



Ausgabe Nr. 87 · November 2010

## Bevölkerungsentwicklung

### Neue Bauflächen im Zuge von S 21 als Chance nutzen

Der über Jahre anhaltende Bevölkerungsrückgang in Stuttgart konnte in den letzten Jahren aufgehalten werden. Die Möglichkeit, Konversionsflächen mit neuen Nutzungen zu belegen, die Ausweisung von wenigen Neubauflächen und die Aufgabe von Gewerbeflächen haben dazu beigetragen. Konversionsflächen stehen nicht mehr zur Verfügung. Neubauflächen wurden rigoros zurückgefahren und die Aufgabe von Gewerbeflächen führt dazu, dass Neuanmeldungen von Unternehmen oder die Erweiterung von hiesigen Unternehmen nahezu zum Erliegen gekommen sind.



Stadträtin Beate  
Bulle-Schmid

Eine große Entwicklungschance bieten die im Zuge der Realisierung von Stuttgart 21 auf den Grundstücksmarkt kommenden Bauflächen. Diese Chance muss ergriffen werden. Dabei muss das Interesse der Stadt Stuttgart insbesondere sein, die Zu-

wanderung qualifizierter Beschäftigter zu fördern. Mit dem Zuzug besonders gut ausgebildeter Arbeitnehmer oder Selbständiger steigen nach den Erkenntnissen des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung die wirtschaftlichen Perspektiven einer Stadt und damit der Wohlstand der Region insgesamt.

Stadträtin Beate Bulle-Schmid: „Wir fragen vor diesem Hintergrund, wie sich der Zuzug besonders qualifizierter Arbeitnehmer in den letzten sieben Jahren entwickelt hat und wie die Zuzugszahlen im Vergleich zu anderen Großstädten wie München oder Bremen aussehen.“ Außerdem von Interesse sei, wie Faktoren für den Zuzug besonders Qualifizierter zum Tragen kommen und wie die Verwaltung diese beeinflussen will? Dazu gehöre etwa das Stellenangebot insgesamt sowie das von High-tech-Unternehmen oder der Ansiedlungswille von Unternehmen. Auch die Bereitschaft, Zukunftsprojekte in der Stadt zu fördern, sei ein solcher Faktor.

## KURZ INFORMIERT

### Einladung

Eine gemeinsame Veranstaltung der Gemeinderatsfraktionen von Freie Wähler, CDU, SPD, FDP

### Bahnhöfe – Gleise – Parkanlagen Stuttgarts Stadtentwicklung und Stuttgart 21

**Mittwoch, 24. November 2010, 19:00 Uhr**

Rathaus, Großer Sitzungssaal, Marktplatz 1, 70173 Stuttgart

Mit **Prof. Dr. Christian von Holst**, Direktor der Staatsgalerie Stuttgart a.D. als Hauptreferenten sowie mit **Dr. Udo Andriof** und **Wolfgang Dietrich**, den Sprechern des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm

Wie hat sich Stuttgart in der jüngeren Vergangenheit städtebaulich entwickelt und wie soll es sich weiterentwickeln? Dies sind Fragen, die wir im Zusammenhang mit dem Jahrhundertprojekt Stuttgart 21 stellen. Denn Stuttgart ist eine dynamische Stadt, die auch weiterhin den Anschluss an die Moderne braucht. Dazu gehört die verkehrliche Anbindung und hier wiederum die Schiene bzw. der Zug als besonders fortschrittliches und ökologisches Verkehrsmittel. Gleichmaßen eröffnet der unterirdische Durchgangsbahnhof die Möglichkeit, die oben liegenden Gleise samt Schotter zu entfernen und ein großes Gebiet im Herzen der Stadt zusammenwachsen zu lassen – durch Wohnen, Arbeiten und Freizeit.

**Eine Anmeldung ist unbedingt erforderlich** (siehe Einladungskarte mit **Rückmeldebogen** im Anhang anbei). Würde die Raumkapazität überschritten werden, müssten die letzt eingegangenen Anmeldungen abgesagt werden.

Wir laden Sie herzlich ein.

Kommen Sie, hören Sie, fragen Sie

## Bahnprojekte in Wien und Zürich

### Beispiele, die in Stuttgart Schule machen sollten

Vollbesetzt war der große Veranstaltungssaal in der Handwerkskammer Region Stuttgart – über 300 Gäste verfolgten die interessanten Vorträge der hochkarätigen Referenten zu den Bahnprojekten in Wien und Zürich. Die Rathausfraktionen von SPD, FDP, Freie Wähler und CDU hatten Dr. Karl-Johann Hartig, den Gesamtprojektleiter Hauptbahnhof Wien, und Roland Kobel, den Gesamtprojektleiter Durchmesserlinie Zürich, für den Informationsabend gewinnen können.

