

02 | 2016

■ Verantwortungsbündnis Grün-Schwarz	03
■ Quo vadis, Jugendamt?	05
■ Integration per AGH, FSJ, BFD	06
■ Baustellen im Kulturbetrieb	07
■ Debatte ums Nachverdichten	08
■ Geschosswohnungsbau: Wenig Holz in Stuttgart	10
■ Divest – reinvest now!	13
■ Stadtbahn: Zeit für Fahrrad-Linien!	15
■ Interview: Parkraummanagement	22
■ Aus den Bezirken: SWR-Sendestudios – Living-Down in Untertürkheim – Grubes Baugruben – ...	23

STADTENTWICKLUNG

Synergiepark: Riesenchance oder Riesenprobleme?

RIESENENTWICKLUNGSSCHRITT FÜR VAIHINGEN | Man kann es nicht übersehen, der Stadtteil boomt: Ca. 45.000 Einwohner*innen zählt der zweitgrößte Stadtbezirk Stuttgarts und weist derzeit die meisten Zuzüge auf. Rund 27.000 Studierende beleben den vorwiegend naturwissenschaftlichen Uni-Campus und rund 5.000 Menschen arbeiten in Forschungsinstituten. Der „Synergiepark Vaihingen-Möhringen“ ist mit etwa 750 Firmen und 22.000 Arbeitsplätzen das größte Gewerbegebiet der Landeshauptstadt. Er wird höchstwahrscheinlich in den nächsten Jahren das prognostizierte Potenzial von 15.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen erreichen!

Der von uns Grünen forcierte Ausbau des Vaihinger Bahnhofs zu einem Regionalbahnhof kommt dieser Entwicklung sehr zugute.

Der Mobilitätsknoten wird ab Anfang 2018 erheblich gestärkt. Vielen Menschen wird es dann erleichtert, auf den ÖPNV umzusteigen. Für den Versicherungskonzern Allianz war die Aufwertung des Verkehrsknotens ein Argument dafür, seine neue Zentrale im Synergiepark ansiedeln zu wollen. Dieses Vorhaben haben wir begrüßt, dabei aber auch auf die erforderliche Sensibilität bei den Planungen hingewiesen und in unserem Antrag 97/2016 begleitende Maßnahmen gefordert. Kurz darauf



Gondeln über London – und über Vaihingen!

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser,

■ während sich unser STADTBLATT wie stets entlang der Inhalte unserer Politik im Rathaus gliedert, war in den letzten Wochen die Verwaltungsstruktur das zentrale Thema im Rathaus. OB Fritz Kuhn hat die Berufung von Susanne Eisenmann zur Ministerin für Kultus, Jugend und Sport zum Anlass genommen, gemeinsam mit den Fraktionen über den künftigen Zuschnitt der Referate zu sprechen. Ganz aktuell hat er nun eine Gliederung der Verwaltung vorgeschlagen, die eine breite Mehrheit im Rat finden sollte. Die Neuerungen tragen dem sich wandelnden Verständnis von Integration und Bildung Rechnung. Die Bereiche Schule und Jugend werden in einem Referat **JUGEND UND BILDUNG** zusammengeführt. Isabel Fezer verantwortet dann zusätzlich zum Jugendamt das Schulverwaltungsamt und die Abteilung Bildungspartnerschaft. Und unser Bürgermeister Werner Wölfle führt dann das neue Referat **SOZIALES UND GESELLSCHAFTLICHE INTEGRATION** mit Sozialamt, Gesundheitsamt, Eigenbetrieb Leben und Wohnen, Jobcenter samt Arbeitsförderung und dazu die Abteilung Integration.

Passend zu diesen neuen Aufgaben beschreibt Werner Wölfle auf Seite 6, welche Maßnahmen die Stadt Stuttgart ergreift, um Flüchtlingen die Integration zu erleichtern. Unser Titelthema zeigt, welches Potenzial Seilbahnen zur Lösung des Verkehrsproblems in Vaihingen bieten. Die Landtagswahl ist Thema, samt Bewertung des Koalitionsvertrags. In weiteren Artikeln geht es um Stadtentwicklung und Nachverdichtung, um Jugend, Bildung, Kultur, Verkehr. Und schließlich folgt Neues aus den Bezirken, in dieser Ausgabe mit Fokus auf Untertürkheim.

Viel Freude beim Lesen und einen schönen Sommer wünscht

Andreas G. Winter

hat Daimler seine Pläne bekannt gegeben, sich auf dem damaligen KNO-Gelände mit voraussichtlich 4.200 Mitarbeiter*innen anzusiedeln. Und am westlichen Ende Vaihingens hat die Gerch-Gruppe den ehemaligen IBM-Campus erworben, will dort ein spannendes Viertel entwickeln, die denkmalgeschützten Gebäude aufpäppeln und die von uns Grünen zwingend geforderte öffentliche Anbindung des Areals an Vaihingen durch ein überzeugendes Mobilitätskonzept erreichen.

ES GIBT VIELE SYNERGIEN – FÜR DEN BEZIRK UND DIE GANZE STADT! | Die Allianz-, Daimler- und Gerchpläne und das Bülowprojekt von Trelleborg zeigen: Der Stadtteil boomt, und ganz Stuttgart wird wirtschaftlich davon profitieren. Die Pläne bekräftigen aber auch unsere Überzeugung, dass dringend eine Idee entwickelt werden muss, wie Vaihingen vor dem drohenden Verkehrskollaps zu retten ist. Die Ansiedlungen könnten sonst die hier bereits bestehenden Verkehrsprobleme erheblich verschärfen. Schon heute sind die Nord-Süd-Straße und die Vaihinger Hauptstraße chronisch staugeplagt. Spätestens wenn man hautnah mitbekommt, dass Schüler*innen, die hier auf den Bus angewiesen sind, jeden Nachmittag im Bus im Stau stehen, wird ganz klar, dass Vaihingen neue Wege gehen muss.

URBANE SEILBAHN | Wir haben deswegen vorgeschlagen, auch die Idee einer urbanen Seilbahn quer durch Vaihingen und über den Regionalbahnhof zu prüfen. Sie besticht durch ihre Einfachheit und be-

geistert bereits viele Akteure. Seilbahnen – wie zum Beispiel die in Koblenz in Betrieb genommene – sind eine umweltfreundliche, weil elektrobetriebene, platzsparende und leise Ergänzung zum herkömmlichen ÖPNV. Vor allem in dicht bebauten Gebieten und bei relativ kurzen Wegstrecken bieten sie eine vom Takt unabhängige, leistungsfähige Alternative. Pro Stunde könnte man problemlos die Passagiere von 100 Bussen schwebend und zu günstigen Betriebskosten befördern – und dies mit einer Infrastruktur, die in die bestehende nur minimal eingreift.

In Kombination mit zwei großen Park-and-ride-Plätzen an den beiden Endpunkten der Seilbahnstrecke (im Osten an der Ausfahrt der A8/Nord-Süd-Straße, im Westen womöglich an der Ausfahrt der A831 nahe des Ex-IBM-Geländes) könnten bis zu 10.000 Menschen pro Stunde transportiert werden, an fünf Zwischenstationen ein- und aussteigen und zu einer erheblichen Entlastung des Gewerbegebiets und ebenso der Hauptstraße beitragen! Und die Fahrt vom Bahnhof zum Ex-IBM-Gelände dauerte gerade mal sieben bis acht Minuten und würde dort eine Mischnutzung durch Wohnen und Arbeiten überhaupt erst realisierbar machen.

Wir streben an, dass alle wichtigen Akteure (Daimler, die Uni Vaihingen mit dem Institut für Verkehrstechnik, zu dessen Forschungsschwerpunkten die urbane Seilbahntechnik gehört, und natürlich die SSB) ihre Kräfte bündeln, um zu zeigen, dass Wirtschaft, Verdichtung und nachhaltige Mobilität zu-

Unten rechts der Synergiepark. Nicht nur für die Firmen dort braucht es den Regionalbahnhof! Im Bild links die urbane Seilbahn in Koblenz, barrierefrei schon vor dem Überfliegen.



Fotos: Doppelmayr Seilbahnen GmbH; Florian Pitschel

sammen tatsächlich zu verwirklichen sind. Begleitet werden soll diese Seilbahn-Lösung durch eine sichtbare und gut durchdachte Konzeption für den Rad- und Fußverkehr und – unabdingbar – ein intelligentes Parkraummanagement. Und wir erwarten attraktive Angebote der Arbeitgeber an ihre Belegschaft, um ihr die Öffentlichen (inklusive Seilbahn) schmackhaft zu machen.

Die Finanzkraft der hiesigen Firmen und ihre Lust, sich in einem modernen Gewerbegebiet mit einer imagefördernden Seilbahn zu beteiligen, sollten wir nutzen! Einige Firmen scheinen bereits gewillt, Namensgeber für Stationen zu werden ...

ES STEHT ALSO VIEL ARBEIT AN:

Das Umfeld des neuen Regionalbahnhofs muss – mit Mobilitätszentrum – neu gestaltet und aufgewertet werden. Im Synergiepark selbst müssen mehr Grünflächen und mehr Aufenthaltsqualität geschaffen werden. Die Idee einer Seilbahn, die als ÖPNV-Projekt vom Land förderfähig ist, sollte rasch mit einer Machbarkeitsstudie und einer Wirtschaftlichkeitsberechnung angegangen werden. Und nicht zuletzt sollten auch die Pläne für die Vaihinger Mitte synchron verfolgt werden, um für die Bewohner*innen endlich mehr Lebensqualität ins Zentrum zurückzubringen.

DESHALB LASST UNS SCHWEBEN –

UND DIE SYNERGIEN REALISTISCH NUTZEN!

Anna Deparnay-Grünenberg



Am 9. Mai haben Winfried Kretschmann und Thomas Strobl den Koalitionsvertrag unterzeichnet. Fotos: Joachim E. Röttgers

LANDTAGSWAHL

Grün-Schwarz im Land – ein Verantwortungsbündnis mit Modellcharakter

Gewünscht hat sie sich niemand, die Kiwi, oft recht saures Früchtchen. Trotzdem wird die neue Koalition im Land längst als Testballon gesehen. Sie kann den gesellschaftlichen Zusammenhalt stärken, meint Jochen Stopper. Nötig und spürbar gerade in einer Stadt wie Stuttgart!

■ Grün-Schwarz im Land ist keine Wunschkoalition, beide Partner hatten sich jeweils andere Konstellationen gewünscht und waren als klare politische Gegner in den Wahlkampf gezogen. Das Wahlergebnis vom 13. März schloss diese gewünschten Konstellationen aber aus, selbst Schwarz-Rot nach dem Modell der früheren Großen Koalitionen verfehlte die notwendige parlamentarische Mehrheit deutlich. Sinn und Zweck demokratischer Wahlen ist es aber, dass sich Personen und Parteien zur Wahl stellen, um Verantwortung zu übernehmen. Deshalb sollten die gewählten Personen und Parteien nach der Wahl auch genau das tun: Verantwortung übernehmen, selbst wenn das Wahlergebnis nicht den eigenen Wünschen entspricht. Es ist jedenfalls nicht Sinn und Zweck demokratischer Wahlen, dass die Gewählten so lange wählen lassen, bis auch ihnen das

Wahlergebnis passt – ganz abgesehen davon, dass das nicht funktionieren würde. Zwei sich teilweise bedingende und verstärkende Trends erschweren zunehmend diese Verantwortungsübernahme auf Basis erprobter parlamentarischer Mehrheiten: Der Niedergang der Volksparteien Union und SPD einerseits und die aktuellen Erfolge der Rechtspopulisten von der AfD andererseits. Während Ersteres an sich kein Schaden für die Demokratie sein muss, diese im Gegenteil sogar lebendiger und moderner machen kann, birgt der Erfolg der AfD tatsächliche Gefahren für das Funktionieren der Demokratie.

EINE KOALITION, UM DEN RECHTS-POPULISTEN ENTGEGENZUWIRKEN!

Populistische Parteien werden nämlich nicht dafür gewählt und treten auch nicht dafür an, Verantwortung zu übernehmen, Mehrheiten zu bilden und Kompromisse einzugehen. Vielmehr ist ihre Wahl überwiegend Ausdruck des Protests und hat mit Personen und konkreten Inhalten wenig zu tun. Im Gegenteil, Verantwortungsübernahme ist geradezu schädlich für ihr politisches Geschäftsmodell. Und dementsprechend treten sie auch an: mit Personen und Inhalten, die eine Verantwortungsübernahme

und Zusammenarbeit mit anderen Parteien ausschließen. Wenn den anderen Parteien in dieser Situation auch noch die „natürlichen“ Partner und erprobten Koalitionsoptionen abhanden kommen, drohen Blockaden und Auseinandersetzungen, die ihrerseits den Rechtspopulisten wieder in die Hände spielen und die Parteiendemokratie insgesamt beschädigen. Deshalb ist mehr denn je demokratisches Verantwortungsbewusstsein gefragt, getragen von ernsthaftem Bemühen, verloren gegangenes Vertrauen in die Politik wieder herzustellen.

UND TROTZDEM: KEINE FAULEN KOMPROMISSE, KEIN STILLSTAND! | Gleichzeitig dürfen aus Verantwortung beschrittene neue Wege nicht aus faulen Kompromissen oder politischem Stillstand bestehen. Vielmehr müssen bestehende Probleme erkennbar angegangen und muss bei aller Unterschiedlichkeit ein gemeinsames Zukunftsbild entworfen werden. Hierfür könnte Schwarz-Grün in Baden-Württemberg ein Modell sein. Nicht so sehr als neue politische Wunschkonstellation, sondern vielmehr als Modell der Zusammenarbeit zwischen sehr unterschiedlichen Partnern in einer völlig neuen Konstellation. Der Koalitionsvertrag zwischen Grünen und CDU zeigt, wie solche Bündnisse funktionieren könnten. Das Leitmotiv dieses Bündnisses, der gesellschaftliche Zusammenhalt, ist jedenfalls die richtige Antwort auf die Herausforderung der Gesellschaft durch die spaltenden Kräfte des Rechtspopulismus. Mit der Gestaltung der Digitalisierung und dem Ziel einer nachhaltigen Haushaltspolitik werden nicht nur zentrale Projekte für die Zukunftsfähigkeit des Landes ins Zentrum des Koalitionsvertrages gestellt, sondern gleichzeitig auch ein solides Fundament an Gemeinsamkeiten gebildet, das verbindet und stabilisiert.

Aus dem Selbstverständnis als Komplementär-Koalition heraus hat man sich außerdem darauf verständigt, in allen Bereichen, in denen Widersprüche bestehen, weder den kleinsten gemeinsamen Nenner zu suchen, noch durch Leerstellen im Vertrag Dauerkonflikte zu produzieren. Vielmehr ist der Vertrag der Versuch, auf den umstrittenen Politikfeldern beiden Partnern in ihren jeweiligen Kernthemen

Foto: Redaktion

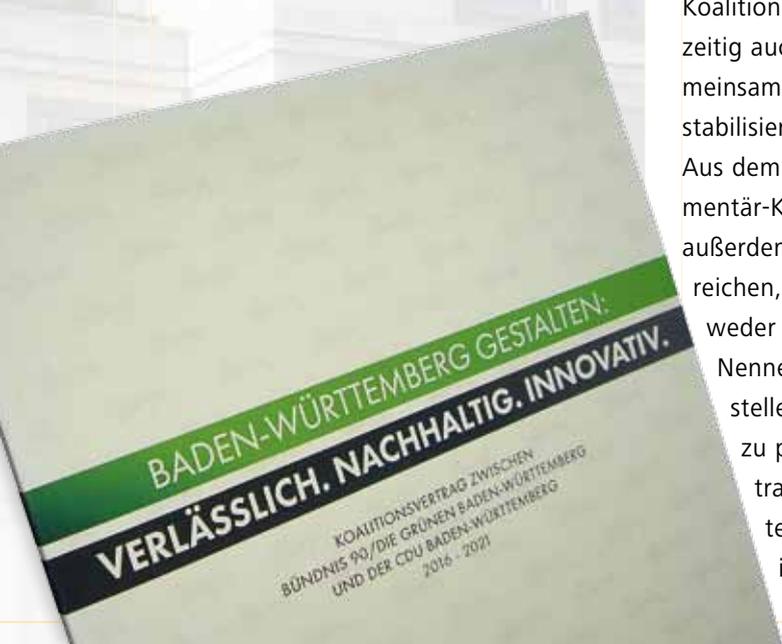
klare Akzentsetzungen und eine eigene Profilbildung zu ermöglichen – auch wenn das für die Mitglieder des jeweils anderen Partners schmerzlich sein mag. So zeigt sich im Bereich der Inneren Sicherheit und auch in Teilen der Wirtschaftspolitik deutlich die Handschrift der CDU, während die grüne Seite auf den Feldern Klima- und Naturschutz, Energiepolitik, Ressourceneffizienz sowie in der Bildungs- und der Sozialpolitik klar die Akzente gesetzt hat.

