

REGION STUTTGART AKTUELL

Infomagazin des Verbands Region Stuttgart

3 | 2022



Bahnhof war gestern

Mobilitätsstationen bieten
flexiblen Umstieg

Klimafeste Ortsentwicklung

Kompodium zeigt Hand-
lungsansätze auf

Vekehrswende, aber wie?

Fractionen erläutern ihre
Ansätze und Ziele

Hätten Sie das gewusst?

1.700+ 

Fahrräder und Pedelecs bietet das Verleihsystem RegioRadStuttgart. Die RegioRäder können an über 250 Stationen in mehr als 50 Städten und Gemeinden in der Region Stuttgart ausgeliehen werden.

(Quelle: RegioRadStuttgart, 2022)

24/7 

Rund um die Uhr können Fahrgäste aus den Mobilitätsangeboten am Mobility-Hub in Stuttgart-Vaihingen und an 13 regionalen Mobilitätspunkten wählen: Neben RegioRädern stehen beispielsweise auch E-Scooter, Ladepunkte und Carsharing-Möglichkeiten von verschiedenen Anbietern zur Verfügung.

(Quelle: S-Bahn Stuttgart und Verband Region Stuttgart, 2022)



17.500

Park + Ride-(P+R)-Stellplätze sind an Bahnhöfen in der Region Stuttgart zu finden. Der Verband Region Stuttgart unterstützt die Kommunen bei Investitionen in neue Plätze.

(Quelle: Verband Region Stuttgart, 2022)



750+

digitale Anzeigetafeln informieren an Haltestellen in der Region Stuttgart über die tatsächliche Abfahrtszeit. An Haltestellen ohne eine solche Anzeige kann die Echtzeitinformation durch das Scannen der „smarten“ Haltestelle per App abgerufen werden.

(Quelle: Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart, 2022)

1.433 kg CO₂ 

können Pendelnde mit dem öffentlichen Nahverkehr auf der Strecke zwischen Stuttgart und Böblingen im Vergleich zur Fahrt mit dem Auto im Jahr einsparen (ausgehend von 220 Arbeitstagen). Zum Vergleich: Dafür kann man 1.433 Mal warm duschen oder 23 Smartphones produzieren.

(Quelle: Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart, 2022)



Für ein besseres Klima

Liebe Leserinnen und Leser,

Stillstand bedeutet Rückschritt. Das Auto ist nach wie vor das Verkehrsmittel der Region. Doch steigendes Verkehrsaufkommen, Umweltverschmutzung und der Klimawandel fordern uns zum Handeln auf. Mit der S-Bahn unterstützen wir nachhaltige Mobilität schon lange – das allein reicht aber nicht. Mobilität muss flexibel, einfach nutzbar und komfortabel sein. Daher schaffen wir mit Mobility-Hubs neue Möglichkeiten für die „letzte Meile“ nach Hause oder zur Arbeit (S. 12). Welche Lösungsansätze die Fraktionen verfolgen, um die Verkehrswende zum Erfolg zu bringen, lesen Sie in der Umfrage (S. 16). Auf jeden Fall umweltfreundlich unterwegs ist man mit dem Fahrrad. Daher war es eine große Freude, dass die Schlussetappe der Deutschland Tour zu uns führte (S. 10): eine super Werbung fürs Radfahren und für die Region!

Auch die Entwicklung von Kommunen muss angesichts der klimatischen Veränderungen neu gedacht werden. Gemeinsam mit dem Landkreis Böblingen haben wir Handlungsansätze entwickelt, die Kommunen dabei helfen, sich gegen die Auswirkungen der Erderwärmung zu wappnen (S. 14). Im Bereich von Industrie und Wirtschaft gilt es, die Stärken der Region zu nutzen. Eine Analyse von BioRegio STERN zeigt große Potenziale im Bereich innovativer Gesundheitstechnik auf (S. 11). Gerade unser Automotive-Schwerpunkt könnte hier mit dem geballten Know-how aus Ingenieurwissenschaften den entscheidenden Wettbewerbsvorteil liefern.

Die großen Umbrüche dieser Zeit betreffen jeden von uns. Dies zeigt sich auch in Drackenstein, der kleinsten Kommune unserer Region (S. 20).

Ihr

Dr. Alexander Lahl, Regionaldirektor

Inhaltsverzeichnis

AKTUELLES

- 10** *Region Stuttgart feiert die Deutschland Tour. Deutschlands wichtigstes Profi-Straßenradrennen kommt in Stuttgart an*

WIRTSCHAFT

- 11** *Von der Automobilregion zur Spitzenposition in der Gesundheitstechnik? Potenzialanalyse zeigt Chancen der Verbindung mit Maschinenbau und Co.*

VERKEHR

- 12** *Vom Bahnhof zur Mobilitätsstation. Programme für Anschlussmobilität bringen Struktur ins Angebot*

PLANUNG

- 14** *Risikokarten und Handlungsansätze für die klimafeste Ortsentwicklung. Kompendium KLIMA BB liefert den Werkzeugkasten*

FRAKTIONSUMFRAGE

- 16** *Verkehrswende, aber wie?*

KOMMUNE IM PROFIL

- 20** *Hier kennt jeder jeden. Ein Porträt der Gemeinde Drackenstein*
- 22** *„Winzige Gemeinde, riesige Aufgaben.“ Bürgermeister Roland Lang im Gespräch*

RUBRIKEN

- 4** *Kurz notiert*
- 23** *mpressum, Termine, Veröffentlichungen*

In Gemmrigheim steil gehen



Frisch eingeweiht für den Spätsommer in den Weinbergen: Der neue Wanderweg „Steillagenrunde“ und die zehn „Gemmrigheimer Weinsichten“ sorgten in Gemmrigheim Ende Juli für Feierlaune. Einen ganzen Aktionstag gab es im Ort, für den Vereine und Organisationen sowie engagierte Bürgerinnen und Bürger ein abwechslungsreiches Programm vorbereitet hatten. Entlang der Wegstrecke wurden regionale kulinarische Köstlichkeiten und Weine kredenzt. Bürgermeister Dr. Jörg Frauhammer betonte: „Der neue Weg ist ein Zeichen des Selbstverständnisses unserer Gemeinde.“ Er verwies auf die lange Gemmrigheimer Weinbaugeschichte und hob die Bedeutung der steilen Weinberge für die Landschaft hervor.

Der Regionaldirektor des Verbands Region Stuttgart, Dr. Alexander Lahl, bezeichnete die 11.300 Euro Kofinanzierung für das Projekt aus dem Programm für den Landschaftspark Region Stuttgart als „gut angelegtes Geld“. Die Region sei reich an wunderschönen Landschafts- und Naherholungsräumen. Gerade im Neckartal lasse sich die charakteristische Vielfalt gut erleben. „Mit der Unterstützung solcher Angebote wie der Steillagenrunde arbeiten wir an der Standortqualität für Menschen und Unternehmen.“ Die Steillagenrunde führt rund 6,4 Kilometer zu interessanten Ausblicken auf die Weinberglandschaft. Entlang des Weges stehen außerdem einige der „Gemmrigheimer Weinsichten“. Wer gerne spazieren geht, wandert und Ausflüge in die Weinberge macht, kann hier eine aussichtsreiche Rast verbringen. » wa

Historische Entscheidungen zu S 21



Kurz vor den Sommerferien hat der Sonderlenkungsreis Stuttgart 21 in den Räumlichkeiten des Verbands Region Stuttgart historische Entscheidungen getroffen. Hierzu zählen neben dem Bau des Pfaffensteigtunnels der Erhalt der sogenannten Panoramabahn und der Bau eines zusätzlichen Nordhalts. Der Pfaffensteigtunnel wird den Planfeststellungsabschnitt 1.3b zur Gäubahnführung am Flughafen ersetzen, sodass die S-Bahn sich dort, anders als ursprünglich geplant, ihre Gleise nicht mit anderen Zügen teilen muss. Dafür

werden die 270 Millionen Euro statt in die 1.3b-Planung in den Bau des Pfaffensteigtunnels investiert. Die Gesamtfinanzierung übernimmt der Bund. Mit dem Pfaffensteigtunnel beginnt der Einstieg in das Gesamtprojekt des Gäubahnausbaus.

Außerdem haben die Projektpartner den Erhalt der Panoramabahn mit einer Absichtserklärung bekräftigt. Die Panoramabahn kann bei Störungen oder Sperrungen der S-Bahn-Stammstrecke genutzt werden und soll für eine Nutzung über das Jahr 2025 hinaus saniert und in einem betriebsfähigen Zustand erhalten werden. Sie soll des Weiteren um

einen Personenverkehrshalt am Nordbahnhof (Nordhalt) ergänzt werden. Der Vorsitzende des Verbands Region Stuttgart, Thomas S. Bopp, betonte: „Mit den Beschlüssen schaffen wir die Voraussetzungen, dass Stuttgart 21 noch leistungsfähiger wird. Berücksichtigt man dabei noch die Digitalisierung des Schienenknotens Stuttgart, haben wir bald den am besten ausgebauten Schienenknoten in der Bundesrepublik.“ Regionaldirektor Dr. Alexander Lahl ergänzte: „Die Projektpartner haben hier sehr gut und vertrauensvoll zusammengearbeitet. Nur so konnten wir diese zukunftsweisenden Schritte einleiten.“ » auf



Veranstaltungen des Dialogforums der Kirchen zum Bauen und Wohnen

„Muss die Kirche weg?“

Das Dialogforum der Kirchen wählte für seine öffentliche Podiumsdiskussion zum Thema „Wohnen und Quartiersentwicklung“ am 25. April einen provokanten Titel: „Muss die Kirche weg?“. Die Veranstaltung war Teil der Reihe „Impulse für die IBA“, die das Dialogforum gemeinsam mit der Evangelischen Akademie Bad Boll zur Internationalen Bauausstellung 2027 Stadtregion Stuttgart (IBA'27) anbietet. Fachleute aus den Bereichen Architektur und Stadtplanung, aus den Kommunen und Kirchen zeigten Handlungsmöglichkeiten für die zukünftige Entwicklung von Quartieren auf: Sollen leer stehende Kirchen abgerissen, umgenutzt oder erhalten werden? Beleuchtet wurden dabei die Chancen des Wandels und die Relevanz der kirchlichen Arbeit in Umbruchzeiten. Außerdem zeigten aktuelle Projekte in der Region Stuttgart, wie eine neue Nutzung gelingt. Die Veranstaltungsreihe wird am 22. November 2022 mit der Tagung „Abriss war gestern. Wege zu einem neuen Umgang mit dem Bestand“ fortgesetzt.

