen, welche grundlegende Weichenstellung für die Entwicklung der Region und des Landes dieses Projekt darstellen wird.

Weitere Impulse setzt der Verbandshaushalt

mit der Erarbeitung des Regionalverkehrsplans und der Mitfinanzierung weiterer Maßnahmen für den Landschaftspark. Die Wirtschaftsförderung ist unabhängig von der jeweiligen Konjunkturlage eine Langzeitaufgabe mit höchster Priorität. Insgesamt steuert der Verband dazu 8,5 Millionen Euro bei. Es ist der WRS zweifelsfrei gelungen, die Region Stuttgart national und international besser zu positionieren. Für künftige Haushaltsjahre haben wir Freie Wähler beantragt, die Fraktionen der Regionalversammlung nicht erst ab der Einbringung des Etatentwurfs zu beteiligen. Um frühzeitig und nachhaltig steuern zu können, sollte schon bei Vorliegen des Vorjahresergebnisses und der wichtigsten Entwurfszahlen eine Befassung im Wirtschafts- und Verwaltungsausschuss erfolgen.



Heike Schiller
Grüne

OHNE VISION UND ROTEN FADEN

Die Regionalversammlung hat im Dezember 2009 einen Haushalt ohne Vision, ohne roten Faden verabschiedet. Wir freuen uns natürlich, dass es sich herumgesprochen hat: Es ist kein grünes Horrorszenario. Der

Klimawandel holt uns nicht nur ein, er hat uns und die kommenden Generationen bereits im Griff. Ihn mit allen Mitteln zu stoppen, ist Aufgabe der Politik. Wirklich vorangekommen sind wir damit noch lange nicht. Weder im Bereich der Regionalplanung noch dem der Wirtschaftsförderung. Und auch in dem uns zugestandenen Bereich der Verkehrsentwicklung verharrt die Mehrheit noch viel zu sehr in einer Politik des Größer, Weiter, Schneller, Mehr.

Der ökologische und ökonomische Epochenwandel wird diese Region wahrscheinlich heftiger treffen als andere. Die Herausforderung, dem zu begegnen, findet in diesem Haushalt nicht nur unzulänglich statt. Nein, sie wird im Letzten gar nicht wirklich in Angriff genommen. Stattdessen müssten wir es zwingend machen, einen nachhaltig attraktiven Verkehrsverbund in einer Hand zu bündeln. Zwingend auch, die wirtschaftlich nach wie vor weitgehend vom Autobau abhängige Region auf andere Gleise zu setzen. Wir wissen es alle. Die Grünen haben mehr als einmal neue Wege angemahnt. Drum freuen wir uns auch, dass unsere Anträge zu den Themen Gesundheit und Fotovoltaik auf Wohlwollen gestoßen sind. Aber das sind natürlich nur erste Tropfen auf heiße Steine. Bemerkenswert war an der Debatte um diesen Haushalt lediglich die Auseinandersetzung

um die Anträge der Freien Wähler. Sie sind in ihrer Janusköpfigkeit nicht nur unklug, sondern auch feige. Die Botschaft: Lasst uns die gebeutelten Kommunen schonen, aber Stuttgart 21 machen wir selbstverständlich. Prima Idee und populistisch dazu. Wir wissen doch längst: Das Projekt ist in seiner derzeitigen Form ein Fass ohne Boden. Das ist kein visionäres Infrastrukturprojekt, das ist ein finanzielles Fiasko. Die Regionalversammlung kuckt derweil mit ihrer Mehrheit in die Luft und pfeift sich eins. Das ist unerträglich. Das ist verantwortungslos.

Wir wollen den Ausstieg aus dem umlagefinanzierten Vertrag zum Bau von Stuttgart 21 und wir fordern, unter Führung des Verbandes Region Stuttgart, ein Mobilitätskonzept für das „Herz Europas“ zu entwickeln, das zukunftsfähig, modern, ökologisch und ökonomisch vertretbar ist. Dafür ist es immer noch nicht zu spät. Ist der Gipfel zu weit, liegt wahre Stärke in der Umkehr ...



Andreas Knapp
FDP

NICHT AUF KOSTEN DER NÄCHSTEN GENERATION

Wir haben in der Region 179 Städte und Gemeinden, die sich mit hoher Leistungsfähigkeit und mit einer Qualität, um die uns andere Gegenden in Europa beneiden, um die Lebensqualität ihrer Bürger bemühen und alle anfallenden örtlichen Aufgaben wahrnehmen. Wir haben eine Stadt Stuttgart und fünf Landkreise, die ihre Aufgaben sehr gut erfüllen. Die FDP wird deshalb auch in Zukunft für starke Gemeinden und Landkreise eintreten und regionale Zuständigkeiten nur dort unterstützen, wo eine Aufgabe in den Kommunen eindeutig nicht zu lösen ist. Das gilt beispielsweise für die Regionalplanung. Die Region hat nicht den Auftrag, Entscheidungen der Gemeinderäte und Stadtverwaltungen zu korrigieren oder sich als staatlich verordnete allgemeine Qualitätssicherung lokaler Planungsprozesse hervorzutun. Ihre Aufgabe ist es, überörtliche und landesplanerische Aspekte dort in den Planungsprozess einzuspielen, wo die planenden Gemeinden diese von sich aus nicht berücksichtigen würden.

Im ÖPNV kann die Region viel tun. Die FDP-Regionalfraktion begrüßt es, wenn versucht wird, das Angebot an steigende Anforderungen der Bürger und der Besucher der Region anzupassen. Das Prinzip „Lebensqualität nicht auf Kosten der nächsten Generationen“ gilt aber auch für Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr. Doch wir stellen fest, dass die Region heute in diesem Bereich mit 60 Millionen Euro verschuldet ist. Da schimpfen wir auf maßlose Politiker der letzten Generation, die in den 70er- und 80er-Jahren all ihre großen Projekte über neue Schulden finanziert und uns eine immense Zins- und Tilgungslast hinterlassen haben. Und dann zeigt ein Blick in den Haushalt der Region: Unsere Generation verhält sich kaum besser, sondern finanziert Investitionen über Schulden, verlagert die Lasten in die Zukunft.

In einem umlagefinanzierten System mögen die umlagepflichtigen Kommunen in eigener Verantwortung Schulden aufnehmen, wenn sie es für richtig und notwendig halten. Was in der Region praktiziert wird, ist aber eine Zwangverschuldung der umlagepflichtigen Kommunen. Den Schulden, die der Verband macht, sind sie hilflos ausgeliefert. Wir wollen dieser Art von Politik ein Ende setzen und wollen mit dem Haushalt 2011 einen Tilgungsplan sehen, der eine schrittweise Entschuldung der Region bis zum Jahr 2019 vorsieht.

Christoph Ozasek
Linke

HAUSHALT IN DER KRISE

Die verfehlte Politik der Finanzmarkt-Deregulierung hat die verheerendste Wirtschaftskrise der letzten 80 Jahre hervorgebracht, die nun einen realwirtschaftlichen Scherbenhaufen hinterlässt. Bis zu 25 Prozent der industriellen Kernarbeitsplätze in der Region sind akut gefährdet. Horrende Kreditzinsen und fehlender Absatz strangulieren den einst prosperierenden Wirtschaftsstandort. Damit einher geht die Krise der Kommunen durch ausbleibende Steuereinnahmen und Finanz-Zuweisungen. Die Landesregierung reagiert mit Schockstarre, die Gemeinden schmelzen radikal die

freiwilligen Aufgaben im eigenen Wirkungskreis ab und der Regionalversammlung fehlt jegliche Zuständigkeit zur Intervention. Der Haushalt 2010 schreibt lediglich die Politik der letzten Jahre fort. Taurige Neuheit: der Einstieg in Stuttgart 21. Die Erhöhung der Verkehrsumlage wiederum entzieht dabei den Kreisen wichtige Mittel zur Bewältigung der Krisenlasten. Die Linke lehnt, trotz positiver Entwicklungen im SPNV, den Haushalt geschlossen ab.