REGIERUNGSPROGRAMM MIT GRÜNEN SCHWERPUNKTEN. UNERFÜLLBARE WAHLVERSPRECHEN DER SCHWARZEN BLIEBEN AUSSEN VOR. | Dass die CDU

in dieser Auflistung erkennbar den Kürzeren zieht und die grüne Handschrift deutlicher und in weitaus mehr Themenfeldern sichtbar wird, hat weniger mit dem Stimmentvorsprung der Grünen beim Wahlergebnis zu tun, als vielmehr mit der unterschiedlichen Herangehensweise und Vorbereitung. Während die Grünen nach fünf Jahren erfolgreicher Regierungsarbeit mit einem ambitionierten, aber realistischen Programm angetreten waren, stand die CDU nach fünf Jahren Fundamentalopposition und einem polarisierenden Lagerwahlkampf mit einem eher unbrauchbaren Sammelsurium an unrealistischen, nicht erfüllbaren oder nicht finanzierbaren Wahlversprechen da.

Auch daraus sollten die demokratischen Parteien Lehren ziehen – zumindest wenn sie grundsätzlich an Verantwortungsübernahme und Gestaltungsfähigkeit interessiert sind: Wo es aufgrund des Niedergangs der Volksparteien und immer komplizierter werdenden Mehrheitsbildungen keine Aussicht mehr auf die alten Lagerkoalitionen gibt, ist ein Lagerwahlkampf, an dessen Ende immer eine wie auch immer geartete lagerübergreifende Koalition steht, wenig sinnvoll. Vielmehr schadet er der eigenen Glaubwürdigkeit und stärkt die Populisten – **POPULISTEN, DEREN NÄHRBODEN GEBROCHENE WAHLVERSPRECHEN UND ENTTÄUSCHTE HOFFNUNGEN SIND.** |

Jochen Stopper



Glückwunsch!

■ Einen schönen Vertrauensbeweis haben die Wähler*innen uns Grünen am 13. März bei der Wahl des Landtags von Baden-Württemberg gegeben. Alle unsere Kandidat*innen haben ein Direktmandat erreicht – herzlichen Glückwunsch! Wir haben unseren Stimmanteil in der Stadt ausgebaut und den Abstand zur CDU vergrößert. Wir wurden bei den Senior*innen erstmals stärkste Kraft, haben aber auch bei den Jugendlichen zugelegt. Nur bei den Beamten haben wir uns deutlich verschlechtert.

Unsere Stadt ist im Landtag zwar so schlecht repräsentiert wie nie seit 1976, als die Zahl der Landtagswahlkreise der Stadt auf vier gekürzt wurde. Nur 3,5 Prozent der Parlamentarier kommen aus der Landeshauptstadt. Dennoch ist sie – aus unserer Sicht – mit der Landtagspräsidentin Muhterem Aras, Verkehrsminister Winfried Hermann, Franz Untersteller, dem Minister für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft, und Brigitte Lösch ziemlich gut im Landtag vertreten.

MUHTEREM! | Besonders haben wir uns über den Erfolg von Muhterem gefreut, die von 1999 bis 2011 unserer Fraktion angehörte, davon vier Jahre als Vorsitzende zusammen mit Werner Wölfle. 2011 wurde sie per Direktmandat in den Landtag gewählt und jetzt als Stimmenkönigin bestätigt. Dass Muhterem nun das Amt der Landtagspräsidentin innehat, ist ein Zeichen weit über das Land hinaus. 1966 wurde sie in einem anatolischen Dorf geboren und kam im Alter von elf Jahren mit ihren Eltern in die Region Stuttgart. Nach dem Abi studierte sie Wirtschaftswissenschaften und gründete dann ihr eigenes Steuerberaterbüro in Stuttgart-Mitte. 1992 wurde sie Mitglied der Grünen und 1999 in den Gemeinderat gewählt. Ich habe sie 2007 als Fraktionskollegin kennen und schätzen gelernt, die immer ein offenes Ohr für die Bürger*innen der Stadt, aber auch für einen Stadtratneuling hatte. Immer präsent, Aufgaben und Probleme mit Verve und Verstand angehend, erreicht sie nicht

nur fantastische Wahlergebnisse, sondern auch die Herzen der Menschen. Wir wünschen für das neue Amt alles Gute!

Andreas G. Winter



Aus Stuttgart im Landtag: Brigitte Lösch, Winne Hermann, Muhterem Aras und Franz Untersteller. Foto: Robert Hintz

SOZIALES

Quo vadis, Jugendamt?

Zumindest das ist geklärt: Das Jugendamt bekommt mit der promovierten Psychologin Susanne Heynen eine neue Leitung.

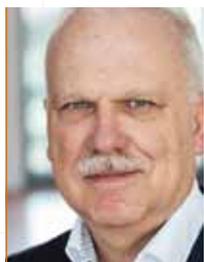
■ Die gebürtige Hamburgerin ist eine erfahrene Fachfrau und hat zuletzt das Karlsruher Jugendamt mit 560 Mitarbeiter*innen geleitet. Insgesamt war sie dort 22 Jahre im Jugendbereich tätig und bringt somit jede Menge Erfahrung mit. Und das ist auch vonnöten, denn der langjährige Amtsleiter Bruno Pfeifle hinterlässt nicht nur ein großes Amt mit über 3.900 Beschäftigten, sondern auch eine große Aufgabe. In der Tat sind die Aufgaben in der Jugendhilfe stetig gewachsen und die Strukturen immer komplexer geworden. Frühe Hilfen, Jugendhilfeplanung, Hilfen zur Erziehung, Schulsozialarbeit, Kita-Ausbau, Schulkindbetreuung, Qualitätsentwicklung. Alles natürlich unter dem Prinzip der Stadtteilbezogenheit, und nicht zu vergessen: die Zusammenarbeit mit Freien Trägern. Das sind nur einige der Handlungsfelder, um die sich Frau Heynen nun Gedanken machen wird.

Gedanken machen muss man sich auch, ob diese komplexe Struktur und diese Größe des Amtes eine zielgerichtete Steuerung der nötigen Prozesse überhaupt noch zulässt. In fast allen vergleichbar großen Städten der Bundesrepublik hat man die Strukturen längst entflochten. Häufig ist dabei das Thema Kita und Betreuung in einer eigenen Einheit zusammengefasst worden. Da das Jugendamt, genau wie die Freien Träger, im Rahmen des Stuttgarter Modells auch das Betreuungs-

und Ganztagsangebot an den Schulen abdeckt und zusätzlich der Kita-Ausbau noch nicht beendet ist, wird dieses Arbeitsfeld auch in Zukunft enorm wachsen.

DAS AMT: GROSS UND KOMPLEX. DIE ZÄSUR: EINE CHANCE! | Das Stuttgarter Jugendamt ist bei aller Komplexität bislang vor allem für seine qualitativ gute und häufig auch innovative Arbeit bekannt. Zu einer guten weiteren Qualitätsentwicklung gehört es aber, passgenaue Angebotsstrukturen zu schaffen und sich nicht in schierer Größe zu verlieren. Es gibt also gute Gründe, jetzt mit der Zäsur an der Spitze auch grundsätzliche Überlegungen anzustrengen, die wir als grüne Fraktion gerne unterstützen und begleiten würden. Dies haben wir der zuständigen Bürgermeisterin Fezer im Rahmen des Bewerbungsprozesses für das Jugendamt auch so kommuniziert. Klar ist aber auch, dass die neue Amtsleiterin zunächst einmal in Stuttgart „ankommen“ muss, um sich einen Überblick über ihre Arbeit zu verschaffen und um Personen und Gegebenheiten kennenzulernen. Wir freuen uns sehr, dass Susanne Heynen diese verantwortungsvolle Aufgabe übernommen hat. Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit – zum Wohle der Kinder und Jugendlichen in unserer Stadt.

Vittorio Lazaridis





FLÜCHTLINGE

Integration per AGH, FSJ, BFD

Eine Aufgabe haben, mithelfen, miteinander arbeiten – wichtige Aspekte auch bei der Integration von Flüchtlingen. Welche Möglichkeiten nutzt man bei der Landeshauptstadt Stuttgart?

■ ARBEITSGELEGENHEITEN (AGH) FÜR FLÜCHTLINGE | Nach § 5 Asylbewerberleistungsgesetz sollen gemeinnützige, staatliche und kommunale Träger, so also auch die Stadt Stuttgart, AGHs für Flüchtlinge einrichten. Diese können eine AGH sofort ausüben, während es ihnen in den ersten drei Monaten ihres Aufenthalts in Deutschland verboten ist, einer Erwerbstätigkeit nachzugehen.

Gerade zu Beginn ihres Aufenthalts können AGHs für Flüchtlinge sehr sinnvoll sein, denn es ist nicht integrationsfördernd, wenn Menschen monatelang in beengten Unterkünften zum Nichtstun verdammt sind. Der Gemeinderat hat daher beschlossen, dass die Stadt bis 2017 bis zu 100 AGHs für Flüchtlinge einrichtet. Bereits heute können 90 dieser Plätze angeboten werden. Vorgesehen ist eine Kombination aus Arbeitseinsätzen und Sprachkurs im zeitlichen Wechsel. Neben den bereits bestehenden städtischen Sprachkursen soll ein weiterer Sprachkurs, welcher speziell auf die Anforderungen der AGH abgestimmt ist, durch das Sozialamt eingerichtet werden.

Ich bin davon überzeugt, dass durch diese Kombination Integration besser gelingen kann als durch einen Sprachkurs allein. Für ein erstes „Ankommen“ im Gastland ist der Kontakt nach draußen, außerhalb der Flüchtlingsunterkunft, und sind Gespräche mit den Arbeitskolleg*innen, mit anderen Menschen immens wichtig. Diese Maßnahme dient also nicht nur dem reinen

Spracherwerb, sondern sie ermöglicht Einblicke in die Gesellschaft und strukturiert den Alltag.

Als Mitglied im Spendenbeirat der PSD-Bank freue ich mich sehr darüber, dass die Stiftung „L(i)ebensWert“ der PSD-Bank der Stadt Stuttgart für die Schaffung von AGHs eine Spende von 50.000 Euro zugesagt hat. Hiermit sollen mehrere Plätze beim städtischen Eigenbetrieb Abfallwirtschaft für Arbeiten an den „Stuttgarter Stäffele“ finanziert werden.

FREIWILLIGES SOZIALES JAHR (FSJ) IN DER FLÜCHTLINGSHILFE | Ein FSJ bei der Stadtverwaltung Stuttgart bietet für junge engagierte Menschen mit interkulturellen Kompetenzen und Interessen vielfältige Einsatzmöglichkeiten im Themenfeld Flüchtlingshilfe. Das FSJ eröffnet zudem die Chance, diese Kompetenzen in einer Ausbildung oder einem Studium im Verwaltungs- oder sozialpädagogischen Bereich zu vertiefen.

In den äußeren Stadtbezirken gibt es bei den Bezirksämtern bereits sieben Praxisstellen für das FSJ, die zum Teil auch zur Unterstützung in den Flüchtlingskreisen vor Ort eingesetzt werden.

Im Zusammenhang mit der Schaffung von AGHs wurde auch die Erhöhung der FSJ-Einsatzstellen um bis zu fünf neue Stellen beschlossen. Die Trägerschaft für diese neuen Stellen wurde ausgeschrieben. Sobald der Zuschlag offiziell erteilt ist, werden sie über die Stadt und den Träger beworben. Das FSJ beginnt immer im September eines Jahres, daher ist der frühestmögliche Zeitpunkt für den Start der neu geschaffenen FSJ-Stellen mit Flüchtlingsbezug für September 2016 geplant.

BUNDESFREIWILLIGENDIENST (BFD) IN DER FLÜCHTLINGSHILFE, ABER AUCH FÜR FLÜCHTLINGE SELBST | Eine weitere Möglichkeit des Engagements bietet der BFD, für den aktuell ein zusätzliches Platzkontingent für den Einsatz Freiwilliger in der Flüchtlingshilfe geöffnet worden ist. Dieses Kontingent sowie die dafür angepassten Rahmenbedingungen ermöglichen es auch Flüchtlingen, einen solchen BFD zu leisten.

Ursprünglich wollte die Stadt selbst bis zu 20 BFD-Stellen in direktem Zusammenhang mit der Schaffung von AGH-Stellen schaffen. Zwischenzeitlich wurde die Mehrzahl der AGH-Stellen über einen externen Träger organisiert. Deshalb ist die geplante Kombination von BFD und AGH nicht möglich. Das Haupt- und Personalamt hat daher aktuell mögliche Einsatzstellen, die Tätigkeiten im Rahmen der Flüchtlingsintegration wahrnehmen, für die Einrichtung von BFD-Einsatzstellen erhoben.

Ich freue mich, dass der Stuttgarter Gemeinderat mit den entsprechenden Beschlüssen in den Haushaltsberatungen die finanzielle Grundlage für die Einrichtung und den Betrieb der genannten Einsatzbereiche von und für Flüchtlinge geschaffen hat. Die Verwaltung ist auf gutem Weg, die Beschlüsse nach und nach umzusetzen und damit den Neuankömmlingen die notwendige Unterstützung bei der Integration in unsere Gesellschaft zuteilwerden zu lassen.

*Werner Wölfle,
Bürgermeister für
Allgemeine Verwaltung
und Krankenhäuser*





Staatsoper Stuttgart (links) und das Stadtmuseum im Wilhelmshaus. Fotos: Florian Pitschel, Redaktion

KULTUR

Baustellen im Kulturbetrieb

Drei starke kulturelle Magnete der Stadt stehen vor der Sanierung.

■ **WAGENHALLEN** | Bei den Wagenhallen kann es weitergehen, das Geld für die Sanierung steht nun bereit. Im Mai fiel der Beschluss zur Umsetzung des Raumprogramms. Der Entwurf von Atelier Brückner, Stuttgart, überzeugte: Bis zu 2.100 Gäste wird der Veranstaltungsbetrieb insgesamt fassen, und der Kunstverein Wagenhallen e. V. erhält die dringend benötigten 9.500 Quadratmeter Atelierflächen. Die Wagenhallen werden als ehemalige Lokomotiven-Remise gestalterisch wie auch funktional wieder in ihrer ursprünglichen Form erlebbar gemacht. Für uns Grüne sind sie durch ihre kulturelle Nutzung

ein besonderer Ort geworden, weit über ihre Mauern hinaus – sie gehören unverzichtbar zum Kulturleben der Stadt. Selbstverständlich, dass für uns die dauerhafte Sicherung dieser kulturellen Entwicklung auch im Haushalt eine hohe Priorität hatte.

■ **OPER** | Zur Großbaustelle im Zentrum der Stadt wird bald die Staatsoper. Die Sanierung ist notwendig, um den Spielbetrieb eines der besten Häuser in Europa zu sichern. Noch vor der Sommerpause werden wir die nächsten Sanierungsschritte im Verwaltungsrat besprechen. Parallel dazu gab es weitreichende Entscheidungen zur inhaltlichen und personellen Aufstellung der Oper. Mit Viktor Schoner wird ein hervorragender Intendant wirken, dessen erster Coup schon jetzt

für Aufsehen sorgt: Er hat Cornelius Meister als Generalmusikdirektor verpflichtet, einen jungen Dirigenten, der bereits mit 21 Jahren Generalmusikdirektor in Heidelberg war und seither an vielen der weltweit größten Häuser dirigiert. Gerade weil die Oper sanierungsbedingt auf manches wird verzichten müssen, ist die musikalische Leitung des Hauses von höchstem Interesse.