„Wohnen am Limit“

Wie viel Wohnfläche können wir uns heute noch leisten? Anlässlich des 102. Deutschen Katholikentags in Stuttgart lud das Dialogforum der Kirchen Podiumsgäste aus den Bereichen Landesentwicklung, Sozialethik, Architektur und Regionalplanung ein, am 28. Mai über das Thema „Wohnen am Limit“ zu diskutieren. Mit von der Partie waren Nicole Razavi, baden-württembergische Ministerin für Landesentwicklung und Wohnen, Prof. Bernhard Emunds, Sozialethiker aus Frankfurt/Main, Andreas Hofer, Intendant der Internationalen Bauausstellung IBA'27 StadtRegion Stuttgart, sowie Thomas Kiwitt, Leitender Technischer Direktor des Verbands Region Stuttgart. Konsens war, dass neue Ansätze entwickelt werden müssen. Thomas Kiwitt erläuterte: „Wir bräuchten eine weitere 100.000-Einwohner-Stadt, um den Wohnraummangel zu beseitigen. Es gibt einen Zielkonflikt zwischen Bodenschutz und der Notwendigkeit, neue Wohnungen zu bauen. Die Folge des Mangels ist, dass Durchschnittsverdienende aus den größeren Städten verdrängt werden.“ » jus

www.dialogforum.de



Kleine Teckbahn wird barrierefrei

Fahrgäste der Teckbahn zwischen Kirchheim und Oberlenningen können sich seit dem 10. September freuen: Die sechs Stationen Kirchheim (Teck) Süd, Dettingen, Owen, Brucken, Unterlenningen und Oberlenningen bieten nun moderne Beleuchtung, neue Wetterschutzhäuschen und insbesondere stufenloses Ein- sowie Aussteigen. Dafür wurden die Bahnsteige mit neuen Rampen und einer zu den Zügen passenden Höhe

ausgebaut. Restarbeiten erfolgen noch bis November. Bis zur Endabrechnung der Maßnahme wird von Gesamtkosten von 9,7 Millionen Euro ausgegangen, von denen der Bund rund 7,8 Millionen und der Verband Region Stuttgart den noch offenen Finanzierungsanteil von derzeit rund 1,9 Millionen übernehmen. „Weniger Hürden bedeuten mehr Komfort für alle“, sagte Regionaldirektor Dr. Lahl beim Spatenstich. „Im Verband Region Stuttgart kümmern wir uns um das Thema Mobilität in der Region. Sichtbar wird dies vor allem an der S-Bahn.“

Zusätzlich verantworten wir aber auch Nebenbahnen wie die Kleine Teckbahn.“ Gerade die Barrierefreiheit betreffe alle in der Mobilität eingeschränkten Menschen, aber auch Reisende, die mit einem Kinderwagen oder Rollkoffer unterwegs sind. „Der barrierefreie Ausbau der Teckbahn-Bahnsteige ist keine unserer direkten Aufgaben. Die Fördermittel des Bundes reichten jedoch nicht aus. Deshalb haben wir Geld in die Hand genommen, um die Finanzierungslücke zu schließen“, erläuterte Dr. Lahl. Beim Startsignal für die Bauarbeiten halfen in diesem Sinne auch alle Partner zusammen: Michael Theurer, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr und Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr, Dr. Alexander Lahl, Regionaldirektor Verband Region Stuttgart, Berthold Frieß, Ministerialdirektor und Amtschef im Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, und Thorsten Krenz, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für das Land Baden-Württemberg. » wa

Plakate für Europa



„Was bedeutet Europa für dich?“ ist eine Frage, auf die es viele Antworten gibt. Der Verband Region Stuttgart und die Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH wollten deshalb wissen, mit welchen Ideen und Bildern junge Menschen Europa verbinden. „Den europäischen Gedanken zu verantworten, ist der Wunsch des Gremiums gewesen, der gerne aufgenommen wurde. Mit einem kreativen Ansatz wurde das Thema umgesetzt“, so Dr. Alexander Lahl, Regionaldirektor des Verbands Region Stuttgart. Zwei Klassen der Staatlichen Akademie der Bildenden Künste Stuttgart aus dem Bereich Kommunikationsdesign zeigten mit 29 Plakaten, wie sie Europa sehen. Acht Plakate erhielten in der Regionalversammlung vor der Sommerpause eine Auszeichnung samt Geldpreis: Für die Top 5 gab es jeweils 150 Euro, für weitere drei gab es je 100 Euro. „Verschiedenste Themen und Perspektiven wurden aufgegriffen. So entstand ein Raum für Diskussion, der die europäische Idee in der Region Stuttgart noch sichtbarer macht“, erklärt Dr. Walter Rogg, Geschäftsführer der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart. Deshalb wandern die prämierten Plakate durch die Region:

- 1. bis 31. Oktober: WilhelmGalerie Ludwigsburg
- 24. Oktober bis 2. Dezember: Rathaus Stuttgart
- Mai 2023: Landratsamt Böblingen
- März bis Juni 2023: Volkshochschule Stuttgart

Alle eingereichten Plakate sind zu sehen unter:
eu.region-stuttgart.de/labk » jus



© VRS/IF Kraufmann



© VRS/IF Kraufmann



In Amt und Würden

Seit der letzten Ausgabe fanden wieder Oberbürgermeister- und Bürgermeisterwahlen in der Region Stuttgart statt.

Wiedergewählt:

Erligheim: Rainer Schäuffele
 Geislingen a. d. Steige: Frank Dehmer
 Remseck a. N.: Dirk Schönberger
 Sersheim: Jürgen Scholz
 Tamm: Martin Bernhard

Neu gewählt:

Vaihingen an der Enz: Uwe Skrzypek
 Weissach: Jens Millow

Herzlichen Glückwunsch!

Stand: 29.09.2022

Mehr Kapazität und besserer Takt auf der S 1



Dichterer Takt, mehr (Sitz-)Plätze und damit mehr Komfort für die Fahrgäste: Ab Dezember fahren die S-Bahn-Linien S 1 bis S 6 nicht nur montags bis freitags, sondern auch samstags von morgens bis abends durchgehend im Viertelstundentakt. In den Hauptverkehrszeiten unter der Woche werden die Kapazitäten durch den nahezu ausschließlichen Einsatz von Langzügen, bestehend aus drei Triebwagen, erhöht. Mehr Fahrten gibt es auch auf der S 1 zwischen Böblingen und Herrenberg. Bis zu 13 Mal am Tag war hier bisher eine Lücke im Viertelstundentakt, da ebenso viele S-Bahnen bereits in Böblingen wenden

mussten. Hintergrund dazu ist, dass zur gleichen Zeit der IC zwischen Stuttgart und Zürich auf den Gleisen unterwegs ist, der als internationaler Fernzug Vorfahrt gegenüber der S 1 hat. Nun wird ein Kompromiss umgesetzt – die S-Bahnen werden nach Herrenberg verlängert, halten aber nicht in Hulb, Ehningen, Gärtringen und Nufringen. So können sie auf dieselbe Geschwindigkeit wie der IC beschleunigen und vor beziehungsweise direkt hinter dem IC fahren. Während für diese vier Zwischenhalte alles beim Alten bleibt, wird Herrenberg dafür öfter angefahren. Aufgrund der zusätzlichen Verbindungen können künftig die Herrenberger Busfahrpläne besser an die S-Bahn-Ankunftszeiten angepasst werden. » wa

Austausch mit Kommunen für mehr Fairtrade und Nachhaltigkeit

Papier, Ordner, Bleistifte oder Kugelschreiber – bei 179 Kommunen in der Region Stuttgart kommt eine beachtliche Gesamtnachfrage nach Büromaterial zusammen. Ob die Produkte auch nachhaltig und fair gehandelt sind, fällt unterschiedlich aus: Einige Städte und Gemeinden sind bereits Fairtrade-Kommunen, andere auf dem Weg dorthin und manche haben noch mehr Beratungsbedarf. Regionaldirektor Dr. Alexander Lahl ist es wichtig, dass nicht jede Kommune diesen Weg für sich beschreiten muss: „Eine Stärke des Verbands Region Stuttgart ist die Vernetzung untereinander.“ Der Verband Region Stuttgart hat daher Anfang Juli einen Austausch zur Beschaffung von nachhaltigem und fair gehandeltem Büromaterial angeboten.

Rund 20 Kommunen nahmen teil. Die Städte Stuttgart und Ludwigsburg, die sich mit dem Thema schon vertiefter befasst haben, gaben ihre Erfahrungen weiter. Konkret ging es darum, welche Siegel glaubwürdig sind und welche Zertifizierungen für Büromaterial existieren. Neben Produktbeispielen gab es auch Empfehlungen, wie eine erfolgreiche Umstellung gelingen kann. Eine Fortsetzung zu Themen wie Büromöbeln, Verpflegung oder technischen Geräten war gewünscht.

Die Regionalversammlung hat im Juli 2021 beschlossen, dass sich die Region Stuttgart auf den Weg macht zu einer Fairtrade-Region. Voraussetzung sind unter anderem regelmäßige Aktionen und Veranstaltungen. Die Zertifizierung für die Region Stuttgart wird noch im Jahr 2022 erwartet.