Ulrich Deuschle
Republikaner

ZU WENIG AKTIVE WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG

Die Region Stuttgart steckt in der schwersten Wirtschaftskrise seit Kriegsende. Die Bankenkrise hat auch die Realwirtschaft voll erfasst. Zahlreiche Betriebe klagen über die Zurückhaltung von Banken bei der Kreditgewährung. Daimler verlagert seine C-Klasse weg aus der Region mit negativen Folgen für die Zulieferindustrie. Die Kurzarbeiterregelung verhindert bisher noch Massenentlassungen. Es gibt aber Anzeichen, dass dies nicht mehr lange hält.

Ist der Verband Region Stuttgart mit seiner Wirtschaftsfördergesellschaft WRS in dieser Lage richtig aufgestellt? Vom 294-Millionen-Etat entfallen 276 Millionen in den Verkehrsbereich und nur 5,6 Millionen in die Wirtschaftsförderung. Dies sind viel zu wenig Mittel um aktive Wirtschaftspolitik betreiben zu können. Der Haushalt 2010 kann also keine regionalen Akzente zur Überwindung der Krise setzen. Es besteht vielmehr die Gefahr, dass die Region Stuttgart, im Verhältnis zu anderen Regionen, wie Rhein-Neckar oder Bodensee-Oberschwaben, zurückfällt. ■



Ankunft der S-Bahn in Kirchheim/Teck.

BOOGIE-WOOGIE FÜR DIE S-BAHN

Die S-Bahn ist da! Freudentag im Raum Kirchheim/Teck

TEXT: DOROTHEE LANG

„Wir hoffen, dass viele Leute S-Bahn fahren und immer ihren Fahrschein zahlen“, yeah, yeah, yeah. Die Kinder begrüßten die erste S-Bahn in Ötlingen singend. Was sie im „S-Bahn-Boogie“ zum Besten gaben, traf umgehend ein. Die Pendelfahrten zwischen Kirchheim/Teck und Plochingen waren der Renner. Tickets brauchte man für die Schnupperfahrten zur Eröffnung der 13 Kilometer langen S-Bahn-Strecke ausnahmsweise nicht.

Dicht gedrängt standen die Menschen an den Bahnsteigen der neuen S-Bahn-Stationen Wernau, Wendlingen, Kirchheim-Ötlingen und Kirchheim/Teck. Als die geschmückte erste S-Bahn einrollte, war ihnen bewusst: Die S-Bahn ist da! Die Idee, zwischen Plochingen und Kirchheim/Teck eine S-Bahn zu bauen, ist mindestens so alt wie die Eltern der kleinen Ötlinger Sänger. Mehr als 30 Jahre lang warteten die rund 130.000 Einwohner aus dem Raum Kirchheim/Teck auf die S-Bahn.

Umso verständlicher die Begeisterung auch bei Kirchheims Oberbürgermeisterin Angelika Matt-Heidecker. Das Schild, das ihr der DB-Konzernbevollmächtigte für Baden-Württemberg Werner W. Klingberg als Erinnerung an die Eröffnungsfahrt am 12. Dezember 2009 überreichte, mochte sie nicht mehr hergeben.

Den Durchbruch für die Verlängerung der S 1 nach Kirchheim/Teck habe der Verband Region Stuttgart mit dem Landkreis Esslingen und 15 Städten und Gemeinden geschafft, erinnerte Regionaldirektorin Jeannette Wopperer bei der Talkrunde im Festzelt. In der Finanzierungsvereinbarung aus dem Jahr 2005 hatte die Region das Kostenrisiko des 32,5 Millionen Euro teuren Projekts übernommen. „Regionale Solidarität und kommunale Beteiligung haben sich hervorragend ergänzt“, sagte Wopperer. Den Schulterchluss lobte auch Angelika Matt-Heidecker an diesem Freudentag. Alle 30 Minuten, ohne Umstieg, fahre die S 1 nun in nur 45 Minuten von

Kirchheim in die Stuttgarter Innenstadt, sagte Werner W. Klingberg. „Das ist unschlagbar.“ Und umweltfreundlich, ergänzte Bernd Klingel vom Innenministerium Baden-Württemberg. S-Bahn-Fahren sei zuverlässig und sicher. „Als Gütesiegel ersten Ranges“, bezeichnete Esslingens Landrat Heinz Einger die S-Bahn. Schließlich sei sie ein wichtiger Standortfaktor. Dies wissen auch die Städte und Gemeinden zu schätzen, die nicht direkt an der S-Bahn-Strecke liegen. So ist jede S-Bahn in Kirchheim/Teck aufgrund des abgestimmten Fahrplans aus dem Lenninger Tal alle 30 Minuten zu erreichen – entweder mit der kleinen Teckbahn oder dem Bus.

Einige Restarbeiten entlang der Strecke müssen 2010 noch erledigt werden. Doch das sollte die Feierlaune nicht trüben. Im Festzelt vor dem Kirchheimer Bahnhof gab's Freibier, Blasmusik und Informationen. Die kleinen Sänger aus Ötlinger Kindergärten stimmten ihren „S-Bahn-Boogie“ nochmals auf der Bühne an – yeah, yeah, yeah. ■



Ein Ständchen für die S-Bahn.



Informationen zur Eröffnungsfahrt.



Ein Zuglaufschild zur Erinnerung: Bernd Klingel, Heinz Einger, Werner W. Klingberg, Angelika Matt-Heidecker, Jeannette Wopperer und Hans-Albrecht Krause (v.l.).



Die Aufträge im Maschinenbau und in der Automobilindustrie sind weggebrochen.

DIE ROLLE DER KIRCHE IN DER KRISE

„Kirche und Wirtschaft im Gespräch“ – Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise auf die Region Stuttgart

TEXT: ESTHER KUHN-LUZ

Welche Auswirkungen hat die Finanz- und Wirtschaftskrise auf die exportorientierte und erfolgverwöhnte Region Stuttgart? Und welche Erwartungen entstehen daraus an die Kirche – an ihre seelsorgerliche und diakonische Kompetenz? 60 kirchliche Funktionsträger und Menschen, die sowohl in der Kirche als auch in Politik und Wirtschaft engagiert sind, tauschten sich Ende letzten Jahres dazu in der Schlosskirche aus. Eingeladen hatten der evangelische Kirchliche Dienst in der Arbeitswelt und das Dialogforum der Kirchen in der Region Stuttgart.

„Die Aufträge im Maschinenbau und in der Automobilindustrie sind einfach weggebrochen“, schilderte Dr. Walter Rogg, Geschäftsführer der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH (WRS), die schockierende Situation der Unternehmen. Ungemein hilfreich sei für viele die engagierte Arbeit des

regionalen Standortbündnisses. Es biete gegenseitige Unterstützung, auch im Bereich der Qualifizierung und Ausbildung. Sehr kritisch beleuchtete er die gegenwärtige Kreditklemme. Wie soll es weitergehen, wenn die Konjunktur wieder ansteigt, aber die kleinen und mittelständischen Unternehmen nicht produzieren können, weil das Geld fehlt?

Innovatives Denken

Unternehmen und Mitarbeiter sitzen in diesen Krisenzeiten in einem Boot. Bettina Seibold vom IMU-Institut Stuttgart gab einen Einblick in die momentan schwierige Arbeit der Betriebsräte. Bei Einbrüchen der Aufträge im Maschinenbau um bis zu 50 Prozent sei viel innovatives Denken und großes Engagement gefragt, wie Arbeitsplätze gerettet werden können. Gruselig sei es, in einigen Betrieben in fast menschenleeren Hallen zu stehen. Die Nachfrage nach Insolvenzberatung steige in der momentanen Lage sprunghaft.