■ **STADTMUSEUM** | Als Baustelle ist das Stadtmuseum längst erlebbar. Der bunte Bauzaun verkündet den späteren Inhalt – und um den wird es uns in den kommenden Wochen gehen. Wie können wir dazu beitragen, das Museum zu einem lebendigen Ort, einem Haus der Stadt weiterzuentwickeln, das die Geschichte der Stadt beleuchtet, die Gegenwart betrachtet und Ideen der Zukunft Raum gibt? Gerüst und Label stehen. Wir sind gespannt, was kommt, und freuen uns, die Arbeit im Beirat wieder aufzunehmen.

Andreas G. Winter



Foto: Benjamin Lauber

■ ACH VfB!

Lange hat der VfB getaumelt, jetzt ist er gefallen. Als Fan tut mir das weh, gleichzeitig sehe ich die Chance auf einen wirklichen Neustart. Wer jahrelang den Fall in die Zweite Liga immer knapp verhindert, kann strukturell nicht gut aufgestellt sein. Als Stadtrat sehe ich den Abstieg aber sehr viel problematischer. Denn finanziell sind wir mit dem VfB in der Stadion-Gesellschaft verbunden. Einnahmeeinbußen für den Verein sind damit auch Einbußen für die Stadt. Noch ist die Stadion-Gesellschaft gut genug aufgestellt, um die Zweite Liga „verkräften“ zu können. Ein direkter Wiederaufstieg würde allerdings alle Beteiligten deutlich ruhiger schlafen lassen. Darum heißt's jetzt nicht nur für VfB-Fans: „Daumen drücken“ für die kommende Zweitligasaison! **B. L.**



■ **„STUTTGART REISST SICH AB“**
Keine 20 Jahre alt und schon reif für die Spitzhacke? Kein Verständnis haben wir dafür, dass die stadtbildprägende, vom Büro des renommierten Stuttgarter Architekten Arno Lederer entworfene und erst 1997 fertiggestellte ehemalige EnBW-Firmenzentrale an der Kriegsbergstraße einem Neubau weichen soll. Die Macher*innen der Ausstellung „Stuttgart reißt sich ab“ haben bereits genügend Beispiele verschwundener Bauwerke in der Stadt gefunden und zeigen diese noch bis Mitte September in der Architekturgalerie am Weißenhof.

Foto: Florian Pitschel

WOHNUNGSBAU I

Debatte ums Nachverdichten

Stuttgart hat Verdichtungspotenzial. Im Gemeinderat ist die Diskussion darüber leider nicht immer sachlich.

■ Nachverdichtung sei das Zauberwort, so konnte man es dieser Tage in der FAZ lesen. Ebenso, dass deutsche (Groß-)Städte im Vergleich zu europäischen großzügig bebaut sind. Am dichtesten bebaut seien München und Berlin – jedoch noch weit entfernt von der Dichte in Paris, London etc. Im Vergleich dazu hätten Hamburg, Frankfurt, Stuttgart und Köln noch viel Potenzial. Und tatsächlich, es gibt viele Areale in etlichen Bezirken der Landeshauptstadt, die Baulücken und Flächen aufweisen, die dichter bebaut werden könnten. Doch die Nachverdichtungsdiskussion treibt in Stuttgart seltsame Blüten. Vor Kurzem baten Baugenossenschaften, auf ihren Grundstücken nachverdichten zu dürfen.

■ **In der Bauwelt 12/2016 spricht Dietmar Eberle von der „atmosphärischen Dichte“. Er hat festgestellt, dass unter Bewohner*innen die beliebteste Stadtstruktur Gebäudehöhen zwischen fünf und sechs Geschossen aufweist. Das Wichtigste bei allem sei jedoch die Qualität des öffentlichen Raums, der mindestens 35 Prozent der bebauten Fläche aufweisen sollte.**

Dietmar Eberle ist Professor für Architektur an der ETH Zürich. Er leitet das interdisziplinäre Forschungszentrum ETH Wohnforum – ETH CASE (Centre for Research on Architecture Society and the Built Environment).

Man müsste meinen, das sei angesichts fehlender Wohnungen eine erfreuliche Nachricht, doch der Antrag der CDU-Fraktion mit dem Betreff „Nachverdichtung zur Unzeit – keinen Wohnungsbau mit der Brechstange“ lehrt uns etwas anderes.

Es ist mehr als verwunderlich, wenn man darin liest, die Nachverdichtung bei den Flüchtlingsunterkünften verträge keine weitere zeitgleiche herkömmliche Nachverdichtung. Zusätzliches Wohnen um jeden Preis – und sei es mit der Brechstange? Nein, so ist es ganz und gar nicht! Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat mehrheitlich für die Unterstützung der Wohnungsbaugenossenschaften gestimmt, weil er die Chance erkannt hat, dass es hier geeignete Flächen für weitere Wohnungen gibt. Dazu seriöse Gesellschaften, die ihre Bereitschaft zum Investieren in dringend benötigten bezahlbaren Wohnraum signalisieren. Dass in der Bürgerinformationsveranstaltung von Heuschrecken die Rede war, ist inakzeptabel.

BEHUTSAM ZU „ATMOSPHERISCHER DICHTHE“ – MIT SACHKOMPETENZ UND EINEM BEWÄHRTEN VORGEHEN | Die Nachverdichtung im Ehrlichweg im Stadtteil Fasanenhof ist beschlossen. Wie diese aber ausgestaltet werden soll (Gebäudehöhen, Abstände, Anzahl Wohneinheiten etc.), das wurde nicht beschlossen. Denn es war ausdrücklicher Wunsch, die Ausgestaltung durch die Bürger*innen in zwei Planungswerkstätten erarbeiten zu lassen. Die Ergebnisse werden der Auslobung des Planungswett-

bewerbs zugrunde gelegt. Im Preisgericht sitzen dann neben Architekt*innen, Stadt- und Landschaftsplaner*innen und weiteren Fachleuten auch Stadträt*innen aller Fraktionen, die gemeinsam über die einzelnen Vorschläge diskutieren und sich mit den Arbeiten einen ganzen Tag lang auseinandersetzen, bis sie der besten Arbeit den ersten Preis verleihen. Diese beste Arbeit ist dann die Grundlage für ein Bebauungsplanverfahren.

Stadträt*innen müssen die gesamtstädtischen Interessen des Gemeinwohls mit denen betroffener Nachbarn abwägen. Wir Grünen sehen in der Nachverdichtung einen nachhaltigen Ansatz, Freiflächen zu bewahren, indem wir etwas dichter und höher im Bestand bauen. Dies bedeutet nicht, dass wir irgendeine Bebauung unter allen Umständen vorantreiben, sondern wir streben eine behutsame Nachverdichtung an. Es gilt, den Anwohner*innen, die dort jahrelang ohne Veränderungen gelebt haben, die Ängste zu nehmen und Chancen in der Neuerung zu entdecken.

KONFLIKTE UND ENTWICKLUNGHEMMNISSE ABBAUEN! | Der jüngste Wohnungsbau-Bericht 2015 hatte zum Fazit: Konflikte und Entwicklungshemmnisse müssen überwunden werden. Daran wollen wir Grünen arbeiten.

Beate Schiener



Fürs Personal

Moderne Wohnungen für die Mitarbeiter*innen des Klinikums Stuttgart – wichtig für die Personalgewinnung!

■ Unsere Städtische Wohnungs- und Städtebaugesellschaft SWSG kann Wohnungen bauen und sanieren. Unser städtisches Klinikum kann Krankenhaus. Deshalb lag es auf der Hand, dass das Klinikum Stuttgart seine in die Jahre gekommenen Personalwohnungen der SWSG überträgt, diese sie annimmt und die zehn Millionen Euro erhält, die schon seit Jahren für die Sanierung im Haushalt der Landeshauptstadt bereitstehen. Sie schafft nach und nach knapp 800 moderne Wohnungen, die das Klinikum über einen Generalmietvertrag zur eigenen Belegung mit seinem Personal erhält.

ENDLICH EINE LÖSUNG GEFUNDEN!

Das klingt einfach, ist aber das Ergebnis eines zähen Ringens, denn es gab viele Stolpersteine: Der Personalrat wollte nicht von seinem tarifvertraglich festgeschriebenen Recht auf 1.100 Wohnungen zu einer überaus günstigen Warmmiete abrücken, die SWSG durfte sich in kein unwirtschaftliches Sanierungsabenteuer begeben. Mit der nun festgeschriebenen Vereinbarung ist der gordische Knoten durchschlagen: Personalrat, SWSG, Klinikum und Stadt haben sich bewegt und jeweils ihren Beitrag zur Lösung des Problems geleistet. Besonders wichtig war sicherlich, dass sich der Personalrat der wirtschaftlichen Realität gebeugt hat, dass nämlich derjenige, der die Investitionssumme aufbringt, diese auch über die Mietzahlungen refinanzieren muss. Da tut der städtische Zuschuss gut.

Trotzdem: Ohne eine durchschnittliche Quadratmetermiete von 12,50 Euro würden die Wohnungen weiter verfallen. Doch nun rückt der Tag näher, an dem das Klinikum Stuttgart mit attraktiven Personalwohnungen noch besser für die Personalgewinnung aufgestellt ist. Ende des Jahres sollen alle Details abstimmungsreif sein. Im Krankenhausausschuss haben sich alle – vor allem auch der Personalrat – positiv geäußert. Also Friede, Freude, Eierkuchen. Den haben sich alle Beteiligten verdient!

Silvia Fischer

Keltersiedlung nachverdichten

Eine super Chance, deutlich mehr Wohnraum zu schaffen!

■ Die Städtische Wohnungs- und Städtebaugesellschaft SWSG wurde gegründet, damit sie zu einer positiven städtebaulichen Entwicklung in der Stadt und zur Wohnraumversorgung der Stuttgarter*innen im preisgünstigen Segment beiträgt. Sie ist zwar nur im Besitz von sechs Prozent aller Stuttgarter Wohnungen, absolut sind dies jedoch 18.000 Wohnungen, die instand gehalten, (general-)saniert und in manchen Fällen auch abgerissen werden müssen, damit zukunfts-fähige neue Wohnungen, auch klassische Sozialwohnungen, gebaut werden können. Im Falle der Keltersiedlung, Zuffenhausen, ist nach bisherigen Überlegungen die Schaffung von bis zu 80 Prozent mehr Wohnraum als bisher denkbar, davon eine gewisse Anzahl im sozial geförderten Bereich. Da es schwierig ist, in Stuttgart überhaupt eine einigermaßen bezahlbare Wohnung zu finden und auch keine grüne Wiese zugebaut werden soll, kann auf solche Nachverdichtungspotenziale in bereits erschlossenen Gebieten nicht verzichtet werden.

MIETSENKUNG, ERSATZWOHNUNG: FAIRNESS GEFORDERT! | Natürlich ist es für die dort seit Langem wohnenden Mieter*innen ein herber Schlag, wenn sie die

Kündigung erhalten. Sie können sich jedoch darauf verlassen, dass die SWSG ihnen Ersatzwohnraum möglichst in der Umgebung anbietet und auch sonst behilflich ist. Wollen sie später wieder in ihr angestammtes Quartier zurückziehen, erhalten sie einen Euro Mietreduktion pro Quadratmeter, damit sie von der höheren Miete nicht überfordert werden. Dies ist ein faires Angebot von der SWSG!

Dass nun aber manche politischen Aktivist*innen die Furcht der Mieter*innen schüren und vor Abriss-„Wahn“ und „Vertreibung“ warnen, ist perfide, aber leicht durchschaubar. Sie wollen Stimmung machen und daraus Stimmen für ihre Parteien ziehen. Da hilft nur, dass die SWSG über das geplante Vorgehen und die Abläufe ausführlich informiert, so dass Mieter*innen und Öffentlichkeit „mitgenommen“ werden. Richtig ist aber auch, dass man für seine Rechte schon immer hat kämpfen müssen! Deshalb beobachten wir genau, ob sich die SWSG tatsächlich anstrengt, um für die Mieter*innen individuell passende Lösungen bei der Beschaffung von Ersatzwohnraum zu finden.

Silvia Fischer



Diese Wohnungen fürs Klinikpersonal werden nun nach und nach modernisiert. Foto: Florian Pitschel



Wenig Holz in Stuttgart

Holzbauweise? Fehlanzeige! Vor allem beim Geschosswohnungsbau ist sie unterrepräsentiert – trotz ihrer vielen Vorteile.

■ In Örebro, einer schwedischen Stadt 200 Kilometer östlich von Stockholm, soll bis 2019 ein kompletter Stadtteil neu gebaut werden – mit mehrgeschossigen Wohnbauten aus Holz. In Finnland hat sich Helsinki auf den Weg zur Green City gemacht und plant in diesem Zusammenhang auch eine „Wood City“ mit zum Teil spektakulärer Architektur. In der Schweiz und in Österreich haben moderne Wohngebäude in Holz schon lange Fuß gefasst. Es gibt wirklich schöne und vielfältige Beispiele für zeitgemäßen Wohnungsbau aus dem nachwachsenden Rohstoff Holz.

HOLZ IST X MAL ERSTE KLASSE! | Während die Bäume wachsen, produzieren sie Sauerstoff, reinigen die Luft und bieten vielen Tieren Wohn- und Lebensraum – und uns Menschen den wunderbaren Erholungsort Wald. Für das Wohnen bietet der Baustoff Holz sehr angenehme raumklimatische Eigenschaften, die sich auf uns Menschen positiv auswirken. Der Baustoff ermöglicht ein flexibles und auch schnelles Bauen. Und irgendwann, wenn ein Holzhaus in ferner Zukunft ersetzt werden soll – es kann Jahrhunderte alt werden – ist es wiederum denkbar einfach recyclebar.

RECHTLICHE HÜRDEN SIND GESUNKEN. | Die Landesbauordnung Baden-Württemberg lässt seit dem 1. März 2015 (nachträglich Dank an Grün-Rot!) zu, dass Decken sowie tragende, aussteifende oder raumabschließende Wände und Stützen, die als hochfeuerhemmende Bauteile oder als feuerbeständige Bauteile ausgeführt werden müssen, aus brennbaren Baustoffen (wie z. B. Holz) ohne Brandschutzbekleidung bestehen dürfen, soweit die erforderliche Feuerwiderstandsdauer von 60 bzw. 90 Minuten tatsächlich erreicht wird. Dadurch wird auch bei Gebäuden über sieben Meter Höhe der Massivholzbau durchgängig ermöglicht, wodurch der Einsatzbereich von Holz als Baustoff deutlich erweitert wird. Anders ausgedrückt bedeutet das: Seit März 2015 können auch höhere Gebäude als nur dreigeschossige Gebäude in



Holzbauweise gebaut werden. Dem urbanen Wohnungsbau in Holz steht also schon seit einem Jahr nichts mehr im Weg.

HOCH HINAUS GEHT'S TROTZDEM ANDERSWO. WARUM NICHT IM NECKAR-PARK? | Auch in Deutschland sind schon hohe Wohngebäude in Holzbauweise erstellt worden: In Bad Aibling wurde 2011 ein achtgeschossiges Wohnhaus aus Holz errichtet, und in Berlin am Prenzlauer Berg, Esmarchstraße 3, ein siebengeschossiges Wohngebäude in der beeindruckend kurzen Bauzeit von Juni 2007 bis zum Einzug im März 2008. Dieses Gebäude war eine zeitlang das höchste Holzwohngebäude der Welt. Die Stadt München fördert den Neubau einer Siedlung in Bogenhausen – ganz in Holzbauweise. Auf dem ehemaligen Bundeswehrgelände der Prinz-Eugen-Kaserne sollen innovative Holzbauprojekte in der Größenordnung von 450 Wohnungen entstehen.

Ingenieure, Planer, Hersteller beschäftigen sich schon lange mit dem Thema und stehen parat, auch bei uns in der Stadt loslegen zu dürfen. Seit geraumer Zeit wird der Holzbau unter anderem auch zur Stärkung der Forstwirtschaft in Baden-Württemberg wissenschaftlich begleitet. Die nächste Fachtagung Holzbau findet Ende November in Stuttgart statt. Bei der IBA 2013 in Hamburg hat mich ein fünfgeschossiges Holzgebäude beeindruckt, und ich musste sofort an den Neckarpark denken. Solche Gebäude müssen unbedingt das neue Stadtquartier bereichern. Anfang letzten Jahres hatte unser Antrag „Geschosswohnungsbau aus Holz“ exakt dieses Thema

aufgegriffen. Die Antwort der Verwaltung verwies auf das Stuttgarter Konzeptverfahren, das den Grundsatzbeschluss für eine Verfahrensweise bei der Ausschreibung und Vergabe städtischer Grundstücke an Bauträger mit Vorrang der Konzeptqualität enthält. Ein zusätzliches Kriterium könnte die Verwendung von Holz als Baustoff sein. Da die Stadt Eigentümerin der Grundstücke ist, könnte das bei der Vergabe eine wesentliche Rolle spielen. Also müssen wir das jetzt einfach in die Tat umsetzen!