In Wien, so führte Dr. Karl-Johann Hartig aus, würden drei Bahnhöfe mit einem neuen Durchgangsbahnhof verbunden. Wien, das auch an der Magistrale Paris–Bratislava liegt, benötigt diese mehrere Milliarden Euro teure Modernisierung, die denn auch in der Bevölkerung große Zustimmung findet, trotz Kostensteigerungen. Auf 109 Hektar Fläche wird im Herzen Wiens gebaut, direkt hinter dem Schloss Belvedere. Auf 59 Hektar davon entsteht ein neues Stadtviertel. Städtebau

Fortsetzung auf der nächsten Seite

## Rathausbibliothek erhalten!



Stadträtin Prof.  
Dr. Dorit Loos

In den Haushaltsberatungen wurde beschlossen, die Rathausbibliothek zu schließen, um Kosten in Höhe von 236.000 Euro einzusparen. Man ging davon aus, dass der Service der Rathausbibliothek an anderer Stelle zwar dezentral aber prinzipiell

erhalten werden könne. Im Zuge der konkreten Umsetzung stellt sich jedoch heraus, dass das erhoffte Einsparpotential nicht erreicht werden kann und dass die Serviceleistungen nicht nur massiv eingeschränkt werden, sondern zum größten Teil entfallen. So soll die Stadtbücherei offenbar nicht die Verwaltungsfachliteratur übernehmen wollen. Die juristischen Datenbanken, die Fortführung der Loseblattsammlungen und der Fachreihen würden abgebrochen, die Mitarbeiter müssten zur Informationsbeschaffung, soweit diese nicht online möglich ist, die Landesbibliothek aufsuchen, was zu entsprechenden Zeitverlusten führt. Der Bibliotheksrabatt entfiere ebenso wie die kostengünstige Beschaffung, wie sie bisher durch Kooperation mit strategischen Partnern oder etwa durch Fernleihe möglich ist.

„Wir wollen deshalb von der Stadtverwaltung wissen, ob die Organisationsuntersuchung tatsächlich ergeben hat, dass die Schließung der Rathausbibliothek zu Mehrausgaben bei den Ämtern von 260.000 Euro führt“, so Stadträtin Prof. Dr. Dorit Loos. „Wie wäre sicherzustellen“, so die Stadträtin weiter: „dass die Verwaltung die für die Aufgabenerfüllung notwendigen Informationen insbesondere auf dem Gebiet des Verfassungs- und Verwaltungsrechts, der Betriebswirtschaft und der Verwaltungswissenschaft weiterhin erhält?“ Diese und weitere Fragen werfen die grundsätzliche Frage auf, ob der Beschluss über die Schließung der Rathausbücherei nicht korrigiert werden müsste.

Fortsetzung von vorhergehender Seite

und Bahnprojekt gingen Hand in Hand, so der Projektchef aus Wien. In sämtliche Maßnahmen wird die Bevölkerung einbezogen. Ohnehin spielt die Öffentlichkeitsarbeit, die von Begriffen wie Information, Transparenz, Kommunikation und Partizipation geprägt ist, eine herausragende Rolle. Teil dieser Arbeit ist auch ein Informationszentrum, wofür das Stuttgarter Turmforum das Beispiel gab. Es gab seitens der Betroffenen auch Proteste etwa gegen den Baulärm, der aber mittels Lärm mindernder Maßnahmen aufgehoben wurde. Auch naturschutzbezogene Lösungen waren vonnöten, etwa für die im Baugebiet sich befindenden und geschützten Fledermäuse. Besondere Auflagen gingen mit dem Status Wiens als Weltkulturerbe einher.



v.l. Dr. Karl-Johann Hartig, Gesamtprojektleiter Hauptbahnhof Wien der ÖBB-Infrastruktur AG, Stadtrat Andreas Reißig (SPD), Stadtrat Jürgen Zeeb (Freie Wähler), Stadträtin Rose von Stein (FDP), Roland Kobel, Gesamtprojektleiter Durchmesserlinie Zürich der Schweizerische Bundesbahnen SBB, Stadtrat Dieter Wahl (CDU)

In Zürich ist nach drei Jahren Bau Halbzeit für den Umbau des wichtigsten Verkehrsknotenpunkts der Schweiz. Das bedeutet, dass schon im Jahr 2013 die Züge auf der neuen Linie fahren werden. Die Fahrgastzahl, die sich in den letzten Jahren mehr als verdoppelt hat, machte das Milliardenprojekt Durchmesserlinie notwendig. Der SBB-Gesamtprojektleiter Roland Kobel erklärte, dass der Kopfbahnhof zwar bestehen bleibt, darunter in 16 Metern Tiefe jedoch der leistungsfähigere Durchgangsbahnhof Löwenstraße gebaut wird. Das geschieht unter Betrieb an mehreren Baustellen. Zu dieser Durchmesserlinie hat die Bevölkerung des Kantons Zürich im Jahr 2001 in einer Volksbefragung zu 82 Prozent Ja gesagt. Pläne aus der Zeit davor, die ein durch die Innenstadt verlaufendes Viadukt vorsahen, wurden von der Bevölkerung abgelehnt. Durch den unterirdischen Durchgangsbahnhof Löwenstraße – unter den Gleisen 4 bis 9 des Züricher Hauptbahnhofs liegend – werden die Fahrtzeiten erheblich verkürzt. Er bringt Optimierungen im nationalen Fernverkehr wie auch im S-Bahn- bzw. Regionalverkehr. Darüber hinaus bietet die jetzige Bahnbrache Raum für 6000 Arbeits-, 2000 Studien- und 1000 Wohnplätze, führte der Experte von der SBB aus. Die Kosten würden zu je einem Drittel der Kanton, der Bund und die Bahn tragen. Auch in Zürich betreibt man intensive Öffentlichkeitsarbeit. Das Projekt brauche ein Gesicht, erklärte Roland Kobel. Quasi rund um die Uhr müsse man erreichbar sein und sich der Probleme und Sorgen der Menschen annehmen können.“

Die sich anschließende Diskussion und die zahlreichen Fragen an die beiden Referenten zeugten vom großen Interesse an dem Thema Bahnprojekte. Viele Parallelen und Vergleiche etwa in punkto Sicherheit, Grundwassermanagement, aber vor allem auch Öffentlichkeitsarbeit konnten gezogen werden.