Wie versucht wird, gegenzusteuern, stellte Eva Strobel, die Leiterin der Regionaldirektion Baden-Württemberg der Bundesagentur für Arbeit, dar. Sie zeigte die Lage auf dem Arbeitsmarkt und die vielfältigen Maßnahmen auf. Viele Unternehmen versuchten so lang wie möglich, an ihren Arbeitskräften festzuhalten – denn das seien die Fachkräfte für die Zeit nach der Krise. Strobels Eindruck: „Die Brücke Kurzarbeit trägt noch gut.“ Rund 100.000 Arbeitsplätze seien durch die Kurzarbeit gesichert. Der Anstieg der Arbeitslosigkeit auf zwischenzeitlich 5,5 Prozent wäre sonst bedeutend höher ausgefallen.

Diskussion über Ethik notwendig

Alle drei Referenten bezogen sich in ihren Ausführungen stark aufeinander. Es wurde deutlich, dass nur ein gutes Netzwerk von verschiedenen „Playern“ konstruktiv Wege aus der Krise finden kann. Zu diesen wichtigen „Playern“ gehören durchaus auch

„Die Kirche begleitet Menschen ganzheitlich – das können wir oft nicht leisten. Sie nehmen Menschen in der Not an und begegnen ihnen mit Respekt und Hinwendung. Das benötigen wir alle. Sie machen Menschen wieder stark und zeigen ihnen Lebenswege auf.“

Eva Strobel

die Kirchen in der Region – nicht nur mit ihrer seelsorgerlichen und diakonischen Kompetenz.

Dekan Hans-Peter Ehrlich betonte in seinem Grußwort, dass die Krise viele Selbstverständlichkeiten unserer Arbeit und unseres Lebens infrage stelle – auch das „grenzenlose Wachstumsmodell“. Existenzängste der Menschen müssten wahrgenommen und es müsste nach neuen Wegen gesucht werden. „Die Wirtschaft muss in erster Linie dem Leben dienen und nicht den Interessen des Shareholdervalue“, machte er unmissverständlich klar.

Auf Qualität achten

Dr. Walter Rogg ging darauf ein und betonte die Notwendigkeit, sich wieder bewusster zu werden, was eigentlich soziale Marktwirtschaft bedeute. Die vielen Familienunternehmen in der Region waren und sind deshalb so erfolgreich, weil sie auf Qualität ihrer Produkte achten, ihnen die Ausbildung wichtig ist und sie gemeinsam mit den Mitarbeitenden durch „schwäbischen Fleiß“ vieles erwirtschaftet haben. Das dürfe man sich von einem Casinokapitalismus nicht zerstören lassen.

Die Wirtschaftskrise fordere uns heraus, Fragen an die bestehende Wirtschaftsordnung zu stellen. Die Kirche habe die Aufgabe,

sich kraftvoll einzumischen in eine notwendige Diskussion, welche Werte in der global verflochtenen (Finanz-)Wirtschaft gelten sollen, damit eine sozial und ökologisch orientierte Marktwirtschaft möglich ist. Eine ethische Diskussion um den Unterschied von Preis und Wert/Werten ist dringend erforderlich, sagte Dr. Rogg.

Kirche als moralische Instanz

Bettina Seibold forderte von den Kirchen, die schwierige Situation der Betriebe vor Ort überhaupt wahrzunehmen. Kontakte zu knüpfen und sich einzubringen, wenn eine Firma in Insolvenznöte käme und Arbeitsplätze abgebaut würden, nannte sie als Schwerpunkte. Es gehe darum, gemeinsam nach guten menschlichen Lösungen zu suchen. Auch müsse die Kirche als moralische Instanz mehr sagen zu den Themen Gier, Moral und Verantwortung. Die Angst vor Arbeitslosigkeit wachse – auch in der Mittelschicht. Seit Hartz IV nehme auch die Angst zu, nach längerer Arbeitslosigkeit in die Armut abzurutschen. Darauf zu reagieren, sei eine Frage der Seelsorge.

Hinwendung und Respekt

Wo die Mitarbeitenden in der Agentur und im Jobcenter an ihre Grenzen kommen, fängt die Aufgabe der Kirchen an, findet Eva Strobel. „Die Kirche begleitet Menschen

ganzheitlich – das können wir oft nicht leisten. Sie nehmen Menschen in ihrer Not an und begegnen ihnen mit Respekt und Hinwendung. Das benötigen wir alle. Sie machen Menschen wieder stark und zeigen ihnen Lebenswege auf.“ Die Kirchen sind auch wichtige Partner in der Integration von Langzeitarbeitslosen in den ersten oder auch zweiten Arbeitsmarkt. Für dieses Engagement bedankte sich Eva Strobel bei der Diakonie und bei Caritas.

Die anschließende Diskussion machte deutlich, wie wichtig gemeinsame offene Gespräche zwischen Wirtschaft, Politik und Kirche sind – und dass die Region Stuttgart dann zukunftsfähig ist und bleibt, wenn gemeinsam nach Lösungen und nach neuen Wegen gesucht wird. Damit möglichst viele Menschen gute Arbeit in zukunftsorientierten Bereichen haben.

Esther Kuhn-Luz ist Wirtschafts- und Sozialpfarrerin beim Kirchlichen Dienst in der Arbeitswelt/Evangelische Akademie Bad Boll und Geschäftsführerin des Dialogforums der Kirchen in der Region Stuttgart. ■

www.ev-akademie-boll.de
www.dialogforum.de



Foto: BioRegio Stern

„Es gibt sehr wohl Automobilzulieferer, die auch angesichts der Krise großes Interesse an dieser Zusammenarbeit haben.“

Dr. Klaus Eichenberg

Dr. Klaus Eichenberg möchte Automobilzulieferer und Regenerationsmedizin zusammenbringen.

„REGENERATIONSMEDIZIN IST MACHBAR“

Dr. Klaus Eichenberg sieht die Biotech-Branche gut aufgestellt

INTERVIEW: DOROTHEE LANG

Nachwachsende Haut oder Nerven aus dem Reagenzglas. Die Regenerationsmedizin bietet neue Chancen für die Therapie und für unseren Hightechstandort. Der Geschäftsführer der BioRegio Stern Management GmbH, Dr. Klaus Eichenberg, erläutert, welchen Weg das Bundesprojekt ‚Regina‘ einschlägt, um mit Wissen aus Unikliniken und Laboren irgendwann Menschen zu heilen.

Herr Dr. Eichenberg, wie ist die Biotech-Branche in der Region aufgestellt?

Dr. Eichenberg: Die BioRegio Stern, die die Städte Stuttgart, Tübingen, Esslingen, Reutlingen sowie die Regionen Stuttgart und Neckar-Alb umfasst, ist gut aufgestellt. Ernst & Young listet uns unter den ersten fünf von 30 bundesdeutschen Bio-Regionen. Die BioRegio Stern hat ihren Schwerpunkt nicht auf der Medikamentenentwicklung wie andere vor uns platzierte Regionen, sondern auf der Verknüpfung von Biotechnologie

und Medizintechnik. Dies ist einzigartig und unser Alleinstellungsmerkmal. Wir haben ungefähr 120 Unternehmen in der Medizintechnik mit 12.000 Arbeitsplätzen und mittlerweile schon 100 Unternehmen der Biotechnologie, die etwa 1.500 Mitarbeiter beschäftigen. Das sind Hightech-Arbeitsplätze mit sehr qualifizierten Mitarbeitern. Für unseren Standort besonders interessant ist die Kooperation mit den Ingenieurwissenschaften. Unsere Vision geht beispielsweise dahin, die Automatisierungstechnik und die Biotechnologie zusammenzubringen.