Gabriele Munk



Schullandschaft für viele Jahre planen ...

... und die Eltern dabei einbeziehen!

■ Im Rahmen der weiteren Entwicklung der Stuttgarter Schullandschaft wurde beabsichtigt, eine Reihe von Grundschulen innerhalb der jeweiligen Schulbezirke entsprechend ihrer aktuellen Schülerzahlen zusammenzulegen. Bereits der vorige Gemeinderat hatte ein grundsätzliches Konzept verabschiedet, nach welchem das Schulverwaltungsamt prüfen sollte, ob einzelne Schulen zusammengelegt werden können.

VOM AMT EMPFOHLEN | In kurzen zeitlichen Abständen hat das Amt nun empfohlen, die Grundschulen im Bezirk Degerloch sowie in den Schulbezirken Stuttgart-Süd und Weilimdorf zusammenzulegen. In diesem Prozess müssen selbst-

verständlich auch die weiterführenden Schulen des jeweiligen Schulbezirks in den Blick genommen werden, denn sie bekommen in der Regel die freie Grundschulkapazität zugeschlagen. Während des Verfahrens hat sich jedoch herausgestellt, dass in allen Bezirken die jeweiligen Schulen bzw. deren Elternschaft sich nicht mitgenommen fühlten – und zwar sowohl bezüglich der Aufklärung über die Bedeutung einer Zusammenlegung als auch über den zeitlichen Ablauf des Verfahrens. In der Regel wurde bzw. wird besonders durch die Elternschaft eine Zusammenlegung „ihrer“ Grundschule mit einer anderen Schule abgelehnt. In diesem Spannungsfeld ist es für uns als Fraktion besonders wichtig, einerseits zu hören, was Schüler*innen, Lehrer*innen

und Eltern der Grundschulen im Einzelnen benötigen, und andererseits den Blick auf die Zusammenhänge des gesamten Schulbezirks nicht zu verlieren. So wurde beispielsweise in Degerloch die Zusammenlegung der zwei Grundschulen gegen unser Votum abgelehnt. Unter Einbeziehung des Raumbedarfs der weiterführenden Schulen in diesem Stadtbezirk erscheint uns diese Entscheidung als naheliegend für die Eltern der Grundschüler*innen, aber schwierig für die zukünftigen Schüler*innen der weiterführenden Schulen – und somit als wenig zukunftsweisend. Die Entscheidungen in Bezug auf die Zusammenlegung der Grundschulen der weiteren Schulbezirke stehen noch aus.

ZUSAMMENLEGUNGEN IN ZUKUNFT DEUTLICH OFFENER DISKUTIEREN |

Besonders an das Schulverwaltungsamt richten wir unseren Hinweis, die jeweilige Elternschaft der betroffenen Schulen deutlich mehr in den Verfahrensablauf einzubinden, Vorschläge und Änderungswünsche früh vorzubringen und sie diskutieren zu lassen.

Wichtig ist für uns, in diesem Prozess mit den Beteiligten im Gespräch zu sein, um anschließend eine Entscheidung treffen zu können, die für viele Jahre Bestand haben soll.

Gabriele Nuber-Schöllhammer



■ ÄLTESTE KIRCHE DER STADT SANIERT. EICHENHOLZ HÄLT!

Die jahrhundertelange Tradition des Holzbaus hat sich als extrem nachhaltig und standhaft bewährt. Am Turm der ältesten Kirche Stuttgarts, der Martinskirche in Plieningen, lässt sich wunderbar erkennen, wie dauerhaft die Eichenbalken seit 573 Jahren das von Wind und Wetter umtoste Kirchturmdach tragen. Bei der im März abgeschlossenen Sanierung mussten erstaunlich wenig schadhafte Stellen im Turmgebälk ausgewechselt werden. Die handwerkliche Meisterleistung wurde 1443 ohne Strom und Maschinen erstellt und hält bis heute. G. M.

Fotos: Gabriele Munk



BANKEN

BW-Bank-Filialen heute und morgen

Das Programm „BW Morgen“ läuft an. Es ist mit Einschnitten für Kund*innen und Mitarbeiter*innen verbunden.

■ Landauf, landab und auch im wirtschaftsstarke Süden der Bundesrepublik werden Bank-Filialen geschlossen. So wandelt die Kreissparkasse München Starnberg Ebersberg 20 ihrer insgesamt 75 Geschäftsstellen in reine SB-Filialen mit Geldautomat und Kontoauszugsdrucker um; die Kreissparkasse Tübingen gibt 14 ihrer 53 Zweigstellen auf; in Ludwigsburg-Aurich teilen sich Sparkasse und Volksbank tageweise abwechselnd eine Filiale. Zum Ersatz der entfallenen Leistungen werden unter anderem Geldbringdienste, persönliche Beratung zuhause, Agenturlösungen, telefonische und Videoberatung eingesetzt. Die Zeiten, in denen durch das Privatkundengeschäft und den Filialvertrieb satte Gewinne eingefahren wurden, sind vorbei. Hauptgründe für diesen Abwärtstrend sind die Niedrigzinspolitik der EZB, die schärferen Regulierungsvorgaben für Geldhäuser, das zunehmende Internetbanking und die Tatsache, dass Gelddienstleistungen heute nicht mehr nur von Banken erbracht werden. Mittelfristig ist nicht mit einer Änderung der Verhältnisse zu rechnen.

Foto: Andrea Münch

In diesem Spannungsfeld zwischen geringeren Einnahmen, höheren Ausgaben und weniger Kunden fallen die durch den Filialbetrieb entstehenden Personal- und Verwaltungskosten besonders ins Gewicht. 2015 riet daher nicht zuletzt ein Bundesbankvertreter, Kosten einzusparen und das noch relativ große Filialnetz der Sparkassen zu hinterfragen. Es könne keine Strategie sein, auf Dauer aus der Substanz zu leben.

EINSCHNITTE AUCH IN STUTTGART. ES GEHT NICHT UM MEHR PROFIT.

Diese Rahmenbedingungen – auf die auf lokaler Ebene kein direkter Einfluss genommen werden kann – gelten auch für Stuttgart. Bis 2020 sollen daher im Programm

„BW Morgen“ ein Teil der 64 Filialen bestehen bleiben, in Beratungszentren (dort gibt es dann ganztägig oder nach Vereinbarung Beratungsmöglichkeiten, und der Kassensbereich ist durch SB-Automaten ersetzt) oder in SB-Standorte umgewandelt oder im Einzelfall geschlossen bzw. zusammengelegt werden. Wir Grünen tragen diesen Weg mit, denn es geht nicht um Profitmaximierung, sondern darum, dass die Stadt als Miteigentümerin auf einen wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb achten muss.

Für uns Grüne ist und bleibt die Vertretung der BW-Bank im Stadtbild essentiell. Für Kund*innen, zum Gewinnen neuer Kund*innen und für die Nahversorgung ist die Präsenz der Bank in den Stadtteilen wichtig.

Lokale Initiativen benötigen weiterhin die Unterstützung und das Sponsoring der Bank.

Da das Personal einen Großteil der Umwandlungen schultern muss, war es wichtig, dass der Personalrat den Sozialplan unterstützt. Die Anzahl der Auszubildenden wird sich verringern; dies sehen wir kritisch, allerdings soll nach wie vor jede/r Auszubildende übernommen werden. Nicht zuletzt erwarten wir, dass die Bank die Digitalisierung zum Erschließen von neuen Geschäftsfeldern wie dem Online-Bezahlsystem Paydirekt nutzt.

Andrea Münch



Die Filiale Augsburgener Platz wird zum Beratungszentrum. Ab 30. Mai 2016!

<p>Persönliche Beratung.</p> <p>Wir beraten Sie gerne hier am Augsburgener Platz. Bitte vereinbaren Sie vorab einen Termin.</p> <p>Telefon 0711 124-44534</p>	<p>SB-Service.</p> <p>Unser Geldautomat mit Einzahlungsfunktion und unser Konten-Manager stehen Ihnen weiterhin hier vor Ort zur Verfügung.</p> <p>Rund um die Uhr</p>
<p>BW-Bank Service-Center.</p> <p>Ein Anruf – und wir kümmern uns gerne um Ihr Anliegen. Mo. – Fr. 8 – 20 Uhr, Sa. 9 – 14 Uhr.</p> <p>Telefon 0711 124-44005</p>	<p>Filialservice.</p> <p>Bei sonstigen Servicethemen wenden Sie sich an unsere Filiale Bad Cannstatt.</p> <p>Marktstraße 3, Stuttgart</p>

Alle Filialen, Beratungszentren und Geldautomaten finden Sie unter: www.bw-bank.de/filialen

Baden-Württembergische Bank **BW Bank**

Gebetsraum in der City

■ Rund zehn Prozent der Stuttgarter Bevölkerung ist muslimischen Glaubens. Zählt man die bei uns angekommenen Flüchtlinge hinzu, leben inzwischen wohl deutlich mehr als 60.000 Muslime in unserer Stadt. Leider spiegelt sich diese Zahl in keiner Weise in angemessenen Gebetsstätten wider. Derzeit gibt es stuttgartweit ca. 25 Gebetsräume, die von unterschiedlichen Moscheegemeinden und muslimischen Gebetsgruppen eingerichtet worden sind. Es gibt nur sehr wenige „echte“ Moscheen. Die Gebetsräume sind oft stark frequentiert und werden regelmäßig zum Beten und für Versammlungen genutzt. Sie befinden sich fast ausschließlich in den Außenbezirken von Stuttgart. Dies hat für gläubige Muslime den Nachteil, dass viele während der Arbeitszeiten ihre Gebetsstätte nicht erreichen können. Auch für auswärtige Besucher, die muslimischen Glaubens sind und sich in der Innenstadt aufhalten, gibt es keine Möglichkeit des zurückgezogenen Betens.

UNWÜRDIG. AUCH FÜR STUTT GART

Da die Gebetszeiten im Koran vorgeschrieben sind, müssen bekennende Muslime oft unter unwürdigen Bedingungen ihren Glauben praktizieren: in Hauseingängen oder Treppenhäusern, Lagerhallen, Hinterhöfen. Das ist für eine weltoffene Stadt, in der Menschen unterschiedlichster Hautfarbe, Glaubens, Bildung etc. zusammenleben, nicht angemessen. Hier gilt es unserer Meinung nach, umgehend Abhilfe zu schaffen. Der Arbeitskreis der Stuttgarter Muslime sucht seit Langem einen angemessenen Gebetsraum in City-Lage. Er soll unterschiedlichen muslimischen Gruppen und Glaubensrichtungen zum Beten zur Verfügung stehen, also explizit nicht nur einer Glaubensgemeinschaft vorbehalten sein. Wir Grünen haben die Liegenschaftsverwaltung hinzugezogen. Denn es muss dringend ein repräsentativer Raum bzw. eine Wohnung im Innenstadtbereich gefunden werden, mit dem Stuttgart auch weiterhin die Willkommenskultur repräsentiert und aktiv für die hier seit Langem lebenden Muslime und für muslimische Gäste eintritt.

Gabriele Nuber-Schöllhammer



Übermorgenmarkt auf dem Marienplatz, 28. Mai: „Keine Kohle für Kohle!“

Foto: Joachim E. Röttgers

GELDANLAGEN

Divest – reinvest now!

Die Deinvestment-Bewegung fordert Anleger auf, ihre Finanzen klimaschädlichen Unternehmen zu entziehen und klimafreundlich zu investieren.

■ Der Klimawandel ist keine abstrakte Bedrohung mehr, sondern dabei, unsere Welt zu verändern. Wohlfeile Appelle, doch bitte weniger CO₂ zu verbrennen, helfen also nicht weiter. 1996 und 2005 beschlossen die Mitgliedsstaaten der EU das „Zwei-Grad-Ziel“; also die mittlere Erderwärmung, gemessen seit Beginn der industriellen Revolution, auf zwei Grad zu begrenzen. Diesem Ziel schlossen sich 2010 die 194 Mitgliedsstaaten der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen an. Kohlenstoff, der aus der Nutzung fossiler Brennstoffe stammt, baut sich in den Reservoirs Luft, Wasser, Boden und Pflanzenwelt nur durch die sehr langsam wirkende Verwitterung von Gestein auf natürliche Weise wieder ab. Um das Zwei-Grad-Ziel zu erreichen, müssten die weltweiten Treibhausgas-Emissionen bis 2050 um mindestens 50 Prozent sinken; in den Industrieländern um 80 bis 95 Prozent (jeweils gegenüber 1990). Zwischen 70 und 80 Prozent der schon nachgewiesenen, wirtschaftlich nutzbaren fossilen Energievorräte müssen dafür in der Erde bleiben. Hier setzt die Divestment-Bewegung an. Zum einen sind die Unternehmen des fossilen Sektors keine wertbeständigen Geldanlagen mehr, denn diese Unternehmen können einen Großteil ihrer erschlossenen

fossilen Reserven nicht mehr nutzen, ohne dabei das Zwei-Grad-Limit für die globale Erwärmung zu überschreiten. So entsteht die „Carbon Bubble“, die derzeitige bilanzielle Überbewertung der entsprechenden Unternehmensanlagen, auch „stranded assets“ genannt. Zum anderen wird mit der Investition in Unternehmen des fossilen Sektors zwar mittelbar, doch unausweichlich der Klimawandel verstärkt. Es ist daher im Interesse der Anleger*innen, zu „De-Investieren“, also Geld aus diesen Anlagen abzuziehen und in erneuerbare Energien zu „Re-Investieren“ – und es ist im Interesse aller Bürger*innen, dass diese Grundsätze befolgt werden.

Mittlerweile haben sich bereits große institutionelle Geldanleger wie die Universität Stanford zum Deinvestmet entschlossen; auch die Stadt Münster hat einen solchen Beschluss gefasst. Die Allianz AG will sich immerhin aus dem Kohlegeschäft zurückziehen, und das EU-Parlament fordert eine Deinvestment-Strategie im Gesetzesvorschlag zur betrieblichen Altersvorsorge.

Die Stadt Stuttgart besitzt ein Vermögen von gut einer Milliarde Euro. Ein Teil davon ist in Unternehmensanleihen und Aktien angelegt. Noch vor den Ferien sollen die neuen Anlagerichtlinien beschlossen werden. | **WIR HABEN DIE STADT AUFGEFORDERT, IHR ANLAGEVERMÖGEN NACH DEINVESTMENT-KRITERIEN UMZUSCHICHTEN.**

Andrea Münch

Beweg dich selbst!

Neue Studie zur Motorik von Kita-Kindern ergibt: Die Kleinen stehen auf wackeligen Beinen. Kommunalpolitik kann helfen, dem etwas entgegenzusetzen, wir Grünen sehen Bewegungsbedarf – im Alltag von Kindern wie auch im Gemeinderat.

■ Zu Beginn ein kleiner Selbstversuch: Die geneigten (!) Leser*innen mögen sich auf ein Bein stellen und auf die Uhr sehen. Wie lange war es möglich, die Balance zu halten? Dreißig Sekunden – das scheint kein großes Problem zu sein, nicht wahr? Ist es auch nicht. Zumindest nicht für 15 Prozent der Kinder in unseren Kitas. Für mehr als die Hälfte der Kinder endet die Balanceübung aber nach knapp zehn Sekunden durch Umkippen. Zu diesem Ergebnis kommt die KiTa-fit Studie zur Motorik, die das Amt für Sport und Bewegung durchgeführt hat. Die Ergebnisse sind alarmierend. Der Gleichgewichtssinn der Kinder ist – im Übrigen unabhängig von der sozialen Schicht – zum Teil massiv unterentwickelt. Jetzt könnte man meinen, dass das bisschen Balancieren ja keine gravierenden Auswirkungen habe. Aber so einfach ist es nicht. Studien (z. B. „Schnecke“ 2014 in Hessen) haben nachgewiesen, dass die Steigerung des Gleichgewichtssinns auch eine Verbesserung der schulischen Leistung nach sich zieht. Der Grund ist so einfach

wie einleuchtend: Der Gleichgewichtssinn ist der früheste aller Sinne und damit auch die Grundlage aller anderen Sinne.