» hoe

Digitale Bahn (er-)fahren



Ein neues interaktives Exponat im InfoTurmStuttgart (ITS) macht es möglich, selbst einmal im Digitalen Knoten Stuttgart zu sein. Die Ausstellung rund um Stuttgart 21 im roten Turm neben Gleis 16 am Stuttgarter Hauptbahnhof bietet dafür einen vereinfachten aufgebauten Fahrsimulator, der auf unterhaltsame Weise die Wirkung digital gestützten Fahrens zeigt. „Wie die Technik am Digitalen Knoten funktioniert und welche Vorteile sie für die Reisenden bringt, wollten wir

in unserer Ausstellung anschaulich präsentieren“, so Franziska Röhm, Leiterin der ITS-Ausstellung.

In der Simulation fährt die S-Bahn zwischen Stuttgart Hauptbahnhof (tief) und der neuen Station Mittnachtstraße. Der Regionalzug und der ICE fahren zwischen dem neuen Hauptbahnhof Stuttgart und dem Stuttgart Flughafen Fernbahnhof auf den Filndern. Verschiedene Level mit jeweils einer gewissen Zahl von Hinweisen zeigen auf, wie wichtig die digitalen Informationen für ein optimales Fahrverhalten sind. Zur Realisierung

der Idee haben alle Partner des Digitalen Knotens Stuttgart das neue Exponat zusammen entwickelt: das Land Baden-Württemberg, der Verband Region Stuttgart, die DB Regio S-Bahn Stuttgart sowie die an der Umsetzung beteiligten Unternehmen Alstom und Thales Deutschland. Die Umsetzung und Programmierung erfolgten über die in Stuttgart-Vaihingen ansässige Digitalagentur LIGHTSHAPE.

Die Ausstellung im ITS ist täglich von 9.00–18.00 Uhr geöffnet. Der Eintritt ist frei. » wa www.its-projekt.de





© Helmut Pangerl, Landkreis Ludwigsburg

Kunst, Bewegung und Natur



Am 23. Juni wurde der Skulpturenradweg „ART LOOP“ eröffnet. Der rund 35 Kilometer lange Rundweg führt durch die Landschaft des Stroh- und Heckengäus. Am Wegrand stehen sieben Kunstwerke von Mitgliedern des Künstlerbundes Baden-Württemberg e. V.

sichern und entwickeln – für die Menschen, für die Umwelt und das Klima“, so Dr. Alexander Lahl, Regionaldirektor des Verbands Region Stuttgart. » jus

Eine Lade- und Verleihstation von RegioRadStuttgart am Bahnhof in Schwieberdingen bildet den Ausgangspunkt. Von dort führt der Weg durch die Eberdinger Ortsteile Nussdorf und Hochdorf. Zurück radelt man über die Gemeinde Hemmingen. Neben den Kunstwerken bieten sich auch das Varnbüler'sche Schloss oder das Keltenmuseum für einen Stopp an. Insgesamt kosteten die Konzeption und Umsetzung des Radwegs rund 210.000 Euro. Der Verband Region Stuttgart kofinanzierte das Projekt im Rahmen des Programms „Landschaftspark Region Stuttgart“ mit 60.000 Euro. „Die Region Stuttgart hat im Vergleich zu anderen Ballungsräumen eine sehr große landschaftliche Vielfalt zu bieten. Diese besondere Qualität wollen wir



© Helmut Pangerl, Landkreis Ludwigsburg

Verband kofinanziert Einrichtung von Pedelec-Ladestellen

Elektrisch unterstützte Fahrräder bieten nicht nur für den Weg zur Arbeit oder zum Einkaufen, sondern gerade auch im Freizeitverkehr eine Möglichkeit für umweltfreundliche Mobilität. Mit ihnen verlieren auch größere Strecken oder Steigungen ihren Hindernisfaktor.



Mit der Einrichtung von Lademöglichkeiten für Pedelecs, umgangssprachlich auch E-Bikes, wird die Reichweite nochmals erhöht und die Sorge um den Akkustand beseitigt. Das bedeutet mehr Verlässlichkeit und damit eine höhere Attraktivität des Radverkehrs. In diesem Sinne unterstützt der Verband Region Stuttgart die Einrichtung von Ladestellen entlang beliebter Radrouten oder an stark von Radverkehr frequentierten Orten. Öffentliche Einrichtungen

wie beispielsweise Gastronomie, Verwaltungen, Freizeiteinrichtungen oder Kulturzentren können in einem unkomplizierten Verfahren Kofinanzierungsmittel beantragen. Der Verband übernimmt 50 Prozent der Kosten für Anschaffung und Einrichtung, maximal jedoch 1.000 Euro. Insgesamt stehen für die Einrichtung von Pedelec-Ladestellen 20.000 Euro zur Verfügung.

» ku



Alle Infos und das einseitige Antragsformular unter www.region-stuttgart.org/pela



Das 10er-TagesTicket:

Fahr ich heute oder

fahr ich morgen ...

**Wir machen's passend.
Und günstiger.**

Nach dem 9-Euro-Ticket günstig weiterfahren mit dem **10er-TagesTicket** – die perfekte Lösung für Ab-und-zu-Fahrer.

vvs.de

Region Stuttgart feiert die Deutschland Tour

Deutschlands wichtigstes Profi-Straßenradrennen endete am 28. August nach fünf kräftezehrenden Renntagen mit mehr als 11.000 Höhenmetern und 710 Kilometer Länge in der Landeshauptstadt. Zuvor führte die Tour vom Westen kommend durch die Region Stuttgart. Rund um das Ziel gab es ein großes Fest für große und kleine Radfans.

Text: Uta Hörmann

Ein nationales Sportereignis mit Zigtausend begeisterten Zuschauern: Die Deutschland Tour 2022 begann in Weimar und führte über Meiningen nach Marburg. Nach einem Transfer ging die Strecke von Freiburg auf den Schauinsland, bevor sie auf der Schlussetappe von Schiltach in die Region Stuttgart kam. Dort verlief sie über Merklingen (Weil der Stadt), Renningen, Rutesheim, Leonberg, Ditzingen sowie Kornwestheim hin zur Landeshauptstadt. Die Topstars kämpften in Stuttgart auf drei Runden bis zur Zieldurchfahrt in der Theodor-Heuss-Straße. Dann stand fest, welcher Radsport-Profi das begehrte Rote Trikot überstreifen durfte: Der Gesamtsieger der Deutschland Tour 2022 heißt Adam Yates. Die Siegerehrungen nahmen unter anderem die Stuttgarter Bürgermeisterin für Jugend und Bildung Isabel Fezer und der Vorsitzende des Verbands Region Stuttgart Thomas S. Bopp vor.

Auch Hobbyradsportlerinnen und -sportler kamen auf ihre Kosten: Rund 3.400 Teilnehmende sind bei der Jedermann Tour in die Pedale getreten. Sie starteten am Sonntagmorgen auf dem Schlossplatz entweder zur kürzeren „Weinbergrunde“ mit 57 Kilometern oder zur längeren Runde „Durch die Region Stuttgart“ mit 116 Kilometern. Zudem erhielten die Nachwuchsfahrerinnen der U17-Kategorie bei der Newcomer Tour in Stuttgart und der Region Stuttgart die große Bühne.

Wer nicht auf dem Rennrad unterwegs war, erlebte auf der Expo rund um den Zielbereich eine attraktive Fahrradmesse. Zahlreiche Mitmachangebote rundeten das Angebot über den ganzen Tag hinweg ab – sei es eine kleinere Ausfahrt für alle, die die Stuttgarter Innenstadt auf dem Fahrrad erkunden wollten, die Mini Tour oder eine Bike-Parade auf einem Rundkurs für die Altersklasse von sechs

bis zwölf Jahren. Kurz bevor die ersten Profis durch das Ziel fuhren, sorgten die Jüngsten für Zuschauerjubiläum: Kinder zwischen zwei und fünf Jahren wurden bei einem Laufradrennen auf den letzten 100 Metern der Profistrecke vom Publikum angefeuert.

Das ganztägige Radsportfest in Stuttgart und der Region war mit großem Engagement in den Streckenkommunen und mit vielfältigen Verkehrseinschränkungen verbunden, damit Profis wie auch Amateure ihre Rennen sicher auf gesperrten Straßen fahren konnten. Gemeinsam mit der Landeshauptstadt förderte der Verband Region Stuttgart das Radevent der Spitzenklasse mit 162.500 Euro. Nächstes Jahr wird die Kooperation von Stuttgart und Region am 16. Juli mit einem World-Tour-Frauenrennen, dem Women's Cycling Grand Prix, fortgesetzt. Erneut soll es dazu ein abwechslungsreiches Rennen für jedermann und jedefrau geben. «



Foto: Daumen hoch für den Start des Jedermann-Rennens

Von der Automobilregion zur Spitzenposition in der Gesundheitstechnik?

Die Region Stuttgart ist vor allem als Automobilregion bekannt. Das könnte sich ändern. Eine Potenzialanalyse bescheinigt ihr Entwicklungsoptionen und Stärken im Technik-Gesundheits-Cluster. Eine Strategie soll helfen, die Medizin der Zukunft mitzugestalten und gleichzeitig die Transformation zu fördern.

Text: Alexandra Aufmuth

Dass es in der Region Stuttgart international renommierte und erfindungsreiche Akteure der Engineering-Branche gibt, ist nichts Neues. Das Beratungsunternehmen Capgemini hat im Auftrag der BioRegio STERN Management GmbH kürzlich untersucht, wie deren Potenziale mit dem Gesundheitssektor verbunden werden könnten. Hierfür wurden Interviews und Workshops mit Entscheiderinnen und Entscheidern aus Kliniken und Pflege, Biotechnologie- und Medizintechnik-Unternehmen, Engineering-Unternehmen sowie Forschungsinstituten geführt. Neben den Stärken und Chancen wurden auch konkrete Handlungsempfehlungen abgeleitet.