Wie kann das funktionieren?

Dr. Eichenberg: Wir können auf unserer Kampagne „Medtech meets Biotech“ aufbauen. Dabei ging es um eine Annäherung zwischen Unternehmen der Medizintechnik und der Biotechnologie. In ähnlicher Weise wollen wir jetzt die Automatisierungstechnik mit der Biotechnologie verknüpfen. Es gibt sehr wohl Automobilzulieferer, die auch angesichts der Krise großes Interesse an dieser

Zusammenarbeit haben. Wir werden dabei auch intensiv mit dem Kompetenzzentrum Mechatronik in Göppingen zusammenarbeiten.

Gibt es auch Kontakte zur Wirtschaftsförderung Region Stuttgart?

Dr. Eichenberg: Ja, natürlich, der Draht zur WRS ist sehr eng. Aus einer Anfrage der Region Haute Champagne an die WRS hat sich zum Beispiel eine Kooperationsvereinbarung mit uns entwickelt.

Wie kann man sich die Verbindung von Medizintechnik und Biotechnologie vorstellen?

Dr. Eichenberg: Die Firma Erbe in Tübingen, Weltmarktführer im Bereich Elektromedizin, ist vor einigen Jahren durch uns zur Biotechnologie gekommen. Heute arbeitet sie daran, ihre Wasserstrahlskalpelle gewissermaßen als Transportmittel zu nutzen, um Zellen in Körpergewebe zu bringen. Dafür hat die BioRegio Stern Forschungsgelder akquiriert.



Unternehmensbesichtigung bei der Blessing Biotech GmbH in Stuttgart.

Aus dem Projekt ‚Regina‘? Korrekt heißt es: „Regenerative Medizin in der Gesundheitsregion Neckar-Alb und Stuttgart“.

Dr. Eichenberg: Ja. Das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung mit 7,5 Millionen Euro geförderte Projekt ‚Regina‘ hat einen großen Stellenwert für uns. Wir wollen die Regenerationsmedizin in die Gesundheitsversorgung bringen. Unsere 30 Partner wollen das Wissen aus den Unikliniken und den Forschungslabors für die Bevölkerung nutzbar machen. Regenerationsmedizin ist machbar, wird aber von den gesetzlichen Krankenkassen nicht übernommen. Das heißt: Der große Markt für Firmen fehlt. Auch die Zulassung ist eine Hürde.

Inwiefern?

Dr. Eichenberg: Die Regenerationsmedizin hat etwa 20 anwendbare Therapien entwickelt. Dazu gehören die Züchtung von Knorpel und die Beschichtung von Stents mit körpereigenen Zellen. In der Uniklinik Tübingen wird versucht, aus Blaszellen Harnröhren zu modellieren und Blasen zu rekonstruieren. Die große Herausforderung ist, dass dafür Nerven nachwachsen müssen, damit die Blase richtig schließt. Heute wissen wir, dass Nerven im Körper nachwachsen können. Die entscheidende Frage ist aber: Können Nerven im Reagenzglas wachsen? Das geht. Aber

um die Richtung des Wachstums zu lenken, brauchen die Nerven Leitschienen. Jetzt kommt die Medizintechnik ins Spiel. Das alles ist reichlich kompliziert, aber möglich.

Angenommen, es gäbe die Nerven aus dem Reagenzglas, könnte man damit heilen?

Dr. Eichenberg: Nach einer EU-Direktive handelt es sich dabei um ein Pharmazeutikum, das etwa drei Jahre länger benötigt, um zugelassen zu werden, als ein Medizinprodukt. Und wenn die Nerven, um beim Beispiel zu bleiben, zugelassen sind, heißt das noch lange nicht, dass die Krankenkassen für die Therapie zahlen. Ökonomisch ist es völlig unsinnig, jahrelang zu forschen, um am Ende schlimmstenfalls einen regulierten Markt zu haben, der die geförderten Technologien ausschließt. Hier setzten wir mit ‚Regina‘ an. Wir holen von Beginn der Entwicklung Gesundheitsökonomien an den Tisch. Unser Ziel ist es, dem gemeinsamen Bundesausschuss Daten zu liefern, auf deren Grundlage die Krankenkassen die Therapie mit Produkten der Regenerationsmedizin finanzieren. Dann sind die Märkte geöffnet.

Sie wenden sich auch an Ärzte.

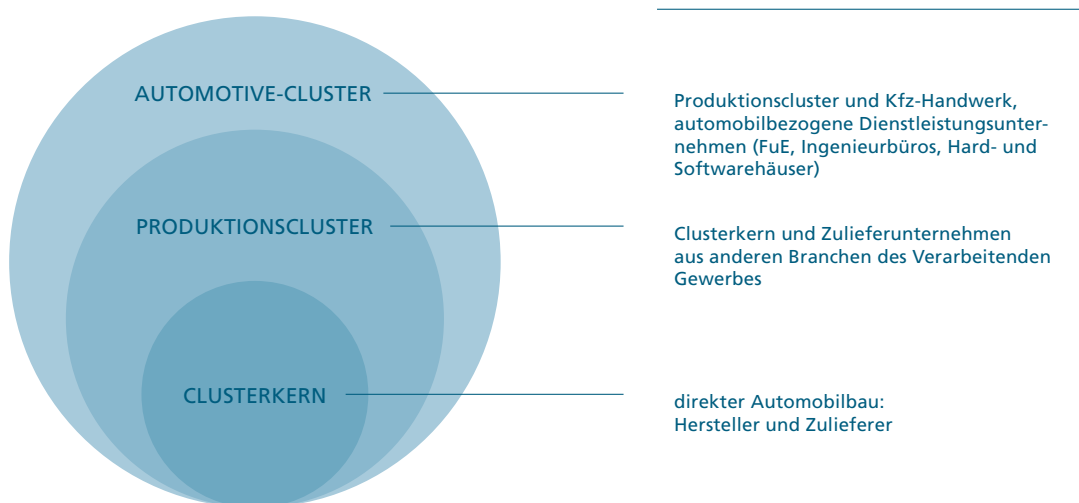
Dr. Eichenberg: Richtig, ‚Regina‘ bietet auch Vorteile für Ärzte. Wir konzentrieren

uns in einer Art Pilotversuch auf die vier Gebiete Knochen/Knorpel, Wundversorgung/Haut, Kardiologie und Urologie. Zu diesen Themenfeldern werden die Uniklinik Tübingen und ihre Lehrkrankenhäuser Fortbildungen für Ärzte anbieten. Sie sollen bei ihrer Diagnose erkennen, ob eine Therapie mit Regenerationsmedizin angebracht ist.

Meine Vision ist, dass wir eines Tages den Zusatz „Spezialist für regenerative Medizin“ auf Ärzteschildern lesen. Wir möchten auch Patienten sensibilisieren, damit sie ihren Arzt aktiv ansprechen können. Wir werden an der Uniklinik Tübingen eine Telefonnummer für Ärzte und Patienten einrichten. Das könnte der erste Schritt für eine zentrale Anlaufstelle für Regenerationsmedizin sein. Auch eine Homepage ist geplant. All das wollen wir mit ‚Regina‘ bis Ende 2013 anstoßen.

Wann wird die Regenerationsmedizin Standardtherapie sein?