WENIGER BEWEGT-WERDEN | Auch und gerade deswegen sind die Ergebnisse der Motorik-Studie so frappierend und geben Anlass zum Handeln. Es war deshalb richtig, im letzten Haushalt das KiTa-fit-Programm auf eine institutionelle Förderung umzustellen und dadurch Planungssicherheit für die Kitas zu gewährleisten. Hier gilt es in der Zukunft, vor allem auf die Schulung und Ausbildung der Erzieher*innen im Hinblick auf Bewegungsförderung Wert zu legen.

Aber darüber hinaus bewahrheitet sich einmal mehr, was wir Grünen bereits seit Jahren ansprechen: Kinder (wie auch wir Erwachsenen) werden in der heutigen Stadtgesellschaft viel zu wenig zur Bewegung angeregt. Bewegung muss wieder etwas Selbstverständliches werden, das in den Alltag Einzug hält. Da fährt dann z. B. kein „Mama-Taxi“ mehr, sondern es geht zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule (bzw. zur Arbeit). Da heißt es auch, die Rolltreppe mal links liegen lassen und lieber Treppen steigen. Und deswegen ist es auch richtig, dass wir Grünen die Aufwertung der Wegebeziehungen im öffentlichen Raum oder den Ausbau von Radwegen fordern. Zudem müssen gezielte Bewegungsangebote entstehen. Nach jahrelangem Kampf konnten wir nun endlich auf dem oberen Teil des Wasens bei der Mercedesbrücke eine Bewegungslandschaft für den Freizeitsport installieren – den WasenSportSommer. Im Haushalt haben wir außerdem Geld für die Ausstattung zweier Plätze mit niederschweligen Bewegungsangeboten beschlossen. Diese gilt es nun schnell einzurichten. Wir müssen den öffentlichen Raum wieder vom Verkehr zurückgewinnen, damit wir in Zukunft weniger bewegt werden und uns wieder mehr selbst bewegen.

Benjamin Lauber



WasenSportSommer. Bei Sommerwetter voller...
Foto: Benjamin Lauber



FAHRRAD-AKTIONSTAG

Mehrere Jahre lang haben wir bei den Fahrradaktionstagen Lastenräder präsentiert und gezeigt, welche Vielfalt herrscht und welches Potenzial sie bergen. Dieses Mal stellten wir eher die Dienstleistungen in den Vordergrund: die Velo-Carrier – mittlerweile schon oft in der Stadt zu sehen –, das Kaffeerad oder die Bürgerrikscha aus Vaihingen, die, wie das Foto vom 11. Juni zeigt, sichtlich Spaß macht. Gefreut hat uns auch die Lastenrad-Roadshow auf dem Marktplatz am 20. Juni und die Nachricht, dass das von uns beantragte Modellprojekt „Lastenräder in der City-Logistik“ noch dieses Jahr starten wird.

Foto: Redaktion



PILOTVERSUCH

Stadtbahn: Zeit für Fahrrad-Linien! Neue Wege bei der Fahrradmitnahme

Bei der Verkehrsmittelwahl zieht das Fahrrad in unserer hügeligen Stadt noch viel zu oft den Kürzeren. Bergauf per U-Bahn? Diese Option gehört optimiert!

Ohne einen deutlichen Anstieg des Radverkehrsanteils am Modal Split (er zeigt die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel an) werden die durch den Verkehr verursachten Probleme in Stuttgart nicht zu lösen sein. Mit dem Ausbau des Radwegenetzes und dem Erfolg der Pedelecs verbessern sich die Rahmenbedingungen für den Radverkehr kontinuierlich. Allerdings bleibt manche Steigungsstrecke eine für Umsteigewillige nach wie vor nur schwer überwindbare Hürde.

KOSTENLOS, MEISTENS, FÜR FAST ALLE – DAS REICHT NICHT! Die kostenlose Fahrradmitnahme in den Stadtbahnen hilft nur bedingt, ist sie doch in den Hauptverkehrszeiten ausgesetzt und auch sonst quantitativ sehr begrenzt. Lediglich die Zahnradbahn (sie verkehrt zwischen Marienplatz und Degerloch) bietet mehr und zeitlich unbegrenzte Mitnahmemöglichkeiten. Nicht erst mit dem Erfolg der Downhill-Strecke gerät aber auch die Zahnradbahn an Kapazitätsgrenzen. Mancher Alltagsradler gibt entnervt auf, wenn die Wartezeiten immer länger werden – von den Konflikten um die begehrten Fahrradmitnahmeplätze ganz zu

schweigen. Es ist aus unserer Sicht deshalb dringend notwendig, dass das Angebot zur Fahrradmitnahme erweitert wird. Das fordern immer drängender auch die Bezirksbeirat*innen und die Bürger*innen auf den Fildern und im Stuttgarter Norden. Wir schlagen deshalb vor, bei der Fahrradmitnahme neue Wege zu gehen. Eine generelle Freigabe auf allen Stadtbahnstrecken halten wir angesichts kontinuierlich steigender Fahrgastzahlen und sich im Berufsverkehr abzeichnender Kapazitätsengpässe nicht für sinnvoll. Sehr wohl aber eine Ergänzung der bisherigen Praxis auf mindestens einer der Talquerlinien zwischen Filderebene und Killesberg/Prag.

PILOTVERSUCH AUF TALQUERLINIEN

So könnte in einem Pilotversuch die im 20-Minuten-Takt zwischen Killesberg und Leinfelden verkehrende U5 ganztägig oder zumindest in der Hauptverkehrszeit mit für die Fahrradmitnahme umgerüsteten Stadtbahnwagen erweiterte Mitnahmemöglichkeiten bieten. Vergleichbares könnte dann auch auf der U15 getestet werden. Es gäbe dann ausgewiesene „Fahrradmitnahme-Linien“ auf den wichtigsten Steigungsstrecken, in denen die Mitnahme ohne Sperrzeiten möglich wäre. Eine solche Regelung in Ergänzung der bisherigen Praxis halten wir für einigermaßen nachvollziehbar und ließe sich auch gut kommunizieren,

unter anderem durch Kennzeichnung der dafür vorgesehenen Stadtbahnwagen. Die Wagen müssten mit vergleichsweise geringem Aufwand so umgebaut werden, dass es weniger Sitzplätze, dafür aber mehr Stehplätze bzw. mehr Platz für Fahrräder gibt. Vorbild könnten hier die Sitzanordnungen in den neuen S-Bahnen sein. Kapazität ginge dabei nicht verloren, lediglich die Anzahl der Sitzplätze wäre in diesen Wagen geringer.

Voraussetzung wäre allerdings die Bereitschaft der SSB-Führung, sich auf einen solchen Pilotversuch und den erforderlichen Umbau einiger Stadtbahnfahrzeuge einzulassen. Dieser könnte beispielsweise im Zuge bevorstehender Generalüberholungsprogramme oder bei Neuanschaffungen erfolgen. Zweitens bräuchte ein solcher Versuch natürlich auch die entsprechenden Mehrheiten im Aufsichtsrat. Bisher erwies sich der SSB-Aufsichtsrat sowohl auf der kommunalpolitischen Seite des Anteilseigners Stadt Stuttgart, als auch auf der Arbeitnehmerseite mehrheitlich als Phalanx gegen jede Form der erweiterten Fahrradmitnahme. Vielleicht gelingt ja mit diesem moderaten Ansatz eine Kehrtwende.

Jochen Stopper

VERKEHR

Radfahren in Stuttgart

Überblick über aktuelle Aktionen und Pläne, um Verbesserungen für den Radverkehr zu erreichen.

■ Immer mehr Menschen legen ihre Wege auf dem Fahrrad zurück. Bis fünf Kilometer ist man von Tür zu Tür schneller als mit dem Auto. Die Parkplatzsuche fällt ja weg. Das Pedelec erweitert die Distanz noch einmal. Dennoch ist es zuweilen schwierig, in den Bezirken die Notwendigkeit von Radstreifen verständlich zu machen. Noch immer entscheiden sich Bezirksbeiräte im Zweifel für die Parkplätze, die ihnen zum Opfer fallen würden. Dabei kaufen gerade Radfahrende lokal ein und kommen öfter als die Autofahrenden. Radverkehr belebt Ortskerne und Innenstädte.

Unstrittig ist inzwischen die Fahrradstraße, in die noch vor den Sommerferien die Tübingerstraße umgewandelt wird. Sie ist zwar für Anlieger frei, wird aber teilweise Einbahnstraße für die PKWs. Hier sind schon jetzt deutlich mehr Fahrräder unterwegs als Autos. Ein Projekt, für das sich die Grünen im Bezirksbeirat Süd seit vielen Jahren eingesetzt haben. Auf Fahrradstraßen haben Radfahrende Vorrang, sie dürfen auch nebeneinander fahren. Zebrastreifen geben Fußgänger*innen Raum zum Queren.

POLITIK FÜRS RAD HEISST AUCH: PRÄSENZ ZEIGEN. MIT CRITICAL MASS UND BREZELN, STERNAHRT, SATTELFEST | Radfahrende wünschen sich allerdings mehr Verbesserungen auf der Hauptradroute 1 durchs Zentrum. So ist die Ampelschaltung am Tagblatturm eine Geduldsprobe. Die Critical Mass hat dort im Winter morgens Brezeln und heiße Getränke verteilt, als Dankeschön an die Winterradler*innen. Die populäre Radbewegung ist auf dem besten Weg, in diesem Jahr bei einer ihrer

Freitagstouren die Marke von 1.000 Teilnehmer*innen zu überschreiten. Radfahren ist Trend in Stuttgart. Das zeigt auch die Zählstelle an der König-Karls-Brücke beim Leuze. Wer an der neuen Anzeigensäule vorbeiradelt, kann sofort sehen, der wievielte er gerade ist. Im Durchschnitt sind es etwa 2.300 am Tag (70.000 im Monat). Es können aber auch mal 6.000 sein. Auch deshalb, weil die Baustellen vor der Wilhelma den Radverkehr über die Brücke lenken. Im Sommer wird sich zeigen, ob der Neckardamm die Massen an Radfahrenden und Spaziergänger*innen noch fasst. Wir Grünen im Gemeinderat haben deshalb beantragt, für die Baustellenzeit eine Alternativroute über die Schönstraße für Radfahrende attraktiv zu machen. Als Angebot an schnellere Radler zur Entlastung der Fußgänger auf dem Neckardamm. Wichtig für die Förderung des Radverkehrs ist aber nicht nur eine sich stetig verbessernde Radinfrastruktur, sondern auch das öffentliche Bekenntnis zum Radfahren. Das leistete beispielsweise das „Sattelfest“ am Samstag, dem 11. Juni, unserem Fahrradaktionstag. Die Sternfahrt wurde von der Critical Mass organisiert. Auf dem Schlossplatz gab es wieder viele Räder zu sehen, Tipps zur Sicherheit, Fahrradservice und ein Bühnenprogramm rund ums Radfahren in Stuttgart.

Christine Lehmann

Christine betreibt den Blog „Radfahren in Stuttgart“



Zählstelle beim Leuze. Foto: Florian Pitschel



Filmstadt Stuttgart

■ **ITFS, FMX, SPOTLIGHT** | Ende April und Anfang Mai fanden in Stuttgart gleich drei Filmereignisse der Oberklasse statt. Neben dem 23. Internationalen Trickfilm-Festival Stuttgart ITFS und der zeitgleich stattfindenden FMX, Europas einflussreichster Konferenz für digitales Entertainment und interaktive Visualisierungstechniken, fand auch das 19. Festival für Bewegtbildkommunikation spotlight statt. Durch die Unterstützung des Gemeinderats auf Antrag der Grünen Fraktion konnte das renommierte Festival, das zu den 15 weltweit wichtigsten Kreativwettbewerben zählt, in Stuttgart etabliert werden. Es arbeitet eng mit dem zur gleichen Zeit veranstalteten ITFS und dem dortigen Animated Com Award zusammen.

FILM- UND MEDIENHAUS | Nur eines fehlt Stuttgart nun noch als Hauptstadt des (Animations-)Films: ein Haus für Film und Medien. Doch auch hier geht es voran: In der letzten Sitzung des Kulturausschusses wurden die Arbeitsergebnisse der ersten Phase der Planungsstudie Film- und Medienhaus Stuttgart vorgestellt. Raumkonzeption sowie mögliche Örtlichkeiten, von Calwer Passage bis Breuninger-Parkhaus, sind fundiert. Nun heißt es dranbleiben und eine Umsetzung der Planungen in einem absehbaren Zeitrahmen ermöglichen.

Petra Rühle

Großes Kino auf dem Schlossplatz.
Foto: Trickfilm-Festival Stuttgart



Einladung

■ SICHTBARKEIT IM MANAGEMENT: FÜHRUNGSKRÄFTE AUS WIRTSCHAFT UND POLITIK IM DIALOG

Gesprächsrunde im Rahmen der CSD-Kulturtag
am Freitag, 8. Juli, 19.30 Uhr,
Rathaus Stuttgart, Großer Saal.

Als wir die gemeinsame Veranstaltung der Grünen Fraktion und des Völklinger Kreises zum diesjährigen CSD planten, konnten wir nicht ahnen, was vor wenigen Wochen in Orlando geschah oder dass in Istanbul die traditionelle Parade der „Pride Week“ verboten wurde und zahlreiche Verhaftungen stattgefunden haben. Das Motto Sichtbarkeit ist und bleibt wichtig! Der Völklinger Kreis ist seit 25 Jahren sichtbar und lädt zu einem Jahresempfang als Beitrag zur OPERATION SICHTBARKEIT. Namhafte Vertreter*innen aus Wirtschaft und Politik erörtern die Frage nach der Sichtbarkeit im Management. Wie verändern sich Unternehmenskulturen, wie sieht es aus mit Akzeptanz und gleichen Chancen im Beruf?

Wir laden herzlich zu unserer Veranstaltung und zum anschließenden Empfang ein.

Der Eintritt ist frei. Eine Anmeldung unter 0711 216-60722 oder Mail gruene.fraktion@stuttgart.de würde die Vorbereitung erleichtern.

Veranstalter: Völklinger Kreis, Regionalgruppe Stuttgart, Wirtschaftsweiber Stuttgart, IG CSD Stuttgart, Bündnis 90/Die Grünen im Gemeinderat Stuttgart.





Gangolf Stocker

Gangolf Stocker, der Vater der Protestbewegung gegen Stuttgart 21, verlässt die politische Bühne. Sein Name ist untrennbar mit der einst großen Bürgerbewegung gegen den Tiefbahnhof verbunden.

■ Schon viele Jahre vor dem Bürgerbegehren gegen S 21, das er 2007 gemeinsam mit Grünen und BUND initiierte und das in wenigen Wochen über 61.000 Stimmen erzielte, war Gangolf aktiv. Ich kann mich noch erinnern, wie er 1996 alleine über Wochen in ganz Stuttgart ein Falblatt mit Informationen zu S 21 in zigtausende Briefkästen verteilte. Leider ist fast alles eingetreten, was das Flugblatt damals prophezeite.

Zwischen uns Grünen und Gangolf im Gemeinderat und im Aktionsbündnis gegen S 21 war der Umgang nicht immer reibungsfrei, ab und an flogen auch die Fetzen, aber letztendlich war da immer ein Grundkonsens von Fairness und Respekt. Sein Wirken auf den Kampf gegen S 21 zu reduzieren, wird Gangolf nicht gerecht. Weniger bekannt sind seine vielfältigen Aktivitäten im Natur- und Umweltschutz. Er veranstaltete Tagungen zu Mobilität, Flächenverbrauch und Energiethemen und war viele Jahre im Vorstand des BUND Regionalverbands. Auch hat er bundesweit beim Abwenden der Bahnprivatisierung vor 15 Jahren einen großen, verdienstvollen Beitrag geleistet.

Persönlich kommen mir bei Gangolf seine große Begeisterung für den Schwarzwald und die badischen Weine (Grau- und Weißburgunder!) in den Sinn. Dazu sein künstlerisches Schaffen. Bei zwei seiner Vernissagen konnte ich dabei sein und nicht nur ich war begeistert von den verblüffenden Motiven und der hohen Qualität seiner Malkunst.