Eine Stärke der Region Stuttgart ist das patienten-, versorgungs- und forschungsstarke Klinikumfeld. Die Schlüsseltechnologien Life-Sciences – mit dem Schwerpunkt „Personalisierte Medizin“ –, künstliche Intelligenz (KI) und

Robotik sind hier ebenfalls stark vertreten. Verbindet man diese mit dem Engineering-Sektor, eröffnen sich echte Chancen. So könnte die Industrialisierung der personalisierten Medizin mithilfe des Know-hows aus dem Maschinenbau, der Automatisierung und der Sensorik vorangetrieben werden. Intelligente Pflaster, die Blutzucker oder Dehydrierung erkennen, Hautscreening durch intelligente Apps, Sensoren in Wänden oder Bodenfliesen, die durch Überprüfung der Symmetrie beim Gehen die Gefahr eines Gleichgewichtsverlustes prüfen – das alles könnte in der Fläche einsetzbar und bezahlbar werden. Zudem wird die Schaffung eines medizinischen Studienzentrums angeregt, das als Anlauf- und Koordinierungsstelle für Projekte aus Medizin, Wissenschaft und Wirtschaft dienen soll.

„Es gilt, diese Chancen zu ergreifen, damit in der Region die Medizin der Zukunft mitgestaltet wird“, so Dr. Klaus Eichenberg, Geschäftsführer der BioRegio STERN. Wenn es nach dem Verband Region Stuttgart geht, sollen damit gleich zwei Probleme gelöst werden. Die Pandemie, der demografische Wandel und das zunehmende Streben nach Gesundheit bescheren diesem Markt ein kontinuierliches Wachstum. Darin könnte auch eine Chance liegen, wegbrechende Umsätze aus anderen Bereichen zu kompensieren. „Die Gesundheitsbranche bietet für uns Chancen für die Transformation. Es könnte eine echte Win-win-Situation entstehen, von der sowohl Patientinnen und Patienten als auch Arbeitskräfte und die Wirtschaft profitieren“, so Dr. Alexander Lahl, Regionaldirektor und Aufsichtsrat der BioRegio STERN. Die BioRegio STERN und die Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH erarbeiten aktuell eine Strategie zur Entwicklung des Technologie-Gesundheits-Clusters in der Region. «

Die BioRegio STERN Management GmbH ist Wirtschaftsentwick-

BioRegio STERN 

ler für die Life-Sciences-Branche. Sie fördert im öffentlichen Auftrag Innovationen und Start-ups und trägt so zur Stärkung des Standorts bei. In den Regionen Stuttgart und Neckar-Alb mit den Städten Tübingen und Reutlingen ist sie die zentrale Anlaufstelle für Gründende und Wirtschaftstreibende. Alleinstellungsmerkmale sind die bundesweit einzigartige Mischung aus Biotechnologie- und Medizintechnikunternehmen sowie die regionalen Cluster der Automatisierungstechnik, des Maschinen- und Anlagenbaus.

Vom Bahnhof zur Mobilitätsstation

Vom E-Scooter bis zum Carsharing: Der Dschungel von Mobilitätsangeboten wird unübersichtlicher. Gleichzeitig bieten sie die Gelegenheit, flexibel unterwegs zu sein sowie auf Bus und Bahn umzusteigen. Den Dschungel aufräumen, mit dem ÖPNV verbinden und das Ganze noch in ansprechender Optik – das ist das Ziel des Verbands Region Stuttgart. Dafür tut er einiges.

Text: Alexandra Aufmuth, Judith Salzmann

Bahnhofsarealen eilt üblicherweise kein guter Ruf voraus. Oft mangelt es an Parkplätzen und Radbügeln, es gibt keine oder wenige Sharingangebote und die Optik lässt manchmal zu wünschen übrig. Wie es anders gehen kann, hat der Verband Region Stuttgart am 15. Juli gezeigt. Bei der Fachtagung „Mobilität auf den Punkt gebracht“ konnten Interessierte aus den Kommunen in der Region sehen, wie man Bahnhöfe zu echten Mobilitätsstationen macht.

Mobilität ermöglichen

Der Verband informierte über Programme, die die Schaffung von Anschlussmobilität erleichtern. Beispielsweise werden Park + Ride-(P+R)-Plätze oder RegioRad-Stuttgart-Stationen finanziell gefördert. 13 Kommunen in der Region verfügen zudem über regionale Mobilitätspunkte. Diese weisen auf Mobilitätsangebote am Bahnhof hin und liefern an einem Terminal Informationen zu Verbindungen, Veranstaltungen und der Kommune. Die Deutsche Bahn zeigte weitere Mobilitätsarten auf, das Land präsentierte seine Fördermöglichkeiten, während DB Station&Service und die Internationale Bauausstellung 2027 StadtRegion Stuttgart Verbesserungsmöglichkeiten an den Gebäuden und dem Umfeld vorstellten.

Mobilität vernetzen

Um den Dschungel von Mobilitätsangeboten ein wenig zu lichten und aufzuräumen, treiben Smart City I DB und DB Regio sogenannte „Mobility-Hubs“ voran. Dort werden Sharing-Angebote und P+R-Stellflächen gebündelt und gekennzeichnet. So kommen Bahnfahrende komfortabel mit dem präferierten Verkehrsmittel zum Bahnhof und zurück.

Sharing ist Caring: nicht nur für die individuelle effiziente Fortbewegung, sondern auch fürs Klima





© Sebastian Berger / Smart City/DB

Der erste Mobility-Hub steht in Stuttgart-Vaihingen. Dort finden sich neben Plätzen für Carsharing auch E-Roller, E-Scooter und Leihräder von RegioRadStuttgart. Die Mobilitätspartner verpflichten sich, dass die Verkehrsmittel jederzeit verfügbar sind.

Die „Mobility Stuttgart App“ hilft den Fahrgästen, die Hubs zu nutzen. Sie ermittelt Routen, die Bus- und Bahnverbindungen mit Sharing-Angeboten kombinieren. Außerdem leitet die App zur Buchung bei den Anbietern weiter. Zusätzlich verfügt sie über eine Navigationsfunktion und zeigt die Auslastung der Parkflächen an. Die Mobility-Hubs sind durch Schilder und Bodenmarkierungen leicht zu erkennen und zu finden. Die markierten Bereiche und das Tool „Curbside Cockpit“ der DB Connect sollen die Parksituation am Bahnhof verbessern. Durch GPS-Daten erkennt das Tool, wenn ein Fahrzeug außerhalb der Stellflächen abgestellt wurde, und informiert die Betreiber.

Mobilität ausweiten

Mobility-Hubs ermöglichen umweltfreundlichere Mobilität und tragen zur nachhaltigen Entwicklung von Städten bei. Deshalb möchte der Verband diese in der Fläche etablieren und weitere Hubs errichten. Ein einfacher Hub mit Bodenmarkierungen und Beschilderungen kostet rund 10.000 Euro. Dank des neuen regionalen Förderprogramms können sich die Kommunen und der Verband die Kosten teilen.

DB Regio und Smart City|DB haben gemeinsam mit Sharing-Anbietern weitere Bahnhöfe identifiziert, die für E-Scooter sowie die Errichtung eines Mobility-Hubs geeignet wären. Der Verkehrsausschuss des Verbands Region Stuttgart hat die Bereitstellung der E-Scooter befürwortet, zunächst ein Jahr auf Probe. Danach soll geprüft werden, ob die E-Scooter Anklang finden. «

Risikokarten und Handlungsansätze für die klimafeste Ortsentwicklung

Der Klimawandel ist spürbar: Die Sommer werden heißer und trockener, die Winter milder und feuchter; Regen fällt seltener, aber stärker. Und alles deutet darauf hin, dass sich diese Trends weiter verstärken werden. Ein Gemeinschaftsprojekt des Verbands Region Stuttgart und des Landkreises Böblingen zeigt nun, wie sich Kommunen gegen die Auswirkungen der Erderwärmung wappnen können.

Text: Dr. Christoph Hemberger

Spätestens seit den verheerenden Unwetterereignissen in Braunsbach und im Ahrtal sowie dem trockenen Hitzesommer 2022 ist klar: Die Anpassung an die Folgen des Klimawandels gewinnt zunehmend an Bedeutung. Um die Städte und Gemeinden bei der Planung und Umsetzung einer klimaangepassten Ortsentwicklung zu unterstützen, haben sich der Verband Region Stuttgart und der Landkreis

Böblingen in einem gemeinsamen Projekt der Anpassung an die Folgen des Klimawandels im Landkreis Böblingen gewidmet. Die Ergebnisse wurden am 26. Juli 2022 im Beisein der baden-württembergischen Umweltministerin Thekla Walker, des Regionaldirektors Dr. Alexander Lahl und des Landrats Roland Bernhard vorgestellt und an die Städte und Gemeinden übergeben.



Das vom Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg geförderte Projekt ist landesweit einzigartig. Ein 300 Seiten starkes Handbuch mit dem Titel „Klimaanpassung im Landkreis Böblingen – Hinweise für die klimafeste Stadt- und Ortsentwicklung“ (kurz: KlimaBB) fasst zentrale Ergebnisse zusammen und zeigt auf, was in verantwortungsbewusstes kommunales Handeln künftig verstärkt einfließen muss.