Dr. Eichenberg: Das ist schwer vorauszusagen. Die Einführung des Automobils hat gut 40 Jahre gedauert. Es wurde am Anfang belächelt. Dann hat es sich durchgesetzt. Bei der Regenerationsmedizin wird es ähnlich sein. Wenn wir vorn dabei sind, dann haben wir auch wirklich die Chance, uns gut zu positionieren. ■



QUELLE: IMU INSTITUT STUTTGART

KOMMT BENZIN BALD AUS DER STECKDOSE?

Strukturbericht sieht die Automobilregion Stuttgart vor großen Umbrüchen

TEXT: WERNER BÄCHLE UND SUZAN ÜNVER

„Wir müssen das Automobil neu erfinden“, skizziert Daimler-Vorstandschef Dieter Zetsche den Umbruch in der Automobilindustrie nach Zeitungsberichten. Klimaschutz, verändertes Konsumverhalten und neue Antriebstechniken werden die Automobilindustrie und damit die Wirtschaft in der Region Stuttgart tief greifend verändern. Hier arbeitet jeder Sechste im Fahrzeugbau. Als Schwerpunkt stellt der siebte Wirtschaftsstrukturbericht diese Herausforderungen dar und beleuchtet die Entwicklung von Wirtschaft und Beschäftigung. Herausgeber sind der Verband Region Stuttgart, die Industrie- und Handelskammer, die Handwerkskammer und die IG Metall.

Der Spagat für die Automobilregion Stuttgart besteht darin, einerseits noch viele Jahre wettbewerbsfähige, das heißt sparsame und umweltfreundliche Fahrzeuge der Premium-

klasse zu bauen und zu verkaufen. Andererseits müssen parallel Fahrzeuge mit elektrischem Teil- und Vollantrieb entwickelt und auf den Markt gebracht werden. Daneben stellen sich viele Zulieferer die Frage, wie es gelingt, ihre Abhängigkeit vom Fahrzeugbau zu verringern und neue Geschäftsfelder zu erschließen. Unsicher auch: Welche Fahrzeuge wünschen die Kunden in zehn oder fünfzehn Jahren? Mit dem Wandel der Antriebstechnologien ändert sich das Mobilitätsverhalten. So ist in Zukunft denkbar, dass für unterschiedliche Fahrzwecke verschiedene Fahrzeugtypen gekauft, geleast oder gemietet werden. Ein über Carsharing genutztes Elektroauto für den Stadtverkehr und ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor für längere Strecken – solche Modelle oder individuell passende Kombinationen mit dem ÖPNV werden voraussichtlich zunehmen.

Zylinder, Getriebe oder Abgasreinigungsanlagen werden im Elektrofahrzeug nicht mehr

benötigt. In den nächsten zwanzig bis dreißig Jahren werden nach Meinung von Experten Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zumindest in Teilbereichen noch eine wesentliche Rolle spielen. In dieser Zeit muss es den Unternehmen der Automobilindustrie gelingen, am Markt erfolgreich zu bleiben und umzusteigen.

Fachleute meinen, dass Elektrofahrzeuge, wenn einmal die Probleme Energiespeicherung, Energiemanagement, Heizung und Antrieb technisch gelöst sind, mit geringem Aufwand und technologisch weniger anspruchsvoll produziert werden können. In jedem Fall sind andere und zusätzliche Qualifikationen gefragt, nicht nur in der Fahrzeugindustrie, sondern bis hinein ins Handwerk.

Es zeichnet sich ein überaus harter nationaler und weltweiter Wettbewerb der Standorte ab. Die Chancen, dass die E-Fahrzeuge in

Vom Verbrennungsmotor zum Elektroantrieb – wie verändert sich das Antriebssystem ...

Was fällt weg?	Was wird (zumindest) stark verändert?	Was kommt hinzu?
<ul style="list-style-type: none"> - Verbrennungsmotor (Motorblock, Kolben, Dichtungen, Ventile, Nockenwelle, Ölwanne, Ölfilter, Lager, ...) - Tanksystem - Einspritzanlage - Kupplung - Abgasanlage - Nebenaggregate (wie Ölpumpe, Turbolader, Lichtmaschine, ...) 	<ul style="list-style-type: none"> - Getriebe - Radaufhängung - Kraftübertragung - Klimaanlage, Heizung - Kühlwasserpumpe - Wärmedämmung 	<ul style="list-style-type: none"> - Elektromotor - Batteriesystem (Zellen, Batteriepack, Batteriemangement) - Leistungselektronik

QUELLE: IMU INSTITUT STUTTGART

der Region Stuttgart produziert werden, steigen, wenn folgendes gelingt: erstens, die E-Fahrzeuge mit dem über Jahrzehnte aufgebauten Know-how hier zu entwickeln. Zweitens, wenn sie sich auch im Ballungsraum als alltagstauglich erweisen und im Rahmen intelligenter Mobilitätskonzepte weit verbreitet werden. Insofern stellt sich gerade aus regionaler Sicht die Aufgabe, die Konturen einer Mobilitätsregion Stuttgart 2030 zu entwerfen. E-Fahrzeuge erfordern nicht nur eine neue Infrastruktur wie Ladestationen, sondern bringen auch ein verändertes Mobilitätsverhalten mit sich.

Mit dem neuen Regionalverkehrsplan hat die Region die Chance, moderne, umweltfreundliche Mobilität in Ballungsräumen zu skizzieren. Mit den Projekten der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart und der erfolgreichen Teilnahme am Bundeswettbewerb E-Mobilität können Partner aus Wissenschaft und Forschung, Unternehmen und Kommunen projektbezogen zusammenarbeiten.

Wirtschaftskrise schlägt durch

Mit Blick auf die Entwicklung der regionalen Wirtschaft insgesamt zeigt der Strukturbericht, dass sich die Region Stuttgart 2009 in einer Situation des mehrfachen Umbruchs befindet. Einerseits hat die regionale Wirt-

schaft im Aufschwung der Jahre 2006 bis Mitte 2008 eine enorme Dynamik entwickelt. In dieser Zeit stieg die Zahl der Beschäftigten, überwiegend im Dienstleistungssektor, um 28.000 oder 2,7 Prozent. Die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen äußerte sich in einem deutlichen Anstieg der ohnehin bereits hohen exportbasierten Umsatzanteile. Andererseits zeigte sich mit der Finanzkrise ab Mitte 2008, wie sehr gerade die Region Stuttgart mit ihrer internationalen Einbindung von Einbrüchen globaler Märkte betroffen ist. Von Mitte 2008 bis Herbst 2009 brachen in den Industrieunternehmen Aufträge, Produktion, Umsatz und Gewinne in einem nie gekannten Ausmaß ein. Erst seit September 2009 melden vermehrt Unternehmen, dass sich die Auftragslage auf niedrigem Niveau stabilisiert. Insbesondere die Schlüsselbranche der Region, der Fahrzeugbau, ist, wie im Schwerpunktthema dargestellt, wie nie zuvor gleichzeitig von einer konjunkturellen Abwärtsentwicklung, von einer Marktsättigung in Europa und von einer sich mittelfristig ankündigenden Verdrängung des Verbrennungsmotors durch Elektroantriebe betroffen.

Der Arbeitsmarkt reagiert verzögert auf die Entwicklung der anderen Konjunkturfaktoren. Ein wesentlicher Unterschied zu früheren

Konjunkturreinbrüchen besteht darin, dass Unternehmen vor allem über Kurzarbeit ihre Stammbeschaftungen so weit wie möglich halten. Die Arbeitslosenquote stieg dennoch in der Region Stuttgart stärker an als im Land und vor allem im Bund. Lag sie im Juli 2008 noch bei 3,9 Prozent, so betrug sie 5,6 Prozent im August 2009 und ging bis Dezember auf 5,2 Prozent zurück. Allerdings wird für 2010 ein erneuter Anstieg befürchtet.