LIEBER GANGOLF! | Für die Zukunft wünschen wir dir vor allem Gesundheit, viele schöne Bahnfahrten und erholsame Spaziergänge im Renchtal in deinem Nord-schwarzwald. Du kannst auf dein Lebenswerk richtig stolz sein. Unsere Gesellschaft braucht auch künftig dringend solche Charaktere und Querdenker wie dich.

Clarissa Seitz

Mehr zu Gangolf in Wikipedia,
https://de.wikipedia.org/wiki/Gangolf_Stocker



STADTGRÜN

Bäume in die Stadt!

Jetzt einen Baumstandort vorschlagen und Baumpate werden!

■ Das freut uns. Das Straßenbaumkonzept kann umgesetzt werden. Im Umwelt- und Technikausschuss wurde über den zweiten Bauabschnitt der Bepflanzung neuer Baumquartiere im Geltungsbereich der Baumschutzsatzung berichtet. Im Talkessel, den Talkesselrandlagen und den dichtbesiedelten Teilen von Bad Cannstatt werden sukzessiv Straßenbäume gepflanzt. Gut, dass die Satzung 2013 novelliert worden ist, denn nun fließt auf das sogenannte Baumersatzkonto endlich mehr Geld: Ablösebeträge, die gezahlt werden müssen, wenn bei Bauprojekten im Geltungsbereich der Baumschutzsatzung Bäume mit einem Stammumfang von über 0,8 Metern gefällt und vor Ort nicht ersetzt werden können. Vorrang hat natürlich immer der Erhalt der Bäume, der durch die nun hohe Ersatzzahlung forciert wird. Wir Grünen wollten den Geltungsbereich in den letzten Haushaltsberatungen auch auf die Innenbereiche der äußeren Stadtbezirke ausdehnen, doch leider haben wir hierfür im Gemeinderat keine Mehrheit erhalten. Wie wichtig die Bäume für unser Stadtklima, die Tierwelt und unser Wohlbefinden sind, das ist inzwischen wohl allgemein bekannt.

Einen bitteren Beigeschmack hat jedoch manch eine Diskussion vor Ort, wenn endlich geeignete Baumstandorte gefunden sind und dann von Baumschutz, möglicher Verschattung und vor allem vom Baum als „Parkplatzkiller“ gesprochen wird.

PARKPLATZKILLER? GRÜNE IDYLLE FÜR BIENEN! | Beim Stadtpaziergang „Mein Stuttgart“ Ende April war es wohlthuend, durch die Allee in der Johannesstraße zu laufen und vom Imker von „Summtgart“ zu erfahren, wie wichtig der Nektar dieser Bäume für Bienen ist.

Wir unterstützen die Stadtverwaltung bei der Suche nach weiteren Baumstandorten, um auch geeignete Plätze für das 1.000-Bäume-Programm des Oberbürgermeisters zu finden. Hierfür wurde nochmals zusätzliches Geld bereitgestellt. Vorschläge für Baumstandorte sind immer willkommen, und bitte nicht vergessen: Baumpaten werden immer benötigt, denn gepflanzte Bäume brauchen auch Pflege.

Beate Schiener

Villa Berg – der nächste Schritt

Die Initiative Occupy Villa Berg hat enorm viel und gute Vorarbeit geleistet, auch der Stöckachtreff mischt bereits mit. Jetzt beginnt die offizielle Bürgerbeteiligung der Stadt.

■ Mit einem Tag der offenen Tür ist das Potenzial der Villa Berg für alle sichtbar geworden. Die Villa mit Park ist ein Kleinod mitten in der Stadt und doch vielen bislang unbekannt. Das ändert sich nun. So viele Stuttgarter*innen wollten am 23. April die Villa (wieder) von innen betrachten, dass sich lange Schlangen durch den Park bildeten.

Weiter geht auch die Diskussion um die künftige Nutzung der Villa Berg. Die Initiative Occupy Villa Berg hat hier in den letzten Jahren bereits hervorragende Vorarbeit geleistet (den Abschlussbericht mit verschiedenen Vorschlägen kann man auf <https://occupyvillaberg.files.wordpress.com> unter dem Punkt „Projektdokumentation“ online einsehen). Auch der Stöckachtreff hat sich an der Suche nach Ideen für eine zukünftige Nutzung beteiligt. Nun beginnt die angekündigte offizielle Bürgerbeteiligung durch die Stadt Stuttgart. Von den Ergebnissen und dem anschließenden Wettbewerb werden auch die Renovierung und der Umbau der Villa abhängen.

VIELE FRAGEN OFFEN, VIELE IDEEN WEITERZUENTWICKELN | Soll man versuchen, die ursprüngliche Raumstruktur wiederherzustellen? Oder den Eiermann-Saal, einst Sendesaal des SWR, mit seiner eindrucksvollen Akustik und der Walcker-Orgel restaurieren und nutzbar machen? Wie können Villa und Park wieder zusammengebracht sowie zu Stadt und Neckar hin geöffnet werden? Und vor allem aber: Wie könnte die Villa künftig genutzt werden?



Foto: Florian Pitschel

Das sind Fragen, die sich bei der nun startenden Bürgerbeteiligung stellen werden. Es gibt schon viele Überlegungen und Ideen und für diese auch gute Argumente. Jetzt sind eine offene Diskussion und ein multiperspektivischer Blick auf Villa und Park vonnöten.

MITWIRKEN BIS JAHRESENDE ... | Am Mittwoch, dem 20. Juli, 19 Uhr, sind alle Stuttgarter*innen aufgerufen, sich an der Auftaktveranstaltung in der Heilandskirche zu beteiligen. Die zuständigen Fachämter informieren über die Ergebnisse der Bestandsuntersuchung und erläutern das Beteiligungskonzept sowie das weitere Vorgehen. In Workshops werden die verschiedenen Aspekte der Neugestaltung von Villa und Park bearbeitet werden, ein Kommunikationszaun soll die Arbeit sichtbar machen. Ein komprimierter Prozess – das Abschlusspodium ist bereits für den 7. Dezember 2016 angesetzt.

... UND VORHER ZWISCHENNUTZUNG MÖGLICH MACHEN! | Bis zur Umsetzung wird trotzdem noch einige Zeit vergehen. Für diesen Zeitrahmen ist eine Zwischennutzung von großer Bedeutung. Nicht nur ist die Nachfrage nach solchen Möglichkeiten in Stuttgart sehr groß; so suchen Kulturbetrieb und Künstler in den Wagenhallen dringend Räumlichkeiten, um die dortige Umbauzeit zu überbrücken. Auch ist eine Nutzung der beste Schutz vor weiterem Verfall und Vandalismus. Und dieser ist dringend nötig, was die mutwillige Zerstörung der Walcker-Orgel beweist. Nicht nur die Studios, auch die Villa selbst, vor allem aber die gesamte Umgebung würde von einer solchen Zwischennutzung profitieren.

Petra Rühle

Autonomes Fahren: Chance oder Risiko?

Bald zumindest Realität in Stuttgart!

■ Im April hat der Stuttgarter Gemeinderat mit großer Mehrheit entschieden, dass sich die Stadt zusammen mit Ludwigsburg für ein Landesprojekt bewirbt, bei welchem auf ausgewählten Straßen ein Testfeld für vernetztes und autonomes Fahren eingerichtet werden soll. Im Falle eines Projektzuschlags könnten bereits ab Ende 2017 künftige Mobilitätskonzepte in der Landeshauptstadt erprobt werden. Wir befürworten die Antragsstellung, da Stuttgart auf diese Weise in der Erforschung neuer Mobilitätskonzepte vorne dabei sein kann. Nach der Energie- sind wir nun mitten in der Verkehrswende; sie kann durch Forschungsprojekte und klare Vorgaben zu einer nachhaltigeren Mobilität führen.

LUFTBELASTUNG SENKEN, AUTOS BESSER AUSLASTEN. | Wir erwarten uns hier von Automobilherstellern, Zulieferern und der Forschung, dass insbesondere beim Thema Emissionsvermeidung mit Projekten wie dem autonomen Fahren weitere Anstrengungen unternommen werden, um die Luftbelastung in Städten zu senken. Beispiel Stickoxid: Hier ist ein kritisches Niveau erreicht, weil neue PKWs mehr Schadstoffe ausstoßen als technisch notwendig.

An neuen LKWs sieht man, was technisch möglich wäre – aber bei PKWs aus Kostengründen und für mehr Nutzerfreundlichkeit nicht umgesetzt wird.

Mit der Verkehrswende werden wir künftig mehr Fahrräder, mehr E-Mobilität, eine Verknüpfung von Energieversorgung und Mobilität sowie autonome Fahrzeuge haben. Das autonome Fahren bietet große Chancen. Durch kontinuierlichere Geschwindigkeiten und koordinierte Fahrzeugabstände können unnötige Überhol- und Bremsvorgänge vermieden werden. Außerdem kann der Parksuchverkehr, der laut Verband der deutschen Automobilindustrie 20 Prozent des städtischen Verkehrs ausmacht, verhindert werden, da Fahrzeuge mit der Parkinfrastruktur kommunizieren und freie Parkplätze direkt anfahren.

Auch kann die Effektivität der Fahrzeugnutzung deutlich gesteigert werden. Autonome Fahrzeuge könnten, als kleine Busse fungierend, Mitfahrer an jeder gewünschten Stelle ein- und aussteigen lassen. Der Besetzungsgrad von heute 1,2 Personen pro Auto würde steigen. Und zu guter Letzt könnten auch unerlaubte Schleichverkehre durch Wohngebiete und regelwidrig hohe Geschwindigkeiten vermieden werden, wenn autonome Fahrzeuge nach definierten Regeln fahren.

ABER KEIN WILDES UMHHERKURVEN!

Es gibt auch Risiken. Künftig könnte jeder seine Erledigungen in der Stadt umherkutschieren lassen, fehlende Parkplätze wären kein Problem: Man steigt aus, das Auto fährt einfach weiter im Kreis. Dies müsste über klare Vorgaben verhindert werden. Wenn autonomes Fahren zu mehr Fahrkilometern führt, dann ist das nicht im Sinne der Großstädte. Nimmt aber der Verkehr ab und wird effizienter, dann ist autonomes Fahren Teil einer nachhaltigen Mobilität von Morgen und Baustein der Verkehrswende.

Björn Peterhoff



Foto: Lichtgut/Leif Piechowski, Stadt Stuttgart

■ SUSANNE EISENMANN

Geradlinig, streitbar in der Sache, zuverlässig und freundschaftlich im Umgang. So haben wir Susanne Eisenmann im Stuttgarter Rathaus wie auch außerhalb erlebt. Kulturpolitische Sprecherin, Vorsitzende der CDU-Gemeinderatsfraktion, Bürgermeisterin für Kultur, Schule und Sport der Landeshauptstadt Stuttgart und jetzt Ministerin für Kultus, Jugend und Sport des Landes Baden-Württemberg. Sie wird ihrer Politik treu bleiben – wie sie selbst sagte: „Wer Eisenmann will, der bekommt auch Eisenmann.“
In diesem Sinne: alles Gute!



Elektroflitzen macht Spaß!

Ein energiepolitischer Erfahrungsbericht.

■ Plötzlich war der innere Entschluss reif. Nicht mehr länger warten auf eine größere Reichweite und auf mehr Ladestationen, sondern einfach auf eine vorhandene Steckdose am Garteneingang zurückgreifen. Und los geht es – als eine von stuttgartweit nur rund 830 Halter*innen eines E-Mobils. Hauptsächlich in der Region unterwegs und im eigenen Sprengel, kurze Strecken also. Kaum einmal fällt die Ladeanzeige unter 50 Prozent, schon kann daheim wieder geladen werden. Längere Standzeiten hat mein Elektroflitzer vor allem dann, wenn öffentliche Verkehrsmittel schneller und noch unkomplizierter sind; etwa für die Fahrt in die City, ins Rathaus natürlich.

MEHR LADESTATIONEN STATT KAUF-PRÄMIE! | Ein gebrauchter Wagen ist es, sein Preis gerade mal fünfstellig. In die Zwickmühle, ob ich zur Verschwendung von Steuergeldern beitragen soll, komme ich ja nun nicht mehr. Die Autoindustrie wird den Weg zur höheren Ladekapazität der Batterien schon finden, getrieben vom internationalen Wettbewerb. Die staatliche Kaufprämie jedoch ist verschenktes Geld, das in den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur gesteckt gehört. Davon hängt doch ab, ob Elektromobilität eine Zukunft hat!

Und dann auch noch das: Die Stromproduktion aus regenerativen Energiequellen wird gedrosselt, Kohlestrom erhält Vorfahrt. Weil es auch hier nicht gelingt, die Infrastruktur, die Stromtrassen, parallel zum Ausbau der Regenerativen auszubauen. Ein herber Rückschlag für den Klimaschutz ist das, und zudem keine verlässliche Wirtschaftspolitik. Der Plan zum Bau einer eigenen Windkraftanlage auf Stuttgarter Gebiet hat sich für die Stadtwerke leider durch einen Beschluss der Region, den Standort Tauschwald zu streichen, schon im letzten Herbst zerschlagen. Nun findet hoffentlich der Strom aus deren 31 anderen Windkraftanlagen den Weg über meine Steckdose ins Kraftzentrum meines E-Mobils!

Silvia Fischer



Foto: Redaktion

ORIENTIERUNG

Gesucht, gefunden? GIS kann mehr!

Mit ihrem Geoinformationssystem (GIS) bietet die Stadt viele praktische Online-Tools. Leider kennt sie kaum jemand.

■ Viele Stuttgarter*innen wissen noch gar nicht, dass die Stadt ein enormes Angebot an Geoinformationen parat hält. Diese sind in weiten Teilen frei verfügbar und über die Homepage der Stadt abrufbar (<http://gis6.stuttgart.de>). Das wohl bekannteste und umfangreichste Werkzeug zur Nutzung ist der Stadtplan. Welche enormen Möglichkeiten zur Informationsbeschaffung er bietet, zeigt euch diese kurze Übersicht.

WELCHE INFORMATIONEN BIETET DER DIGITALE STADTPLAN? | Analog zu Google lassen sich Orte und Einrichtungen finden, doch der Stadtplan bietet noch weit mehr:

- **Orte/Gebäude.** Besonders ist, dass man direkt nach Gebäudenamen, Schulen oder speziellen Orten wie dem Schlossplatz suchen kann, nach Behörden, Ämtern und vielem mehr.
- **Infrastruktur.** Man findet die Infrastruktur, die man im täglichen Leben nutzt. Zum Beispiel Haltestellen, Fahrradstationen, Altglascontainer, WLAN-Hotspots.
- **Themenkarten.** Je nach Themenbereich lassen sich unterschiedliche Gesamtkarten der Stadt betrachten. Man findet etwa die Parkzonen des Parkraum-

managements, das Hauptradwegenetz, Wahlbezirke und baurechtliche Pläne wie den Flächennutzungsplan, Bodenrichtwerte und vieles mehr.

- **Themenmenüs.** Weitere Details lassen sich über spezielle Menüs einblenden. So findet man zum Thema „Natur & Umwelt“ beispielsweise eine Karte, in der jeder registrierte Baum der Stadt sowie dessen Art dargestellt sind. Unter „Historische Karten“ kann man bis zu 100 Jahre alte Stadtpläne aufrufen und sich historische Bilder, etwa den Marktplatz im Jahr 1960, zeigen lassen.
- **Luftbild.** Generell kann statt der Stadtplan- auch eine Luftbilddarstellung gewählt werden. Hierfür gibt es seit 2006 alle zwei Jahre aktualisierte Luftaufnahmen der Stadt. Auf diese Weise kann man die Entwicklung der letzten zehn Jahre an vielen Orten sehr gut nachvollziehen. Das frühere Messegelände auf dem Killesberg ist hierfür ein gutes Beispiel.
- **Werkzeuge.** Zusätzlich zu den Informationen gibt es Werkzeuge – auch sie sind sehr nützlich. Man kann Entfernungen oder Flächen messen oder etwas auf dem Stadtplan notieren.