V. l. n. r.: Bernd Dürr, Kreisverbandsvorsitzender Gemeindetag, Thomas S. Bopp, Vorsitzender Verband Region Stuttgart, Thekla Walker, Umweltministerin Baden-Württemberg, Roland Bernhard, Landrat Kreis Böblingen, Dr. Alexander Lahl, Regionaldirektor Verband Region Stuttgart, Dr. Christoph Hemberger, Referent für Regionalplanung und Regionalentwicklung

Karten zeigen, wo Gefahren lauern

Individuelle Kartendarstellungen für alle 26 kreisangehörigen Städte und Gemeinden markieren zum Beispiel, wo sich im Sommer Hitzeinseln bilden, welche Frischluftschneisen für die Kühlung der Ortschaften besonders wichtig sind und wo Hochwasser- und Starkregengefahren sensible Nutzungen wie Kindergärten, Altenheime oder Feuerwachen bedrohen. „Wir brauchen das Engagement und die Expertise der Kommunen, um passende Lösungen zu entwickeln“, so Umweltministerin Thekla Walker. Sie lobte die im Projekt KlimaBB erarbeiteten detaillierten Kartenwerke. Diese erlauben es, die Auswirkungen extremen Wettergeschehens bis hin zur Quartiersebene abschätzen und zielgerichtet präventiv aktiv werden zu können.

Empfehlungen für klimaangepasstes Handeln

Flankiert werden die Gefahrenkarten von einem umfangreichen Werkzeugkasten mit konkreten Handlungsansätzen. Die Empfehlungen beziehen sich sowohl auf die bestehenden Ortschaften als auch auf Neubauvorhaben. Dabei werden, je nach Gefahrenpotenzial, spezifische Vorschläge zur klimafesten Gestaltung gemacht. Diese reichen von sogenannten Ökopflastern oder hellen Belägen, die das Rückstrahlvermögen von Oberflächen erhöhen, bis hin zur klimafesten Ertüchtigung von kritischer Infrastruktur, Spielplätzen oder Freizeitanlagen. Auch Hinweise zur Wasserspeicherung, Versickerung, Verdunstung und schadlosen Ableitung von Oberflächenwasser sind zu finden. Ein besonderes Augenmerk liegt auf der sogenannten „Grünen Infrastruktur“, die Klima- und Wetterrisiken auf vielfältige Weise abpuffern kann und darüber hinaus die Lebensqualität und Attraktivität der Städte und Gemeinden insgesamt stärkt. Anschauliche Illustrationen machen die Zusammenhänge auch für Laien verständlich. „Unser Projekt schließt eine Lücke dort, wo es an Fachressourcen für den Umgang mit der Thematik mangelt“, erklärte Landrat Roland Bernhard. Dies ist vor allem in den kleineren Gemeinden mit dünner Personaldecke der Fall. „Mit KlimaBB wurde ein wertvoller Werkzeugkasten geschaffen, mit dem es sich arbeiten lässt.“

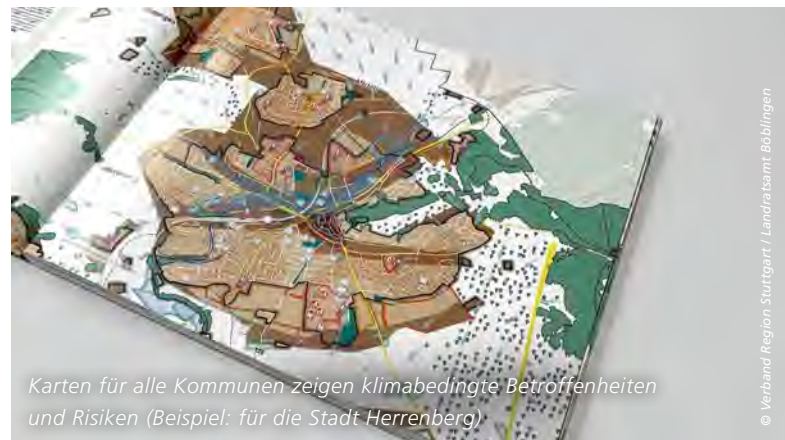
Vom Konzept zur Umsetzung

In den Kommunen ist die eigentliche Anpassungsleistung zu erbringen – und dabei mit vielen anderen Aufgaben unter einen Hut zu bekommen. Mit der Fertigstellung der Ergebnisse ist das Projekt nicht zu Ende. Wie können die Ergebnisse Eingang in die Bauleitplanung und langfristige Ortsentwicklungsstrategien finden? Welche Fördermittel stehen für Anpassungsmaßnahmen bereit? Und wo können Kreis und Region die Kommunen weiter unterstützen? Der Verband Region Stuttgart und der Landkreis Böblingen



Auf 300 Seiten werden die zentralen Projektergebnisse erläutert

© Verband Region Stuttgart / Landratsamt Böblingen



Karten für alle Kommunen zeigen klimabedingte Betroffenheiten und Risiken (Beispiel: für die Stadt Herrenberg)

© Verband Region Stuttgart / Landratsamt Böblingen

planen, die Erkenntnisse auch vor Ort in den Städten und Gemeinden vorzustellen und mit den Betroffenen mögliche Umsetzungswege zu erörtern – bei den Entscheidern im Gemeinderat, im Rahmen des Verwaltungsaustauschs oder zu anderen Anlässen. Der Klimawandel ist kein auf den Landkreis Böblingen beschränktes Thema. Im Fortgang wird es nun auch darum gehen, die im Modellprojekt KlimaBB gewonnenen Erkenntnisse über die Landkreisgrenzen hinaus in die Region zu tragen.

„Wir müssen jetzt handeln, damit unsere Lebensqualität, Gesundheit und Sicherheit auch unter veränderten klimatischen Rahmenbedingungen gewährleistet bleiben“, betont Regionaldirektor Dr. Alexander Lahl. Jetzt sei die Zeit, umfassende Vorsorge- und Anpassungsmaßnahmen zu ergreifen. „Mit KlimaBB geben Region und Landkreis wichtige Impulse und Hilfestellungen für die klimafeste Ortsentwicklung“, so Dr. Lahl.

Das Handbuch mit Auszügen aus den Projektergebnissen kann hier bestellt oder digital eingesehen werden:

www.region-stuttgart.org/klima «

Verkehrswende, aber wie?

Staus auf den Straßen und auch im öffentlichen Nahverkehr hakt es immer wieder. Umweltfreundliche Mobilität ist eine Muss-Anforderung für die Zukunft. Doch wie gelingt ein grundlegender Umbau des Verkehrssystems – eine „Verkehrswende“? Wie bringt man die Gesellschaft dazu, sich emissionsarm von A nach B zu bewegen? Die Fraktionen der Regionalversammlung erläutern, welche Lösungen und Ziele sie für einen ökologischen Wandel in der Verkehrspolitik verfolgen.



**RAINER
GANSKE**
CDU

Ausbau von Qualität und Infrastruktur muss Vorrang haben

Der Erfolg des 9-Euro-Tickets hat gezeigt, dass viele Menschen gerne auf den ÖPNV umsteigen – wenn die Rahmenbedingungen stimmen. Gute Infrastruktur, schnelle Verbindungen, effiziente Übergänge zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und der Einsatz digitaler Technologien sind die wichtigsten Grundlagen dafür. Wir übernehmen im Verband Region Stuttgart auf diesen Feldern schon lange eine Vorreiterrolle: Mit dem neuen Stuttgarter Tiefbahnhof und dem Filderbahnhof entstehen hochmoderne Verkehrsdrehscheiben, die deutschlandweit als Vorbild für die bestmögliche Verknüpfung von Nah-

Regional- und Fernverkehr gelten, eine Vielzahl neuer Strecken und Wegebeziehungen ermöglichen und die Verkehrswende beschleunigen! Durch den steten Ausbau der S-Bahn-Strecken binden wir weitere Gemeinden gut an, mit der Tarifzonenreform haben wir die Preisgestaltung deutlich vereinfacht und das WLAN ist aus unseren hochmodernen S-Bahn-Zügen nicht mehr wegzudenken.

Das politische Ziel der CDU/ÖDP-Regionalfraktion ist klar: Nach den gerade eingeführten Taktverdichtungen wollen wir schnellstmöglich den 10-Minuten-Takt auf allen Strecken! Weil man dann eigentlich „fahrplanfrei“ die S-Bahn nutzen kann, wird der regionale ÖPNV in völlig neue Dimensionen vordringen. Noch mehr Nachtverkehre und gesicherte Umsteigeverbindungen runden das Angebot ab. Fahrräder, Pedelecs und E-Scooter für die „letzte Meile“ sind genauso essenziell wie der Ausbau von Sammeltaxen und On-Demand-Verkehre. Diese werden für den ÖPNV im ländlichen Raum immer wichtiger. Unsere Region besteht eben nicht nur aus großen

Städten, sondern auch aus vielen kleineren Gemeinden. Die dortigen Lebensverhältnisse müssen wir angemessen in der Verkehrsplanung berücksichtigen. Es gilt: Jeder Euro, den wir in den Ausbau von Qualität und Infrastruktur stecken, ist viel besser angelegt, als sinnfrei Steuergelder für Ökostrom zur Gewissensberuhigung auszugeben.



**PHILIPP
BUCHHOLZ**
Bündnis 90/Grüne

Autofahren muss unattraktiv werden!

Um rund 50 Prozent stieg die Anzahl der Fahrgäste im VVS in den Jahren 1995 bis 2017. Im selben Zeitraum stagnierte der Anteil des ÖPNV am Modal Split dennoch bei 12 Prozent. Es waren, auch durch den

Bevölkerungszuwachs, insgesamt mehr Menschen unterwegs. Leider ließen sie aber kaum häufiger das Auto stehen, um auf S-Bahn und Co. zu wechseln. Trotz großer technischer Fortschritte konnten die CO₂-Emissionen so nur um elf Prozent gesenkt werden. Das 2021 novellierte Klimaschutzgesetz der Bundesregierung verlangt schnelle und drastische Maßnahmen, um die für die 2020er-Jahre gesetzten Ziele noch erreichen zu können. Laut Projectionsbericht der Bundesregierung aus dem Jahr 2021 bleibt die Senkung mit den bisher beschlossenen Maßnahmen fast 50 Prozent unter dem Zielwert.

Für einen wirksamen Klimaschutz brauchen wir also nicht nur mehr ÖPNV, wir brauchen vor allem weniger Autoverkehr in unserer dicht besiedelten Region.