Insgesamt vollzieht sich ein Strukturwandel zu einem immer größeren Anteil von Zeitarbeit, Teilzeitarbeit und geringfügiger Beschäftigung mit meist weniger sicheren Perspektiven für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Allein von 2006 auf 2008 wuchs die Zahl der Minijobs um 5,5 Prozent auf knapp 260.000. Das heißt, auf 100 voll sozialversicherungspflichtig Beschäftigte kommen etwa 25 Minijobs. Mittlerweile üben rund zwei Drittel der Beschäftigten eine Dienstleistungstätigkeit aus, zunehmend in Teilzeit. Das immer noch vorherrschende Bild von Vollzeitbeschäftigten an Werkbänken und Fließbändern trifft die Situation der Mehrheit der Arbeitnehmer schon lange nicht mehr. ■

www.region-stuttgart.org/downloads

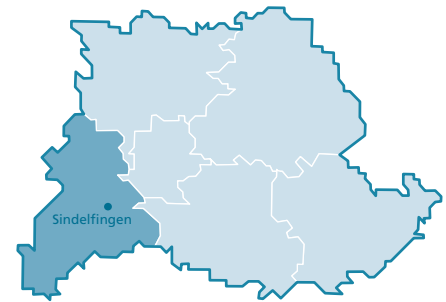


Foto: Stadt Sindelfingen

Anlaufstelle für Technikbegeisterte und Oldtimerfans.

Sindelfingen

Einwohner (2008)	60.648
Fläche (2008)	5.085 Hektar
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (2008)	57.276
Ungebundene Kaufkraft (2005)	14.884 €/Einw.
Auspendler (2008)	11.326
Einpenderler (2008)	46.594



VEREINT DURCH DIE KRISE?

Kommune im Profil (34): Sindelfingen

TEXT: SYBILLE SCHURR

„Wir müssen die Krise als Chance nutzen.“ Der Appell des Sindelfinger Oberbürgermeisters Dr. Bernd Vöhringer ist unüberhörbar: Die größte Stadt im Kreis Böblingen mit einem der größten Arbeitgeber in der Region steckt tief in der Krise. Der Oberbürgermeister schwört die Bürger auf Sparkurs ein und hält dennoch daran fest: „Sindelfingen hat viele Chancen.“

In Zeiten des Wohlstandes wurden Werte geschaffen, die auch über die Krise hinwegtragen können. „Wir verfügen über einen Standard, der weit über dem Durchschnitt vergleichbarer Städte liegt. Nicht immer dann, wenn wir uns diesem Durchschnitt nähern, bricht gleich der Kahlschlag aus“, stellt der Oberbürgermeister fest. Hintergrund sind die heftigen Diskussionen, die es derzeit um die geplanten Veränderungen im Kindergarten- und Schulbereich gibt. Die Stadt stehe insgesamt vor tief greifenden Umwälzungen und Veränderungen. Aber: „Diese Stadt und

ihre Bürger haben eine enorme Kraft und Energie.“

Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise haben die exportorientierte Region heftig getroffen, ganz besonders Sindelfingen. Die Haushaltslage ist dramatisch, in den letzten drei Jahren musste die Stadt, in der dank Mercedes-Benz die Quelle der Gewerbesteuererinnahmen über Jahrzehnte hinweg munter sprudelte, rund 80 Millionen Euro an ihren größten Gewerbesteuerzahler erstatten. Daraus entwickelte sich eine dramatische Bilanz: 2009 mussten mehr Steuern zurückbezahlt werden als eingenommen wurden. Eine Analyse hat deutlich gemacht, dass im Verwaltungshaushalt jährlich mindestens sieben Millionen Euro eingespart werden müssen, um die Finanzen wieder ins Lot zu bringen.

„... i muaß nach Schduagard na“

Es war ein weiter Weg, bis aus dem unter-

privilegierten zweitrangigen, im Schatten der Oberamtsstadt Böblingen stehenden Landstädtchen die moderne Industriestadt geworden ist. Die erste Stufe der Industrialisierung führte Sindelfingen zu zahlreichen kleinen und mittleren Gewerbebetrieben. Der Schwerpunkt lag bei der Weberei, die heute nur noch musealer Bestandteil der Stadtgeschichte ist. Um 1880 gab es rund 350 Webereien. Im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts erwies sich Stadtschultheiß Wilhelm Hörmann als Mann mit Weitblick. Sindelfingens Weg zum internationalen Automobilstandort begann mit einem einfachen Satz, der historisch verbrieft sein soll: „Weib richt mir meine guade Sacha no, i muaß nach Schduagard na.“ 1915 hat der Stadtschultheiß einen Vertrag mit den Daimlermotorenwerken unterzeichnet und damit die Weltfirma Mercedes-Benz heimisch gemacht. Es folgte die Ansiedlung der Deutschen Hollerith-Maschinengesellschaft, dem Vorläufer von IBM und der IT-Branche allgemein.



Marktag heißt Einkaufen und ein Schwätzchen halten.



Historische Architektur: das alte Rathaus.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde Sindelfingen ein Beispiel für die Aufbauleistung einer Industriestadt in den Fünfziger- und Sechzigerjahren. Betrug die Einwohnerzahl um die Jahrhundertwende 4.300, im Jahr 1945 etwa 8.000, so ist sie in den stürmischen Nachkriegsjahren auf 56.000 angestiegen. Nach dem Aufstieg zur modernen Industriestadt führte die Globalisierung Sindelfingen in den letzten Jahrzehnten – zunächst kaum wahrgenommen – auf einen neuen, unkomfortablen Weg. Mercedes-Benz, der Automobilbauer, dem Sindelfingen einen Großteil seines einstigen Reichtums zu verdanken hat, ist nicht mehr einfach nur „der Daimler“, mit dem sich ganze Generationen verbunden fühlten. Er wuchs zum Global Player. Erst vor wenigen Monaten wurde beschlossen, die Produktion der C-Klasse 2014 von Sindelfingen wegzuverlagern. Auch wenn es gelang, Arbeitsplätze mittelfristig zu sichern, die Entscheidung hat die Region hart getroffen und wird schwerwiegende Auswirkungen nach sich ziehen für den Mittelstand und die regionalen Zulieferer.

„Wenn wir zukünftigen Generationen noch sichere Arbeitsplätze anbieten wollen, ist es erforderlich, dass wir heute umsteuern“, sagt Oberbürgermeister Dr. Vöhringer. Es gelte, neben der Automobilindustrie andere

Standbeine aufzubauen. Dazu könne eine aktive Wirtschaftsförderung beitragen. Lokale Entwicklungen müssten stärker gefördert werden. Gleichzeitig seien internationale Vernetzungen notwendig, um einem scharfen Wettbewerb standhalten zu können. Erst vor wenigen Monaten ist Sindelfingen beim europäischen Netzwerk „Eurotowns“ Mitglied geworden. „Wir erhoffen uns davon einen Erfahrungsaustausch mit Städten, die in einer ähnlichen Situation wie Sindelfingen sind.“

Durch die Krise sah sich Oberbürgermeister Dr. Bernd Vöhringer gezwungen, über seinen Schatten zu springen. Der gebürtige Sindelfinger, Jahrgang 1968, war 2001 an die Spitze der Stadt gewählt worden. Von 1994 bis 2000 war er Gemeinderat in seiner Heimatstadt, davon drei Jahre Fraktionsvorsitzender der CDU. Vor wenigen Monaten hat er für Unruhe gesorgt, als er laut über eine Fusion der Nachbarstädte Böblingen und Sindelfingen nachgedacht hat. Die Idee ist nicht neu: Die Gemeindereform, bei der Maichingen und Darmsheim nach Sindelfingen eingemeindet wurden, sah ursprünglich auch den Zusammenschluss der beiden Nachbarstädte vor. Die Kirchenglocken haben in Sindelfingen geläutet, und es gab Freibier für alle, als das Verwaltungsgericht der Klage Sindelfingens auf Selbstständigkeit stattgab.