Björn Peterhoff

In der Landeshauptstadt ist der Kampf um freie Parkplätze für viele Autofahrer*innen alltägliche Herausforderung. Um die Situation für Anwohner*innen zu verbessern, hat der Gemeinderat die Einführung des Parkraummanagements in weiten Teilen der Innenstadt beschlossen. Wie die Ausweitung des Systems funktioniert, das sich bereits seit 2011 im Stuttgarter Westen bewährt, das weiß wohl niemand besser als **Birgit Wöhrle** von der Straßenverkehrsbehörde beim Amt für öffentliche Ordnung. Mit ihrem Team ist sie für die reibungslose Umsetzung des Parkraummanagements in den inneren Stadtbezirken verantwortlich und hält den Kontakt zu den Bürger*innen.



Foto: Florian Pitschel



„Psychologie spielt auch beim Parken eine Rolle.“

■ **STADTBLATT:** Frau Wöhrle, am 1. Oktober 2015 hat die erste Umsetzungsstufe des Parkraummanagements in den Stadtbezirken Stuttgart-Mitte, -Nord und -Süd begonnen. Was hat sich dort seitdem verändert?

Birgit Wöhrle: Tagsüber haben wir durchschnittlich – bezogen auf alle Gebiete – 15 Prozent weniger Parkraumnachfrage. Nachts sind es durchschnittlich sechs Prozent weniger.

STADTBLATT: Welche Rückmeldungen von betroffenen Bürger*innen haben Sie bislang erreicht?

B. W.: Wir sind Beschwerde-geprägt. Wir haben in der ersten Umsetzungsstufe rund 2.500 Beschwerde-E-Mails bekommen, und ich habe sie alle bearbeitet und beantwortet. Bei mir landet ja nur das, was nicht funktioniert. Man zahlt 30 Euro für den Bewohnerparkausweis, ist eingeschlossen an allen Ecken und Enden, findet keinen Parkplatz, muss rechtswidrig parken und kriegt einen Strafzettel – na wenn dann einer sagt: „Parkraummanagement ist Abzocke und bringt gar nichts“, dann kann ich das nachvollziehen. Den Blick auf das große Ganze, den hat der Bezirksbeirat, den hat der Gemeinderat und den muss die Verwaltung haben. Die Bürger haben den natürlich nicht so. Da steht natürlich eher das eigene Interesse im Vordergrund als die große städtische Verkehrspolitik. Parkraummanagement polarisiert. Alle wollen, dass die ortsfremden Dauerparker wegbleiben. Jeder ist genervt, wenn er abends heimkommt und seine Straße steht voller Autos. „Die gehören alle nicht nach Stuttgart, die stehen alle in meiner Straße und nehmen mir meinen Parkraum weg!“ So lange es darum beim Parkraummanagement geht, ist alles gut. Sofern sie ein normales, durchschnittliches Mobilitätsverhalten haben – sprich: sie fahren *ein* Auto –, ist Parkraummanagement für sie kein Problem. Wenn sie aber *zwei* Autos haben, einen Oldtimer in der Garage, ein Mofa, ein Moped, dann wird's kritisch.

Ich habe schon oft erlebt, dass Bewohner innerhalb von fünf Minuten, nachdem sie bemerkt haben, was Parkraummanagement im Einzelnen konkret für sie bedeutet, vom absoluten Freund zum Feind geworden sind. Das ist sehr subjektiv. Ich finde diese Selbstverständlichkeit, mit der der Straßenraum in Anspruch genommen wird, bedenklich. Manche finden es normal, zwei bis drei Fahrzeuge zu besitzen, und sie finden es normal, zwei bis drei Fahrzeuge auf Kosten der Allgemeinheit draußen abzustellen. Da frage ich: Welches Selbstverständnis liegt dem zugrunde? Aber das ist unsere gesellschaftliche Normenwelt. Das ist so gewachsen.

STADTBLATT: In Stuttgart-West ist das Parkraummanagement ja schon seit 2011 etabliert, dort hat es sich bewährt. Welche Unterschiede zu den anderen Stadtbezirken haben Sie in der ersten Umsetzungsstufe ausmachen können?

B. W.: Die Besuchersproblematik spielt eine viel größere Rolle in dieser Stufe. Im Westen waren die Leute so drauf: „Bei uns ist Parken Chaos und alle leiden, und die Besucher leiden eben auch.“ In dieser Stufe jetzt gab es viele Beschwerden mit dem Tenor: „Ich sehe überhaupt nicht ein, dass meine Besucher Parkgebühren zahlen müssen.“ Das ist auch etwas, was hier neu aufgetaucht ist. Ich glaube, da geht es einfach um die Grundeinstellung, die die Leute zu diesem Thema haben, und im Westen war die Grundeinstellung: „Wir sind der wilde Westen, wir leben im Chaos.“ In Stuttgart-West waren allgemein alle Effekte viel stärker. Es war neu. Man wusste nicht, was auf einen zukommt. Die Leute hatten Angst vor den Politessen. Psychologie spielt auch beim Parken eine Rolle.

Die Fragen stellte Florian Pitschel.



AUS DEN BEZIRKEN:
S-OST

■ DIE ALTEN SENDESTUDIOS DES SWR: NICHT MEHR ZU RETTEN

In den unteren Geschossen steht das Wasser, die Versorgungsschächte sind verschimmelt und auf dem Dach ist ein Biotop entstanden: Seitdem der SWR vor zehn Jahren die Studios aufgegeben und die Versorgungsleitungen abgeklemmt hat, sind die ehemaligen Sendestudios im Park Berg dem Verfall preisgegeben. Allein die Versorgung mit Strom sowie Zu- und Abwasser wieder herzustellen, würde rund drei Millionen Euro kosten – für eine Zeit von ein bis zwei Jahre. Nachdem wir die Studios zusammen mit unserer Landtagsabgeordneten Brigitte Lösch besichtigt hatten, war klar: Damit ist leider auch die Idee einer Zwischennutzung (z. B. durch eine Unterkunft für Geflüchtete, Proberäume, Start-Ups, Künstlerateliers) vom Tisch.

Anders sieht es bei der Villa Berg aus. Dort läuft gerade die Prüfung für eine Zwischennutzung bis zur endgültigen Renovierung – mehr dazu auf Seite 19.

Fotos: Florian Pitschel



S-WEST

Erfolge des Parkraummanagements nicht gefährden!

Der Bezirksvorsteher von Stuttgart-West ist von den Vorteilen des Parkraummanagements überzeugt – und warnt jetzt, gut fünf Jahre nach der Einführung, vor gravierenden Rückschritten. Denn seit Jahresbeginn steht weniger Personal für die Überwachung zur Verfügung.

■ Nachdem am 1. März 2011 im Westen, dem Stadtbezirk mit den größten Parkraumdefiziten in Stuttgart, das Parkraummanagement erfolgreich eingeführt worden ist und viele Probleme zumindest deutlich verringert werden konnten, wird es jetzt schrittweise auf die gesamte Innenstadt ausgeweitet. Im Westen wurde allerdings zum 1. Januar 2016 dessen Überwachungsstandard um vier Personalstellen gesenkt. Dies geschah in der Annahme, dass sich diese Reduzierung nicht negativ auf die Ziele des Parkraummanagements auswirke. Die Erfahrungen der vergangenen Wochen, insbesondere die vielen Rückmeldungen

von Bürger*innen und Bezirksbeirat*innen, machen inzwischen aber deutlich, dass aufgrund dieser Personalreduzierung die positiven Wirkungen nicht mehr gewährleistet sind.

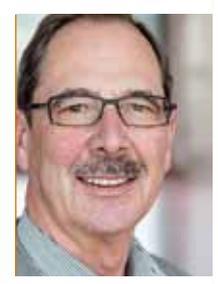
STELLENABBAU ZURÜCKNEHMEN!

Eines der wichtigsten Ergebnisse der Parkraumbewirtschaftung war der deutliche Rückgang von verkehrsgefährdenden Falschparkern (tagsüber um 63 Prozent, nachts um 31 Prozent). Dies ist heute nicht mehr der Fall. Kreuzungen und Überwege werden wieder zugeparkt, selbst auf Gehwegen stehen wieder Fahrzeuge. Dies gefährdet Fußgänger*innen, vor allem Kinder und ältere Menschen. Aber auch Auto- und Fahrradfahrer*innen können Kreuzungen nicht mehr einsehen.

Die grüne Gemeinderatsfraktion sprach dies im April im Ausschuss für Umwelt und Technik an. Bürgermeister Dr. Martin Schairer, zuständig für Recht, Sicherheit und Ordnung, bestätigte die aus der Personalreduzierung

entstandene Problematik und kündigte an, noch vor der Sommerpause über die Erfahrungen und Ergebnisse zu berichten. Die Erfolgsgeschichte des Parkraummanagements darf nicht aufs Spiel gesetzt werden. Die Entscheidung zur Reduzierung des Überwachungsstandards sollte aufgrund dieser Entwicklung noch einmal intensiv geprüft werden. Aufgrund meiner Kenntnisse und Erfahrungen sollte die Personalreduzierung rückgängig gemacht werden.

*Reinhard Möhrle,
Bezirksvorsteher Stuttgart-West*





UNTERTÜRKHEIM

Masterplan statt Trading- und Living-Down

Wie wollen wir's hier haben? Gemeinsam hirnieren, zusammen anpacken! Grüne Stadt-rät*innen auf Ortstermin.

■ In den letzten STADTBLATT-Ausgaben haben wir bereits über den Masterplan für Untertürkheim und die Entwicklung am Postareal berichtet. Da wir den Masterplan im letzten Haushalt auf den Weg gebracht und mit dessen Ausarbeitung nun einen maßgeblichen Einfluss auf künftige Verbesserungsmaßnahmen im Stadtbezirk zwischen Weinbergen und Neckar haben, waren wir als Fraktion vor Ort, um uns ein genaueres Bild der Situation zu machen.

WORKSHOPS FÜR DIE „PERLEN AM FLUSS“ | Keine Frage, in Untertürkheim hat ein Trading-Down-Prozess eingesetzt. Der lässt sich an leerstehenden Geschäften, etlichen Spielhallen und Billigläden ablesen. Wie hier entgegengewirkt werden kann und wo Verbesserungspotenziale liegen, haben wir uns angeschaut. Im Lindenschulviertel wird in Kürze das erste der Projekte

realisiert, die sich wie eine Perlenkette am Fluss entlang durch die Stadt ziehen werden. Diese alte grüne Vision der Stadt am Fluss kommt an: Im ersten Workshop haben rund 100 Bürger*innen gesprützt vor Ideen, wie am Neckar Ausruh- und Erlebniszone geschaffen werden können. Ein Café mit Neckarblick hat auch für die Fraktion viel Charme. Noch offen bleibt die Frage, wie der Ortskern besser mit dem Neckar verbunden und die trennende Wirkung der Verkehrsachsen gemildert werden kann.

BUNT STATT GRAU! | Am Karl-Benz-Platz wurde die Initiative „Bunt statt Grau“ vorgestellt, deren Engagement für den Bezirk beeindruckt. Da hier viele Menschen mit ganz wenig Geld leben, hat sie den Platz freundlich und einladend gestaltet und mit kleinen Maßnahmen viel Aufenthaltsqualität geschaffen.

Ein Aufreger war die Nachricht, dass Aldi das alte Postgebäude gekauft hat (wir berichteten). Der gut angenommene CAP-Markt wäre durch einen Aldi-Markt an

dieser Stelle vermutlich gefährdet. Noch ist aber keine Entscheidung gefallen, und die Stadt hat noch ein Wörtchen mizureden. Schwer vorstellbar ist es aber schon heute, wie der nette Leonhard-Schmidt-Platz noch mehr Verkehr verkraften soll.

Im Ortskern wurde ein Living-Down-Effekt angesprochen, der sich auch in den Klagen Alteingesessener über den „schmutzigen und ungepflegten“ Ortskern ausdrückt. Frühere Stadtentwicklungsmaßnahmen haben nicht gegriffen, zudem wird zu wenig in den Wohnungsbestand investiert. Zu prüfen ist, ob das alte Baustaffelrecht einer positiven Entwicklung entgegen steht und wie der schöne historische Gebäudebestand seine Pracht richtig entfalten kann.

Daher ist klar, es muss einiges getan werden im Zuge des Masterplans. Für uns Grüne zählen hierzu unter anderem die Aufwertung des Karl-Benz-Platzes und des Bahnhofsumfelds, eine Reduzierung der Trennungswirkung der Hauptverkehrstrassen, eine Aufwertung des zentralen Einzelhandels, die Verbesserung der Wohnqualität und eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs.

Damit der Masterplan dies leisten kann, müssen die konkreten Maßnahmen nun im Rahmen von Beteiligungsworkshops zur Verbesserung des Stadtbezirks erarbeitet werden. Diese gilt es dann sukzessive in den folgenden Haushaltsberatungen umzusetzen. Wünschenswert wäre auch, dass der seit mehr als 100 Jahren partnerschaftlich mit Untertürkheim verbundene Daimler diese Entwicklung weiter begleiten wird.

Björn Peterhoff



Seinen grünen Ratskolleg*innen zeigt Björn Peterhoff Brennpunkte und Positivbeispiele in „seinem“ Stadtteil Untertürkheim. Das Bürger*innen-Projekt „Bunt statt Grau“ (Bild oben) gehört unbedingt dazu. Fotos: Florian Pitschel



UNTERTÜRKHEIM

CAP statt Discounter

Kein Aldi ins Postareal!

■ Bereits Anfang Februar hat sich unsere Fraktion klar gegen Pläne zur Ansiedlung eines Discounters im Postareal Untertürkheim ausgesprochen. Dabei haben wir auch kritisiert, dass Bürger*innen und Politik davon aus der Presse erfahren mussten. Eine offene Debatte über die Entwicklung des Zentrums von Untertürkheim hätte dem Investor sicher frühzeitig deutlich gemacht, dass seine Pläne vor Ort kritisch gesehen werden. Seit Jahren sorgen sich die Untertürkheimer*innen in berechtigter Weise um die negative Entwicklung ihres Zentrums. Hier sind nach dem Verkauf des Bahnhofsgebäudes – des ältesten Bahnhofs in Württemberg – die alten Nutzungen aufgegeben worden und Spielcasinos gewichen. Die Aufenthaltsqualität im zentralen Eingangstor des Bezirks hat sich dadurch deutlich verschlechtert. Für uns ist unstrittig, dass die Ansiedlung eines Discounters weitere negative Folgen für die Stadtentwicklung in Untertürkheim und die Nahversorgung in Unter- und Obertürkheim gebracht hätte. Umso mehr freuen wir uns über die mehr als 4.700 Untertürkheimer*innen, die mit ihrer Unterschrift für den Erhalt der CAP-Märkte in Unter- und Obertürkheim beitragen. Eine schöne Würdigung für die beiden Märkte, die seit etlichen Jahren mit hohem sozialem Engagement von zentraler Bedeutung für die hiesige Nahversorgung sind! Wir hoffen, dass jetzt gemeinsam mit dem Investor eine Entwicklung im Postareal herbeigeführt werden kann, die von der Bevölkerung begrüßt wird und den Stadtbezirk aufwertet.

Björn Peterhoff



UNTERTÜRKHEIM

Lindenschulviertel: Stadt am Fluss nimmt Formen an!

Das Schulviertel macht den Anfang. Grüner, lebendiger, neckarnäher wird's dann bald auch rund um Wasen, Wilhelma und das gesamte Neckarknie.

■ Um das Lindenschulviertel in Untertürkheim aufzuwerten und dort Aufenthaltsqualität am Wasser zu schaffen, wurden im Rahmen des Masterplans „Stadt am Fluss“ 1,4 Millionen Euro bereitgestellt. Mit einer Umsetzung bis 2017 ist dieses Projekt somit eine der ersten großen Maßnahmen, die den Neckar künftig erlebbarer und attraktiver machen sollen. Folgen werden eine Promenade am Wasen und die Aufwertung des Neckarknies. Hierbei sind eine Grünbrücke über den Wasen, mehr Grün auf Seiten der Wilhelma, ein Rückbau der Schönstraße, gegebenenfalls ein Kulturschiff und die Nachnutzung der Eisenbahnbrücke für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen geplant.

Kleines Bild unten links: Neckarufer im Bereich des Ölhafens, Untertürkheim. Großes Bild: Im Hintergrund das Hauptgebäude der Lindenschule. Das gesamte Areal dockt künftig ans Flussufer an. Fotos: Florian Pitschel

UNTERTÜRKHEIMER*INNEN LIEFERN VIELE KONKRETE IDEEN.