Um Mobilität im Umweltverbund attraktiv zu gestalten, muss die begrenzte Fläche in unseren Kommunen sinnvoll umverteilt werden. Pop-up-Radwege auf ehemaligen Parkstreifen können ein erster Schritt zu einer sicheren Radinfrastruktur sein. Statt einer grünen Welle für den Durchgangsverkehr brauchen wir eine grüne Welle für den Radverkehr. Mit der Abschaffung des Gehweg-Parkens geben wir dem Fußverkehr den Raum zurück, der ihm genommen wurde. Kostenloses Parken in den Innenstädten passt nicht zu den jährlichen Tarifierhöhungen im VVS. Parkraum ist teuer und muss fair bewirtschaftet werden. Mit einem Mobilitätspass ermöglichen wir allen Menschen den Zugang zu preiswertem ÖPNV und stellen den Ausbau auf ein solides finanzielles Fundament. Dieses benötigen wir, um den S-Bahn-Verkehr zur nächsten Ausschreibung mutig auszubauen und die S-Bahn zu einem Eckpfeiler der Verkehrswende in der Region Stuttgart zu machen. Nur wenn alle

Aufgabenträger an einem Strang ziehen, wird die Verkehrswende zum Erfolg.



**BERNHARD
MAIER**

Freie Wähler

Verkehrswende in der Zeitenwende

Die Klimakrise hat die Notwendigkeit zur Verkehrswende hervorgerufen. Die hohe Priorität, die verantwortungsvolle Politik diesem Ziel zugeordnet hat, wird seit ein paar Monaten überlagert von Corona und dem Krieg in Europa: Energiemangel, Inflation, eine kollabierende Globalisierung und eine heraufdämmernde Rezession sind die Folgen. Die Zeitenwende verändert auch erkennbar die politischen Ziele. Die Krisen drohen, uns in ihrer Gleichzeitigkeit zu überfordern. Wenn Kohlekraftwerke zur Energiegewinnung wieder ans Netz gehen, wird eine neue Justierung der Klimaziele deutlich und die Grenzen ursprünglicher Ziele werden vor diesem Hintergrund erkennbar.

So auch bei der Verkehrswende. Der Individualverkehr befindet sich in totalem Umbruch. Die Industrie ist mitten im Aufbruch zur Umstellung auf E-Mobilität. Noch tobt eine Diskussion um ein künftiges Verbrennerverbot. Wir Freien Wähler sind an dieser Schnittstelle für Technologieoffenheit, wie beispielsweise die Brennstoffzelle, sowie die Überprüfung synthetischer Kraftstoffe als sinnvolle Alternative. Namhafte Autohersteller sind ernsthaft damit befasst. Wir

vertrauen auf die Innovationskraft der Industrie und warnen vor voreiligen Verboten. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs hat der Verband in jüngster Vergangenheit wichtige Beiträge zur Verkehrswende geleistet. Die Einführung des 15-Minuten-Taktes, die Neuausrüstung des Verkehrsknotens Stuttgart, neue S-Bahn-Strecken und Expressbus-Linien werden mit hohem Aufwand zu einer deutlichen Quantitäts- und Qualitätssteigerung in unserem ureigenen Aufgabebereich führen. Die S-Bahn ist, wenn jetzt noch die Störanfälligkeit verbessert wird, für eine angestrebte Verdoppelung der Fahrgäste gerüstet. Aber auch hier werden in den letzten Wochen die Grenzen unseres Handelns sichtbar. Das 9-Euro-Ticket hat als Strohfeuer das wahre Problem des ÖPNV übertüncht – die dauerhafte Finanzierbarkeit.

Der coronabedingte Fahrgästerückgang und die inflationsbedingten Kostensteigerungen führen, wenn sie nicht mit Steuergeldern oder neuen Schulden ausgeglichen werden können, zwangsläufig zu höheren Fahrpreisen und mindern die Attraktivität.

Vermutlich müssen wir hier, wie bei der Energiepolitik, manches wünschenswerte und teure Ausbauprojekt neu justieren, um dieser Kostenfalle zu entgehen. Der vom Verkehrsminister dafür vorgesehene „Mobilitätspass“, der nichts anderes ist als eine neue verkappte Kfz-Steuer, ist dafür in diesen Zeiten sicher nicht geeignet.



**THOMAS
LEIPNITZ**
SPD

Die Verkehrswende regional gestalten

Für eine erfolgreiche regionale Verkehrswende braucht es als Grundvoraussetzung eine Mischung aus einem guten ÖPNV-Angebot, guten Takten und einem attraktiven Preis. Denn nur, wenn das Angebot und der Preis stimmen, gibt es genügend Anreize für die Menschen, vom Auto auf den ÖPNV umzusteigen und damit die Verkehrswende zum Erfolg zu führen.

Für ein gutes ÖPNV-Angebot benötigen wir einen weiteren Ausbau der Schieneninfrastruktur. Eins ist jetzt schon klar: Das wird teuer und es wird dauern. Deshalb ist es wichtig, dass wir bereits heute die Grundlagen schaffen. Da die S-Bahn-Verlängerungen bis Neuhausen und Nürtingen in trockenen Tüchern sind, nimmt nun die Region auch die perspektivischen Verlängerungen des S-Bahn-Netzes über die heutigen Endpunkte in den Blick. Nachdem der Lenkungskreis Stuttgart 21 den Erhalt der Panoramabahn beschlossen hat, muss es jetzt darum gehen, wie diese Strecke am sinnvollsten mittel- und langfristig in das regionale ÖPNV-Netz eingebunden werden kann. Und dann stehen natürlich aus unserer Sicht nach wie vor die Ausbauoptionen T-Spange, Nordkreuz und drittes Gleis an der Mitternachtstraße auf der Tagesordnung. Die Verkehrswende wird jedoch nicht allein durch den Ausbau der Schiene erreicht. Nachdem der Ausbau der S-Bahn von den Fildern ins Neckartal gescheitert ist, ist es nun regionale

Aufgabe, für diese Raumschaft ein RELEX-Bussystem zu entwickeln. Außerdem ist es an der Zeit, sich die RELEX-Linien nochmals vorzunehmen, die die Region 2014 noch zurückgestellt hatte. Innerhalb des ÖPNV-Netzes müssen die Takte weiter ausgebaut und verbessert werden. Zunächst muss die An- und Abienung der S-Bahn im 15-Minuten-Takt durch die Landkreise sichergestellt werden. Dann stellt sich die Frage eines verbesserten Nachtangebots auf der S-Bahn auch unter der Woche. Der Erfolg des 9-Euro-Tickets macht deutlich, dass der Preis sehr wohl ein wichtiges Kriterium bei der Verkehrsmittelwahl darstellt. Wir fühlen uns darin bestätigt, dass ein bundesweites Nachfolgeticket ein solches Angebot sein kann. Wir hoffen dabei auf Unterstützung durch den Bund und erwarten ebenso vom Land, dass es seinen finanziellen Beitrag für die Verkehrswende leistet.



**STEPHAN
KÖTHE**
AfD/FR

Verkehrswende ohne Irrweg

Eindeutig findet eine globale Erwärmung statt. Nicht so eindeutig, wie von großen Teilen der Politik dargestellt, sind die Gründe dafür. Dass sich das Klima beständig ändert und wir uns immer noch in einer für die Weltgeschichte untypischen Eiszeit befinden, ist eine wissenschaftlich unumstrittene Tatsache. Doch selbst dann, wenn die derzeitige Klimaerwärmung tatsächlich vom verhältnismäßig geringen durch Menschen verursachten CO₂-Ausstoß

ausgelöst würde, wären Angst oder gar Panik schlechte Ratgeber. Die Fraktion der AfD/FR im Verband Region Stuttgart steht stattdessen für eine rationale Herangehensweise mit Sachverstand und ohne ideologische Scheuklappen. Für die vom Verband Region Stuttgart angestrebte Verkehrswende gibt es unabhängig von der Klimafrage gute Gründe. Das stetig steigende Verkehrsaufkommen etwa droht, im Ballungsraum Stuttgart zum Verkehrskollaps zu führen. Mit welcher Art von Motoren die Fahrzeuge betrieben werden, spielt dabei hingegen keine Rolle. Subventionen für E-Autos sind daher fragwürdig, zumal wenn man deren reale Umweltbilanz mit in Rechnung stellt. Sinnvoller ist es, den öffentlichen Personennahverkehr attraktiver zu gestalten. Zugausfälle, ständige Verspätungen, weit höhere Preise als in anderen Metropolregionen, verdreckte Wagons und Bahnsteige sind dabei durchaus vermeidbare Hindernisse.

In ländlichen Regionen werden die Menschen aber auch weiterhin vom motorisierten Individualverkehr abhängig sein. Es wäre zutiefst ungerecht, sie dafür durch immer höhere Abgaben finanziell zu belasten. Grundsätzlich wäre es wünschenswert, durch unsere hervorragenden Ingenieure mit Welt Ruf Motoren zu entwickeln, die uns von Ölimporten unabhängiger machen. Diese Entwicklung sollte allerdings nicht planwirtschaftlich, sondern innovationsgetrieben und ergebnisoffen stattfinden. Von unserer freiheitsliebenden Fraktion strikt abgelehnt wird eine Politik, die den Menschen bevormundet, zumal, wenn man die fachliche Qualifikation vieler führender Politiker betrachtet. Die Verkehrswende darf nicht durch von Panik getriebene Studienabbrecher, Sozial- und Geisteswissenschaftler in einen Irrweg führen.



**KAI
BUSCHMANN**
FDP

„Sie haben das Ziel erreicht“ statt „bitte wenden“

„Bitte wenden“, sagt das Navi, wenn der Mensch in der falschen Richtung unterwegs ist. „Verkehrswende“ würde heißen, wir müssen zurück. Back to the Sixties? Als die Zahl der Autos kleiner war als die Zahl der Fahr- und Motorräder? Als der Käfer das Traumauto war? Wer heute von „Verkehrswende“ spricht, plappert nach, ohne nachzudenken. Mobilität beherrscht unser Leben und ist in einem ständigen Entwicklungsprozess.