In seinem Vorschlag sieht Dr. Vöhringer auch heute noch keine Liebesheirat, doch angesichts knapper werdender Ressourcen sei eine gemeinsame Stadt auf lange Sicht das Gebot der Vernunft. Die Uhren gehen heute anders. In kleinen Schritten nähern sich die beiden Städte schon seit Jahren an. Sie arbeiten in Zweckverbänden zusammen und wachsen auf dem Flugfeld sogar zusammen. Auf dem 80 Hektar großen Gelände, bis in die Neunzigerjahre militärisch genutzt und Vorläufer des Stuttgarter Flughafens, entsteht so etwas wie eine Stadt der Zukunft. Arbeiten und Wohnen in direkter Nachbarschaft. Entwickelt wird das Gelände von beiden Städten gemeinsam. In absehbarer Zeit werden die Städte aber auch über die Autobahn hinweg zusammenwachsen: Im Zuge des seit Jahren geforderten Ausbaus der A 81 soll „ein Deckel“ über die Autobahn gelegt werden. In erster Linie aus Lärmschutzgründen, doch damit verschwindet auch die trennende Schneise. Dann steht noch die neue S-Bahnlinie S 60 an. Für die Sindelfinger, die als größte Stadt im Landkreis noch immer ohne S-Bahn-Anschluss sind, ein Quantensprung im öffentlichen Nahverkehr. Auch mit der S 60 von Böblingen über Sindelfingen nach Renningen, erste Tangentiale im regionalen S-Bahn-Netz, rücken die beiden Städte ein klein wenig näher zusammen. ■

www.sindelfingen.de

„WENN NICHT JETZT, WANN DANN?“

Sindelfingens Oberbürgermeister Dr. Bernd Vöhringer im Gespräch

INTERVIEW: SYBILLE SCHURR



Oberbürgermeister
Dr. Bernd Vöhringer

Herr Dr. Vöhringer, Sindelfingen hat derzeit einen ganzen Rucksack voller Probleme. Worin sehen Sie die größte Herausforderung?

Dr. Vöhringer: Angesichts der wohl weiter sinkenden Steuereinnahmen werden den Kommunen im Allgemeinen und Sindelfingen im Besonderen weitere finanziell schwierige Jahre bevorstehen. Wir werden uns intensiv mit der Konsolidierung unseres Haushalts beschäftigen müssen. Für Sindelfingen als von der Automobilbranche abhängiger Standort wird es wichtig sein, den Strukturwandel voranzutreiben. Mit unserer Wirtschaftsförderung sind wir hervorragend aufgestellt. Ich bin überzeugt, dass es uns gelingen wird, unseren Wirtschaftsstandort zu stärken.

Sie sprechen immer wieder von der Chance in der Krise. Liegt eine der Zukunftschancen auf dem Flugfeld?

Dr. Vöhringer: Das Flugfeld ist ein Paradebeispiel für erfolgreiche interkommunale Zusammenarbeit und eine große Chance für die Zukunft der Städte Böblingen und Sindelfingen. Die ersten Menschen leben bereits dort. Mit dem Meilenwerk und dem Sensapolis haben wir Attraktionen, die zahlreiche Besucher locken. In diesem Jahr geht es mit großen Schritten weiter. In Kürze können wir den Baubeginn für das „Forum 1“ feiern. Damit hält die Zukunftsbranche Luft- und Raumfahrt auch real auf dem Flugfeld Einzug. Zusammen mit dem Thema Elektromobilität bieten sich große Entwicklungschancen.

Wenn wir schon bei den Chancen sind, was erwarten Sie vom Vorlaufbetrieb der S 60?

Dr. Vöhringer: Die S 60 ist eine große Chance für Sindelfingen und die Region. Wir bedauern natürlich die Verzögerung der Gesamtmaßnahme, freuen uns aber, dass vorab der Pendelverkehr bis Maichingen noch in diesem Sommer aufgenommen wird.

Dann kommt man von Maichingen deutlich schneller nach Böblingen oder Stuttgart.

Sie haben die gemeinsame Stadt wieder ins Gespräch gebracht und damit für Aufregung gesorgt. Gab es einen konkreten Anlass dafür?

Dr. Vöhringer: Einen konkreten Anlass gab und gibt es nicht. Auch bin ich der Meinung, dass es keinen „idealen“ Zeitpunkt für eine solche Diskussion gibt. Ich sage deshalb: Wenn nicht jetzt, wann dann? Die Zeit ist reif, einen solchen Gedanken zu diskutieren. Viele Menschen in unseren beiden Städten sehen das genauso. Die positiven Rückmeldungen auf meinen Vorstoß bestätigen mich. Deshalb habe ich empfohlen, anhand einer Untersuchung die Vor- und Nachteile einer gemeinsamen Stadt klären zu lassen, um eine belastbare Basis für Entscheidungen zu haben. Dabei ist eine Bürgerbeteiligung unabdingbar.

Wir stehen am Beginn eines neuen Jahrzehnts, wo sehen Sie die Stadt 2020?

Dr. Vöhringer: Ich blicke optimistisch in die Zukunft. Ich bin sicher, dass wir im Jahr 2020 auch die Herausforderungen der Krise gemeistert haben werden. Sindelfingen wird im Jahr 2020 weiterhin ein attraktiver Standort sein. Neben einem guten Angebot im Bereich Bildung und Betreuung werden wir unsere Wirtschaftskraft gestärkt haben, weil es uns gelungen ist, Zukunftsbranchen an unserem Standort zu etablieren. Gleichzeitig werden wir auch im Jahr 2020 eine lebens- und lebenswerte Stadt sein, die über ein hervorragendes Angebot an Freizeitmöglichkeiten verfügt. Vor allem aber können wir mit Stolz sagen, dass sich viele Menschen in Sindelfingen und für Sindelfingen engagieren. Sie sind die Stärke unserer Stadt. Wir werden also auf ein großartiges Stadtjubiläum im Jahr 2013 zurückblicken. ■



Foto: Gottfried Stoppel

Landmarken durch Kunstwerke, wie hier am Korber Kopf, auch eine Facette des Landschaftsparks.

WEGE, WEHRE UND WILDROSEN

Der Landschaftspark wächst auch in schwierigen Zeiten – Geld für 2010 vergeben

TEXT: MANFRED MEISTER

18 Städte und Gemeinden erhalten in diesem Jahr rund 1,163 Millionen Euro für Landschaftspark-Projekte. Weitere 200.000 Euro bekommt, wie bereits 2008 zugesagt, das Projekt Zugwiesen in Ludwigsburg. 33 Kommunen und damit etwas weniger als in den Vorjahren hätten Anträge gestellt, bis zu 50 Prozent der Projektkosten von der Region zu erhalten, sagte Regionaldirektorin Jeannette Wopperer. Dies gehe wohl auf die wirtschaftlich schwierige Lage zurück. Gleichwohl sei das Programm mehrfach überzeichnet gewesen.

Die Projekte im Einzelnen:

Baltmannsweiler – Schloßleparkmauer (5.000 Euro) Am Kaiserstraße, der historischen Landschaftsparkroute über den Schurwald, soll mit dem Wiederaufbau eines kleinen Teils der Mauer um ein ehemaliges Wildparkgehege von Herzog Eberhard Ludwig und einer Infotafel über die lokale

Geschichte und über die Methoden der herzoglichen Jagd informiert werden.