Wir haben seit den 60er-Jahren eine Infrastruktur entwickelt, in der die individuelle Mobilität eine Schlüsselrolle spielt. Einkaufszentren haben den Tante-Emma-Laden abgelöst. Besser oder schlechter? Zumindest wurde der Lieferaufwand kleiner. Dafür wuchs der private Versorgungsverkehr. Heute werden Einkaufszentren durch Lieferdienste ergänzt. Aber wer online bestellt, erhöht verblüffenderweise die Verkehrsflut. Das Ergebnis eines realen Einkaufsbummels durch zehn Geschäfte und die Heimfahrt mit den entsprechenden Einkaufsstützen kann zu zehn Bestellungen in je einem Online-Geschäft werden. Machen wir uns nichts vor – überall wird gebündelt, weil es einfach ist, zentrale Standorte zu erreichen: Krankenhäuser und Gesundheitsversorgung, Dienstleistungen von Staat und privaten Anbietern, alles wird auf zentrale Angebote ausgerichtet. Wohnungsbau wird auf zentralen Achsen konzentriert. Berufsverkehr per ÖPNV ist eine Variante,

die an ihre Kostengrenzen kommt. Und deren technische Probleme immer deutlicher werden. Das Modell „Stadt“ ist an seinen Grenzen, wie Stuttgart zeigt. Verdichtete Bebauung sorgt für höchste Belastung – auch im sozialen Bereich. Die Verwaltung schafft's nicht mehr. Dezentralisierung erfordert neue Denkweisen. Onlinehandel ist nicht zu stoppen. Homeoffice unterstützt den Trend raus aus der Stadt. Und morgen kommt wieder etwas Neues. Wetten, dass? Wir brauchen den intelligenten Mix der Verkehrsträger, der flexibel auf neue Situationen reagiert und individuelle Bedürfnisse erfüllt. Die „One-size-fits-all-Solution“ gibt es nicht. Infrastrukturpolitik ist kein „Wünsch Dir was“. Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen sind der Maßstab: „Sie haben das Ziel erreicht“ wäre die schönste Nachricht.



**CHRISTOPH
OZASEK**
DIE LINKE/PIRAT

Das Goldene Kalb. Und warum die Party ein Ende haben muss

Tag für Tag wälzt sich in fortlaufendem Zyklus eine Lawine aus Blech durch die Region, flutet in die Zentren und zieht sich – der Ebbe gleich – spätnachmittags zurück. Das Auto ist das Goldene Kalb der Moderne, die Cashcow der Industrie, ein kulturell aufgeladenes Freiheitsversprechen. Aber es hat einen Preis: Das Automobil suggeriert individuellen Komfort und externalisiert zugleich den Großteil seiner Kosten. Das Institut Infras summiert diese im Autoland Deutschland auf unvorstellbare 141 Milliarden

Euro pro Jahr durch Klimazerstörung, Schädigung der Biosphäre, Verkehrsunfälle, krank machenden Lärm und Luftschadstoffe. Dazu kommen Subventionen wie die Pendlerpauschale, das Dienstwagenprivileg, Kaufprämien sowie eine Planungspraxis, die Autoabhängigkeit fixiert und Zersiedelung befördert. Denn die Politik will, dass die Menschen Autos besitzen.

Auch der Regionalverkehrsplan atmet den Geist des Wachstums- und Wohlstandsversprechens des 20. Jahrhunderts, dass mehr vom Falschen die einzig richtige Antwort sei. Und so erhält jede Gemeinde die lang ersehnte Ortsumfahrung, um den Raum dazwischen alsbald mit Einfamilienhäuschen und Doppelgaragen für den 500-PS-Panzer aufzufüllen – denn es herrscht ja Wohnungsnot. So verwundern die 15,3 Milliarden jährlich gefahrenen Pkw-Kilometer in der Region niemanden. Wie soll bei diesen Vorzeichen die Mobilitätswende gelingen, solange die Konzernchefs den Bundesministern die Agenda diktieren? Das Bundesverfassungsgericht hat klargestellt: Die Privilegien der heute lebenden Generation dürfen nicht länger zulasten der Enkel konserviert werden. Sprich: Die Ära des Automobils muss enden. Es bedarf eines grundlegenden Kulturwandels hin zu klimagerechtem Planen und Bauen, zu einer sanften Mobilität, zum Zusammenleben in produktiven, menschengerechten Quartieren, die vom Auto befreit sind und sich für Menschen öffnen. Metropolen wie Paris, Kopenhagen und Barcelona setzen wissenschaftsgeleitet erfolgreich die Stadttransformation um. Sie formen menschenfreundliche Städte und eine klimagerechte Mobilität. ÖPNV-Angebot und billige Tickets reichen bei Weitem nicht aus, um die autofahrende Masse zum Umstieg zu bewegen. «



Nichts vom Verkehrstrubel der A8 zu spüren: Die Gemeinde Drackenstein steht für Idylle und Natur

© Gemeinde Drackenstein

Hier kennt jeder jeden

Kommune im Profil (82): Drackenstein ist mit 500 Einwohnern die kleinste Gemeinde in der Region Stuttgart. An dem ein oder anderen fehlt es hier, aber an zwei Dingen nicht – an wildromantischer Natur und am Zusammenhalt in der Einwohnerschaft.

Text: Caroline Holowiecki

Es war einmal ein furchterregender Drache. Eines Tages packte das feuerspeiende Ungetüm sich die Tochter des Kaisers von Marokko, entführte sie übers große Wasser und hielt sie in der Höhle Drachenloch gefangen. Befreit wurde sie erst von einem Junker von Westerstetten. Er tötete den Drachen, holte die junge Frau aus ihrer Gefangenschaft und feierte schließlich mit ihr Hochzeit.

Das klingt nach Gebrüder Grimm oder wie eine Szene aus der Fantasyserie „Game of Thrones“. Beides stimmt aber nicht. Bei der Erzählung handelt es sich um eine Sage, die sich um den Ort Drackenstein rankt. Ihr soll die Gemeinde ihren Namen verdanken. Bis heute zeigt ihr Wappen einen feuerspeienden roten Drachen. Bekannt ist der im Kreis

Göppingen gelegene Ort aber nicht durch die Erzählung. Die meisten Menschen werden ihn durch den Drackensteiner Hang kennen. Der Abschnitt der A8 von Ulm Richtung Stuttgart wurde in den 1930ern gebaut. Schilder weisen ihn als „schönste Autobahnstrecke Deutschlands“ aus. Von der Albhochfläche bis ins Tal gilt es, gut 250 Höhenmeter zu überwinden. Frühestens 2032, so der aktuelle Stand, soll der Neubau des Autobahnabschnitts fertig sein. Er wird unter anderem durch neue Tunnel führen.

„Drackenstein ist zu 75 Prozent über die Autobahn bekannt.“ Das sagt auch Franz Schulz. Der 71-Jährige muss es wissen, ist er doch ein waschechter Ureinwohner. So groß die Bekanntheit des Drackensteiner Hangs ist, so winzig ist allerdings die namensgebende Gemeinde. Mit deutlich unter 500 Einwohnern ist sie die kleinste Kommune in der Region Stuttgart. Sie besteht aus Ober- und Unterdrackenstein, verbunden über eine kurvige, steile Straße, sowie dem Köllshof. Durch die geringe Größe steht dem Ort nicht mal ein hauptamtlicher Bürgermeister zu. Roland Lang führt die Kommune seit 2019 ehrenamtlich. Er ist gleichzeitig Kommandant der Feuerwehrrabteilung.

Punkten kann der kommunale Winzling indes mit reichlich wildromantischer Natur und einem frischen Wind, der der Gegend den Beinamen „Schwäbisch Sibirien“ eingebracht hat. Drackenstein liegt am Hang zwischen dem Gosbachtal, in dem munter das Bächlein Gos plätschert, und der Hochfläche der Schwäbischen Alb. An der Hauptstraße weist eine große Tafel drei Wanderwege durch die Gegend aus. Ein beliebtes Ausflugsziel



Drackenstein

Einwohnerinnen/Einwohner	439
Fläche	568 Hektar
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Ort	110
Kaufkraft	26.244 Euro
Auspendelnde	198
Einpendelnde	80

Stand: 2021 / Quellen: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2022, Kaufkraft GfK 2021

ist das Naturdenkmal Drackensteiner Wasserfall, das über einen Trampelpfad von Unterdrackenstein aus erreichbar ist. Das Wasser rauscht über eine spektakuläre Kalktuffterrasse. Im Sommer strömt es über bemoostes Gestein, im Winter erstarrt es zu einem bizarren Eiszapfengebilde. Vor einigen Jahren, erklärt Franz Schulz, hat sich das Wasser noch über eine hervorstehende Steinnase ergossen, die liegt nun aber als abgebrochener Brocken im Tal. In der Nähe des Wasserfalls findet man zudem die mystisch anmutende Mariengrotte. „Das ist einer meiner liebsten Plätze, wenn ich gedanklich etwas verarbeiten möchte“, sagt er.

So idyllisch das Ganze ist: Das Zwergendasein bringt für Drackenstein auch wesentliche Nachteile. Um die Infrastruktur ist es schlecht bestellt. Kirche und Kapelle – beide traditionell katholisch –, Feuerwehr, Bolzplatz, Friedhof, Rathaus: Das war's mehr oder weniger. Einen Kindergarten betreibt die Gemeinde zwar unter großen finanziellen Anstrengungen, es gibt aber keine Schule. Das einstige Schulhaus wurde 2016 abgerissen. Die Kinder und Jugendlichen aus dem Ort müssen zum Lernen in Nachbarorte fahren. Und überhaupt fahren: Der öffentliche Nahverkehr ist nur schwach ausgebaut. Eine Handvoll Busverbindungen gibt es, abends und an den Wochenenden sind die Einwohner jedoch bisweilen auf einen Rufbus angewiesen. Noch dramatischer sieht es bei der Nahversorgung aus. „Mein Elternhaus war früher ein Tante-Emma-Laden“, erzählt Franz Schulz, mittlerweile gibt es im Ort aber weder Handel noch Gastronomie. Ein Bäckermobil fährt freitagmorgens durch Drackenstein, der rollende Supermarkt, der ehemals den Ort versorgt hat, kommt indes nicht mehr.