Denkendorf – Landschaftsgestaltung zwischen Körschtal und A 8 (17.000 Euro)

Dieser Baustein ergänzt die 2008 geförderte Aussichtskanzel auf dem Lärmschutzwall der A 8 um einen neu gestalteten Verweilplatz sowie um eine verbesserte Wegeanbindung.

Eislingen – Steg über die Krumm und Alleenspflanzungen (94.000 Euro)

Gefördert werden zwei Projekte: der Bau eines Steges über die Krumm kurz vor der Einmündung in die Fils als Teil des Filstalradwegs und die Pflanzung einer Allee entlang der Verbindungswege nach Salach und Krummwäldern.

Eschenbach – Wildrosenlehrpfad und Wildobstwiese (12.000 Euro)

Auch hier werden zwei Projekte unterstützt: Die Anlage eines Wildrosenlehrpfades am Schemelbergweg sowie einer Wildobstwiese am Kuhnberg,

am dort verlaufenden Albraufgängerweg.

Esslingen – Renaturierung des Hainbachs (150.000 Euro)

Der vom Schurwald herunterkommende Hainbach wird zwischen Bahnlinie und Einmündung in den Neckar naturnah umgestaltet.

Helfensteiner Land – Albraufgängerweg (25.000 Euro)

Der Albraufgängerweg wird einerseits ins obere Lautertal nach Osten ausgedehnt und andererseits durch verschiedene Themenpfade attraktiver und erlebbarer gestaltet.

Holzgerlingen – teilweise Renaturierung des Lauchgrabens (2.750 Euro)

Beim Museumsradweg durch das Würm- und Aichtal wird in Holzgerlingen der Lauchgraben auf 250 Meter Länge renaturiert.

Korb – Infopunkt am Hanweiler Sattel (15.000 Euro)

Der Hanweiler Sattel unterhalb des Hörnleskopfs ist ein zentraler Einstiegs- und Verteilerpunkt für vielfältige

Naherholungsangebote. Ein Pavillon in einem neu gestalteten Umfeld soll die Besucher lenken und über Angebote informieren.

Leonberg – Gestaltung der ehemaligen A-8-Trasse (52.000 Euro) Auf der stillgelegten Autobahntrasse der A 8 werden neue Wegenetze und Aufenthaltsbereiche gestaltet.

Mundelsheim – Uferplatz an Neckar und Seebach (27.000 Euro) An der Einmündung des Seebachs in den Neckar werden ein attraktiver Aufenthaltsbereich für Wanderer und Radfahrer, eine Kanu-Anlegestelle und ein natürlicher Spiel- und Matschbereich am Seebach geschaffen.

Remseck – Fuß- und Radweg Lützelhalde (60.000 Euro) Östlich von Remseck wird eine rund einen Kilometer lange Lücke im Remstalradweg geschlossen.

Rudersberg – Ölmühle Michelau (20.000 Euro) Das technische Museum Ölmühle Michelau wird um Aufenthalts-, Rast- und Spielbereiche und um Musteranbauflächen

für Ölfrüchte erweitert.

Sersheim – naturnahe Gestaltung von Metter und Mühlgraben (121.700 Euro) Bei den Wehren Fesslermühle und Horrheim sowie am Mühlgraben und am Hinteren Triebweg werden vier Einzelmaßnahmen zur durchgängigen und naturnahen Gestaltung der Metter und des Mühlgrabens verwirklicht.

Spiegelberg – Wetzsteinstollen (6.100 Euro) Bereits im Mittelalter wurde hier, einmalig in Europa, feinkörniger Sandstein als Wetzstein zutage befördert. Der Stollen soll nun öffentlich zugänglich gemacht werden.

Stuttgart – Wandelprojekt Wangener Höhe (115.000 Euro) Auf der Wangener Höhe sollen die historischen Wandel (Verbindungswege), Trockenmauern, Wasserstaffeln und Pflasterwege instand gesetzt werden.

Urbach – Spielhügel an der Rems (40.000 Euro) Mit einem Rast-, Spiel- und Freizeitbereich bei der Mündung des Urbachs in die

Rems rückt Urbach an die Remstalroute.

Waiblingen – Umgehungsgerinne am Häckerwehr (280.000 Euro) Beim Häckerwehr soll ein Umgehungsgerinne entstehen. Ziele sind: die Durchgängigkeit für Fische und amphibische Lebewesen und die bessere Erlebbarkeit des Flusses.

Weil im Schönbuch – Radweganbindung an die Museumsroute (120.000 Euro) Ein 1,5 Kilometer langer Radweg wird künftig den Ortsteil Neuweiler an die Museumsroute anbinden.

Der Verband Region Stuttgart schreibt den Wettbewerb um Geld zur Co-Finanzierung von Landschaftspark-Projekten jährlich aus. Für 2010 standen wie in den Vorjahren 1,5 Millionen Euro zur Verfügung. Bis Ende 2009 wurden insgesamt 55 Projekte mit einer Gesamtsumme von knapp 4,25 Millionen Euro gefördert. ■

www.landschaftspark-region-stuttgart.de

**Mitnehmen, weitergeben, netzweit fahren:
das neue JahresTicketPlus.***



The advertisement shows a family of five (a woman, a man, a young girl, and a dog) standing in a living room. To their left is a large graphic of a VVS ticket. The ticket text reads: "TICKETPLUS - DA HABEN ALLE WAS DAVON." Below this, it says "Meine Verbindung!" and "VVS". At the bottom of the ticket graphic, it shows "RF 254" and "P 069286".

bea.licht8.de

jetzt.umsteigen.com

* Das Ticket ist übertragbar und berechtigt wochentags ab 19 Uhr sowie am Sa., So. und an Feiertagen ganztägig zur Mitnahme eines Erwachsenen plus drei bzw. aller eigenen Kinder (mit netzweiter Gültigkeit am Wochenende und an Feiertagen).

VERÖFFENTLICHUNG



Nächster Halt: Kirchheim/Teck

Das Faltblatt skizziert den Weg der S-1-Verlängerung von Plochingen nach Kirchheim/Teck, von der Diskussion bis zum Durchbruch. Dargestellt werden darüber hinaus die umfangreichen Bauarbeiten an dem 13 Kilometer langen Streckenabschnitt. Die kurze Übersicht wurde von der S-Bahn Stuttgart und vom Verband Region Stuttgart herausgegeben und ist dort kostenlos erhältlich (siehe Impressum).

Hinweis: Unter dem Titel „Ein offenes Ohr für die Menschen“ haben wir in der letzten Ausgabe über den ökumenischen Gottesdienst des Dialogforums der Kirchen berichtet. Richtiggestellt werden muss, dass die Predigt von Prälat Brock gehalten wurde, der mit Vornamen Michael heißt und nicht Markus. Herr Brock hielt den Gottesdienst gemeinsam mit seinem evangelischen Kollegen Prälat Ulrich Mack. LA

IMPRESSUM

Herausgeber

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

V.i.S.d.P.

Regionaldirektorin Jeannette Wopperer

Redaktion

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

Autorinnen/Autoren dieser Ausgabe

Extern: Esther Kuhn-Luz, Sybille Schurr
Intern: Werner Bächle, Michael Fuchs, Ines Jerchen, Manfred Meister, Sylvia Schreiber
Suzan Ünver

Erscheinungsweise

Vierteljährlich im Januar, April,
Juli und Oktober

Verteilung

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

Konzeption und Gestaltung

www.jungkommunikation.de

Druck

röhm typofactory Marketing GmbH,
Sindelfingen
Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem
Papier

Titelfoto

Die S-Bahn in Kirchheim/Teck,
gezeichnet von Jens Kober, 5 Jahre,
vom Mörike-Kindergarten in Kirchheim-
Ötlingen

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