Die St. Michaelskirche am Fuße des Drackensteiner Hangs ist ein Erkennungsmerkmal der Gemeinde

© Gemeinde Drackenstein

Franz Schulz hat 20 Jahre lang als fraktionsloses Mitglied im Gemeinderat gewirkt, zudem war er stellvertretender Bürgermeister. Er sieht die schwache Infrastruktur mit Sorge. Die fehlende Nahversorgung sei ein Problem für Ältere. „Das Gute ist, dass im Ort noch viele Mehrfamilienhaushalte sind“, sagt er. Auch in puncto Wirtschaft sei nicht viel geboten. Zwei größere Gewerbesteuerzahler seien angesiedelt, sonst arbeiteten im Ort Handwerker und Selbstständige. Drackenstein ist in der Hauptsache landwirtschaftlich geprägt. An der Durchfahrtsstraße gibt es unzählige alte Scheunen, im Außenbereich tummeln sich auf Koppeln Ziegen, Gänse und andere Tiere. Auch beim Tourismus müsste nach Franz Schulz' Geschmack mehr gemacht werden. Der Trampelpfad zum Wasserfall etwa müsste hergerichtet werden, findet er, „aber in so einer kleinen Kommune fehlt es an Engagement und an Geld“.

Dennoch zieht es Franz Schulz nicht weg. Die Ruhe hebt er hervor, die Natur direkt vor der Haustür, „auch die Verkehrsanbindung über die A8 könnte besser nicht sein“. Den Zusammenhalt in der Gemeinde lobt er ebenso. Bei den zwei Dorffesten kommen alle zusammen, sagt er. In Drackenstein kennt wirklich jeder jeden. Für Franz Schulz ist das Lebensqualität. Besonders gern spaziert er mit seinen Enkeln auf die Anhöhe Richtung Hohenstadt. Von dort, wo sich im Winter die Kinder aus dem Ort mit ihren Schlitten austoben, kann man erkennen, wie schön Drackenstein zwischen grünen Hügeln eingebettet ist. Der berühmte kühle Wind weht einem um die Nase. Franz Schulz lässt in aller Ruhe den Blick schweifen. Er betont: „Ich will nirgendwo anders leben.“ «

www.drackenstein.de

Winzige Gemeinde, riesige Aufgaben

Im Hauptberuf Möbelschreiner, im Ehrenamt Bürgermeister:
Roland Lang (57) leitet seit 2019 die Geschicke der Gemeinde
Drackenstein. Das wird zunehmend schwieriger, wie er sagt

Interview: Caroline Holowiecki



ROLAND LANG

Bürgermeister

Sie sind ehrenamtlicher Bürgermeister. Bedeutet dies, dass Sie wenig zu tun haben?

Lang: (lacht) Schön wär's. Nein, eher mehr, weil wir viel weniger Personal haben. Ich bin die meiste Zeit allein im Rathaus, von uns wird aber dasselbe erwartet wie von den größeren Städten. Die Aufgaben nehmen auch zu. Die größte ist der Ausbau der Autobahn A8. 60 Prozent der Baumaßnahme laufen auf der Gemarkung Drackenstein. Ich war auch ziemlich stark involviert in den Neubau der Schnellbahntrasse Stuttgart-Ulm, da läuft auch einiges auf unserer Gemarkung.

Drackenstein verbinden die meisten tatsächlich mit dem Drackensteiner Hang und der A8. Wodurch zeichnet sich der Ort in Ihren Augen aus?

Lang: Wir sind eine kleine, selbstständige, finanziell ausreichend ausgestattete Gemeinde, die ihren dörflichen

Charakter erhalten hat. Man kennt als Bürgermeister jeden seiner Mitbürger. Ich weiß auch genau, wie die ticken.

Die Gemeinde hat jedoch strukturelle Probleme – keine Nahversorgung, kaum ÖPNV. Wie können Sie diese lösen?

Lang: Mit vielen Gesprächen. Wir haben uns schon vor Jahren dem Zweckverband Region Schwäbische Alb angeschlossen, der jetzt den Bahnhof baut in Merklingen drüben. Somit haben wir uns die Chance bewahrt, im Dezember an den ÖPNV angeschlossen zu werden. Darüber sind wir froh, damit unsere älteren Mitbürger mit dem Bus zum Einkaufen fahren können.

Gibt es in puncto Siedlungsflächen noch Entwicklungspotenzial?

Lang: Wir haben jetzt im Neubaugebiet unsere letzten Bauplätze verkauft, alle an junge Familien. Wir sind zwar erst ganz am Anfang, aber wenn noch eine Erweiterung kommt, könnten es noch mal 30 Bauplätze sein. Doch das ist sehr stark abzuwägen, denn das ist wirklich das letzte Stück Land, das wir noch bebauen können. Wir sind sonst eingegrenzt von Natur-, Landschafts-, Wasser-, Vogelschutzgebieten, sodass

wir absolut keine Entwicklungsmöglichkeiten mehr haben. Wir haben Anfragen, auch von Handwerksbetrieben, die müssen wir alle ablehnen. Wir müssen ein neues Feuerwehrmagazin bauen für die größeren Aufgaben, die die neue Autobahn uns bringt, aber nicht mal dafür haben wir irgendwo einen Platz.

Drackenstein gehört zu den 25 Kommunen, die sich an der Entwicklung des „Masterplans Albtrauf“ für den Landschaftspark Region Stuttgart beteiligt hatten. Wie sehen Sie das Spannungsfeld zwischen Naturerhalt, Tourismus und baulicher Entwicklung?

Lang: Mit sehr großem Konfliktpotenzial, das muss man einfach so sagen. Durch die Autobahn verlieren wir den Großteil unserer besten Ackerflächen, gleichzeitig sind wir aber eingeschränkt von irgendwelchen Schutzmaßnahmen und Biotopen. Alle schreien nach erneuerbaren Energien, aber wo setzt man's rein? In die kleinen Kommunen, die gar nicht die Möglichkeiten haben, sich zu wehren. Wir haben schon fünf Windräder, und da kommen noch mal vier. Es wird überall etwas beschlossen, aber welche Schwierigkeiten auf so eine kleine Ortschaft zukommen, fragt keiner. «

TERMINE & VERANSTALTUNGEN

Regionalversammlung

Mittwoch, 26. Oktober 2022, 15.30 Uhr
Hospitalhof, Büchsenstraße 33, 70174 Stuttgart,
Paul-Lechler-Saal

Mittwoch, 14.12.2022, 15.30 Uhr
Hospitalhof, Büchsenstraße 33, 70174 Stuttgart,
Paul-Lechler-Saal

Abriss war gestern: „Impulse für die IBA #7“

Dienstag, 22. November 2022, 9.30 bis 19.00 Uhr,
Evangelische Akademie Bad Boll

Die Veranstaltung ist Teil der Reihe „Impulse für die IBA“ des Dialogforums der Kirchen in der Region Stuttgart und der Evangelischen Akademie Bad Boll.

Abriss und Neubau – in unseren Städten und Dörfern sind das die Routinen der Bauwelt von gestern. Einen Tag lang werden in Bad Boll neue Konzepte und Ideen rund ums Adaptieren und Transformieren des Baubestands vorgestellt und diskutiert.

Mehr Infos und Anmeldung unter:
www.ev-akademie-boll.deltagung/450222.html

VERÖFFENTLICHUNGEN

Klima BB – Klimaanpassung im Landkreis Böblingen

Der Landkreis Böblingen und der Verband Region Stuttgart haben mit dem Kompendium mit Risikokarten und Handlungsansätzen zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels ein landesweites Vorzeigeprojekt erarbeitet. Ziel ist es, den Städten und Gemeinden Gefahrenpotenziale und Lösungsansätze aufzuzeigen.

Mehr Infos und das Kompendium zum Blättern unter www.region-stuttgart.org/klima.
Unter www.region-stuttgart.org/broschueren kann eine gedruckte Ausgabe kostenfrei bestellt werden.

BERICHTIGUNG

In der letzten Ausgabe hatte sich der Fehler teufel eingeschlichen: Die Ausstellungsfläche des Mercedes-Benz Museums beträgt 1.700 Quadratmeter, nicht 1.700 Hektar – und eignet sich somit auch nicht als Vergleichswert für die regionale Flächenkulisse für Windenergieanlagen.
Unter www.region-stuttgart.org/irsaktuell finden Sie die entsprechend aktualisierte Fassung der zweiten Ausgabe des Jahres 2022 von Region Stuttgart Aktuell.

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.

Regionaldirektor
Dr. Alexander Lahl

Redaktion

Alexandra Aufmuth (auf)
Telefon: 0711/2 27 59 15
Telefax: 0711/2 27 59 70

Autorinnen und Autoren

Intern: Monica Walker (wa, Redaktion), Alexandra Aufmuth (auf), Judith Salzmann (jus, Hätten Sie das gewusst?), Uta Hörmann (hoe), Petra Kutschmar (ku), Dr. Christoph Hemberger
Extern: Caroline Holowiecki

Titelfoto

© Sebastian Berger/Smart City I DB

Erscheinungsweise

Vierteljährlich



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.

Gestaltung

www.jungkommunikation.de

Druck

W. Kohlhammer Druckerei GmbH & Co. KG,
Stuttgart
Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier

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.