Wie die Umgestaltung im Lindenschulviertel konkret aussehen soll, wird gerade diskutiert. Die Bürger*innen haben im Rahmen einer Beteiligungsveranstaltung vor Ideen gesprochen. Die Vorschläge – wie zum Beispiel „Bänke und Sitzmöglichkeiten direkt am Wasser“, „eine bequeme Liegewiese am Uferhang“ und „ein Quartiersplatz, auf dem rollende Gastro-Betriebe ihre Fahrzeuge abstellen und Eis, Snacks oder Getränke verkaufen können“ – werden nun geprüft und in die vorhandenen Pläne aufgenommen. Noch vor der Sommerpause soll dann ein Gesamtkonzept im Technikausschuss vorgestellt und beschlossen werden. Das alles ist eine große Chance für das von Untertürkheim doch sehr abgehängte Viertel.

WIR FREUEN UNS DARAUF!

Björn Peterhoff





S-MITTE

Was bringt Stuttgart wieder aus Grubes Baugruben?

Mit großer Sorge blickt *Veronika Kienzle* auf den ihr als Bezirksvorsteherin anvertrauten Stadtbezirk Stuttgart-Mitte. Auf seine Entwicklung, seine abnehmende Qualität – die viel mit lauten, dreckigen, schwer umgeharen Gruben zu tun hat.



Beim Tagblattturm. Foto: Veronika Kienzle



■ Dass Stuttgarts Mitte derzeit nicht gut zugänglich, nur auf Umwegen zu queren ist, das hat sich herumgesprochen. Unzählige Baugruben und Baustellen reißen Löcher in den öffentlichen Raum der Stadt: in der Königstraße, der Eberhardstraße, der Eichstraße, der Kriegsbergstraße, in der Heilbronnerstraße, der Konrad-Adenauer-Straße, unterhalb des Urbanplatzes und an vielen Stellen mehr. Das Großprojekt Stuttgart 21, diverse Hotelanlagen, aber auch wichtige kulturelle Einrichtungen wie die Erweiterung der Landesbibliothek, das Stadtmuseum, die John-Cranko-Schule und das Opernhaus werden gebaut bzw. saniert. Eine Stadt ist auch dadurch gekennzeichnet, dass sich in ihr ständig etwas verändert. Das ist eigentlich nicht schlimm und kann sogar als Innovation gesehen werden – wenn den Bürger*innen Ausweichräume offen stehen.

Und da kommt das nach wie vor ungeliebte, aber vom Volk gewollte S 21 wieder mal ins Spiel. Die riesigen Baugruben rund um den Hauptbahnhof behindern nicht nur den öffentlichen und den Autoverkehr. Sondern auch den Weg vieler Erholung suchender Stadtflichtlinge, wenn sie zu Fuß, mit Laufschuhen oder per Rad durch den Schlossgarten ins Grüne wollen, aber in Cannstatt schon über die nächsten Baugruben des Rosensteinstuntunnels stolpern und ihre alten Brückenverbindungen nicht mehr finden, weil die wegen S 21 abgerissen wurden. Und es wurde – trotz intensiver Bemühungen des Bezirksbeirats – versäumt, den öffentlichen Raum zu sanieren. Vielen Bürger*innen der Innenstadt ein längst überfälliges Anliegen.

Wer in einer Stadt wohnt, sollte man meinen, muss halt mehr Lärm, Dreck, Umwege, Verkehr, Feinstaub hinnehmen, wenn es nur für eine begrenzte Zeit ist. Doch S 21 wird nun nicht nur 500 Millionen Euro teurer und nähert sich wohl unaufhaltsam den vom Büro Vieregg-Rössler längst vorausgesagten 9,8 Milliarden Euro Kosten. Vor allem verzögert sich aber die Fertigstellung von Tunnel und Bahnhof wohl bis ins Jahr 2023. |

DIE BAULÖCHER BLEIBEN VIEL LÄNGER ALS GEPLANT!

Das sind weitere sieben magere Jahre für die Stadt- und Aufenthaltsqualität in Stuttgart. Weitere sieben Jahre, in denen die Bewohner*innen von Mitte und Nord ein hoch belastetes Wohnumfeld zu ertragen haben. Und für die Landeshauptstadt bedeutet eine solche Fehlplanung der Bahn in ihrem Zentrum einen gewaltigen Imageschaden, eine Rufschädigung.

FÜLLGÜTER: IDENTIFIKATION UND PROFILIERUNG | Welch paradoxe Entwicklung demokratischer Beschlüsse, dass es nun auf allen Ebenen die Grünen sind, die die halbgarren Planungen begleiten müssen! Aus diesem Dilemma wird uns die Bahn AG kaum führen. Wir aber sollten uns politisch verstärkt darum kümmern, dass unsere Stadt ein Ort bleibt, an dem man gerne wohnt, den man gerne besucht und mit dem man sich trotz aller Beeinträchtigungen noch identifiziert. Solche Identifikation entsteht durch weitgehende und geschickte Bürgerbeteiligung in allen Dingen. Und durch kulturelle Einrichtungen, Projekte und Highlights. Die Fröhlichkeit des deutschen Chorfestes in der ganzen Stadt war so ein gelungenes und imagebildendes Projekt. Oder das Festival „Schöne Aussicht“ des Kinder- und Jugendtheaters JES, das Flüchtlinge in seine Arbeit auf hohem Niveau eingebunden hat. (Ich schreibe das, obwohl ich als Vorsitzende des Trägervereins natürlich voreingenommen bin – und zwar sehr positiv!)

Kurzum: Wenn wir über S 21 nicht in eine Image-Abwärtsspirale wie Berlin mit dem BER geraten wollen, dann müssen wir uns in anderen Bereichen profilieren. Ökologisch und verkehrspolitisch durch eine intelligente Feinstaubreduzierung etwa, eine architektonisch und sozial vorbildliche Unterbringung der Flüchtlinge und eben durch eine weitere Belebung und Stärkung unserer Stadtkultur, deren belebende Wirkung auf Stuttgart als Ganzes gar nicht hoch genug eingeschätzt werden kann.

Veronika Kienzle,
Bezirksvorsteherin Stuttgart-Mitte





S-MITTE

Die Rennbahn auf dem Weg zur Flaniermeile

OB Fritz Kuhn gelingt auf der „Theo“ der Durchbruch.

Die Klagen von Anwohner*innen und Passant*innen über unerträglichen nächtlichen Verkehrslärm und durchgeknallte Verkehrsrowdys auf der Theodor-Heuss-Straße insbesondere an den Wochenenden gibt es seit vielen Jahren. Nicht zuletzt der Bezirksbeirat Mitte hat sich immer wieder für ein Vorgehen von Polizei und Stadtverwaltung gegen diese Entwicklung stark gemacht. Leider vergeblich. Stets lautete die Antwort, die Behörden seien hier machtlos. Eine Temporeduzierung sei rechtlich unzulässig und Geschwindigkeitskontrollen wären nutzlos, da die Probleme nicht aus überhöhter Geschwindigkeit resultierten, sondern aus lautstarken Anfahrt- und Bremsvorgängen, gegen die man nichts unternehmen könne. Auch Forderungen nach Bodenschwellen in den Nebenstraßen wurden seitens der Verwaltung immer abgelehnt.

Nun haben die nächtlichen Autorennen und lautstarken Show-Einlagen rücksichtsloser Raser an der „Theo“ ein Ausmaß erreicht, das den Oberbürgermeister höchstselbst auf den Plan gerufen hat.

OB Kuhn ist auch tatsächlich endlich der Durchbruch gelungen: Ab sofort gilt auf der Theodor-Heuss-Straße nächtliches Tempo 30, das durch zwei Blitzer mit erkennbarer Wirkung sichergestellt wird. In der Bolzstraße tragen auf der Fahrbahn angebrachte Schwellen das ihre zur Verlangsamung und Beruhigung bei.

BLITZRISIKO UND SCHWELLEN-ANGST – DAS WIRKT! | Wir Grünen im Gemeinderat werden uns diesen Vorgang zum Vorbild nehmen und lapidare „Geht nicht!“-Ansagen der Verkehrsbehörden und die nicht nur hinsichtlich spoilerbestückter Autos auftretende, notorische „Schwellenangst“ noch kritischer hinterfragen als bisher. Der Gewinn an Lebensqualität für die Anwohner*innen und an Aufenthaltsqualität und Urbanität für Passant*innen und Flanierende ist jede Anstrengung wert.



Blitzer auf der „Theo“, das Aus für ohrenbetäubendes PS-Geprotze. Nachts heißt's hier nun „brrr, Brauner“. Foto: Florian Pitschel

Im Fokus der kommenden Monate stehen bereits zwei sehr konkrete Maßnahmen für den City-Bereich: Zum einen die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung zumindest im Hospitalviertel über 22 Uhr hinaus, und zum zweiten eine dauerhafte Abschränkung der Bolzstraße, so dass nur noch Anlieger*innen, Lieferverkehr und der Verkehr zu den Tiefgaragen in die Bolzstraße hineinfahren können.

Jochen Stopper



BAD CANNSTATT

SPORTKLINIK-NEUBAU: STADTTEIL-VERTRÄGLICH!

Die Sportklinik plant, das einstige Schwesternwohnhaus (Bild) abzureißen und stattdessen einen geschlossenen Baukörper mit Dachgeschoss von der Taubenheim- bis zur Martin-Luther-Straße zu errichten. Dem können wir so nicht zustimmen! Die Auswirkungen auf den Kurpark und die Anwohner*innen wären zu groß. Im Ausschuss für Umwelt und Technik wurde daher beschlossen, dass vor einem neuen Bebauungsplan zuerst ein Realisierungswettbewerb durchgeführt wird, damit Baumasse, Traufhöhe und Dachausführung verträglich gestaltet werden.



Foto: Florian Pitschel

Kommunalpolitische Chronik

Wieder wollen wir Ihnen an dieser Stelle Rechenschaft über den öffentlichen Teil unserer Anträge und Anfragen der letzten Monate geben, mit denen wir unser Grünes Programm auf den Weg bringen wollen. Anträge sind und bleiben das Königsrecht des Stadtrats, mit dem er die Verwaltung beflügeln oder zwingen kann, bestimmte Themen zu bearbeiten, und mit dem sich dann auch Abstimmungen in diesem Gremium herbeiführen lassen.
Eine Auswahl.

■ Das Land, noch unter Grün-Rot, und die Kommunen haben sich geeinigt: Das Land erstattet Kommunen und Kreisen **MEHRAUSGABEN FÜR DIE FLÜCHTLINGSHILFE**. Jochen Stopper begrüßt diese finanzielle Entlastung, denn sie trägt dazu bei, dass die zu uns kommenden Menschen weiterhin dezentral untergebracht und gut betreut werden können. Er fragt nach, wie sich die zu erwartenden Landesmittel zu den im Haushalt veranschlagten Kosten verhalten und ob nun bei größeren Einrichtungen die Betreuungszeiten in der Nacht und am Wochenende gewährleistet werden können.

Clarissa Seitz drängt darauf, eine praktikable und tierfreundliche Lösung für **TAUBEN IN DER INNENSTADT** zu finden. Der Taubenschlag auf dem Dach der inzwischen abgerissenen Rathausgarage sollte auf die Rathauspassage umgesetzt werden. Statische Probleme machten aber einen Strich durch die Rechnung – der Taubenschlag ist zu schwer. Daher soll eine schnell umsetzbare Zwischenlösung gefunden werden, bevor die Tauben sich andere Nistmöglichkeiten in der Innenstadt suchen, sich wieder unkontrolliert vermehren oder verenden.

Die **KÖRSCHTALSCHULE**, eine Grundschule mit Gemeinschaftsschule, benötigt dringend eine **MENSA UND DIE ERWEITERUNG DER KLASSENÄUßEREN**, um die zunehmende Schülerschaft aufzunehmen, die jährlich um rund 100 Schüler*innen wächst. Der Ausbauvorschlag der Stadtverwaltung beinhaltete die Überbauung der Lichthöfe des Paracelsus-Gymnasiums Hohenheim, stieß vor Ort auf massive Bedenken und überzeugt in der Tat nicht. Gemeinsam mit den Fraktionen von CDU und SPD wird eine Variante Körschtalschule/Paracelsus-Gymnasium vorgeschlagen, bei der die Lichthöfe nicht überbaut werden müssen und eine gemeinsame Mensa ihren Platz findet, die auch von den Schüler*innen der Körschtalschule schnell, sicher und zu Fuß erreicht werden kann. Zudem ist diese Variante kostengünstiger und schneller umsetzbar.

Für Elektroautos gibt es in Weilimdorf an der Solitudestraße 197 eine öffentliche Ladestation mit zwei Anschlüssen, die allen Elektroautos zur Verfügung stehen soll. Seit dem Austausch der Ladesäule Ende letzten Jahres soll es für Elektrofahrzeuge anderer Marken als jener der car2go-Flotte nur noch unter erschwerten Bedingungen möglich sein, Strom zu tanken. Clarissa Seitz will **ELEKTROMOBILITÄT FÖRDERN – DURCH LEISTUNGSFÄHIGE LADESTATIONEN** und erkundigt sich nach den Standards der Ladesäulen der EnBW, ob Gleichbehandlung zwischen der car2go-Flotte und privaten E-Mobilen gewährleistet ist und nach den weiteren Ausbauplänen der EnBW hinsichtlich der Ladestationen im Stuttgarter Stadtgebiet.

In einer Veröffentlichung zu den „Tagen der Baustelle“ Anfang Januar hat die DB AG eine spätere Fertigstellung von Stuttgart 21 genannt und damit für Aufregung und Verwirrung gesorgt. Clarissa Seitz mahnt an, die DB soll ihr **TRANSPARENZ-VERSPRECHEN BEI DER BAUZEITENPLANUNG VON STUTT GART 21 EINLÖSEN** und sofort ihre aktuelle Bauzeitenplanung und grafische Darstellung der einzelnen Bauabschnitte für den Tiefbahnhof und den Südkopf veröffentlichen. Darüber hinaus will sie wissen, wie lange sich die Fahrgäste mit den Stadtbahnunterbrechungen zwischen Staatsgalerie und Charlottenplatz und zwischen Staatsgalerie und Hauptbahnhof arrangieren müssen.

Anfang Juni teilte die DB AG in wenigen lapidaren Sätzen mit, dass sich der **FERTIGSTELLUNGSTERMIN VON STUTT GART 21** um zwei Jahre verschiebt. Damit weckt die DB AG ein weiteres Mal erhebliche Zweifel daran, ob sie in der Lage ist, das Projekt Stuttgart 21 zu realisieren. Wenn der neue unterirdische Bahnhof zwei Jahre später als zuletzt angekündigt fertig wird, sind damit erhebliche Auswirkungen auf das Leben in der Landeshauptstadt verbunden. Andreas G. Winter ist der Auffassung, dass die Stadtgesellschaft daher schnell und umfassend über die Änderungen, die sich aus dem Zeitverzug der Bahn ergeben, informiert werden muss.

Willkommen ist die **UNTERSTÜTZUNG DES LANDES FÜR KINDER- UND FAMILIENZENTREN** (KiFaZe). Die grün-rote Landesregierung hatte erklärt, die Weiterentwicklung von Kitas zu Kinder- und Familienzentren mit einer Million Euro zu unter-

stützen. In Stuttgart sollen Kitas nach einem 2011 gefassten Beschluss zu Kinder- und Familienzentren dann weiterentwickelt werden, wenn sie von überdurchschnittlich vielen Kindern aus einkommensschwachen Familien oder mit Migrationshintergrund besucht werden. Schrittweise könnten so bis zu 30 KiFaZe eingerichtet werden. *Vittorio Lazaridis* erkundigt sich, wie sich diese Förderung auf die Ausbaustrategie der Stuttgarter KiFaZe auswirkt.

Clarissa Seitz regt eine **KRAFT-WÄRME-KOPPLUNG FÜR DAS EHEMALIGE SSB-DEPOT IN S-OST** an. Nach Aussage der SSB hätte das knapp bemessene Budget eine solche Anlage nicht mehr hergegeben. Die gleichzeitige Erzeugung von Strom und Wärme spart Energie und reduziert den CO₂-Ausstoß. KWK ist somit von zentraler Bedeutung für das selbst gesteckte Ziel der Stadt, die urbane Energiewende zu schaffen. Geprüft werden soll, ob eine KWK-Anlage über ein Contracting-Modell durch die Stadtwerke Stuttgart realisiert werden kann und ob diese Anlage als Anker für die Erschließung des umgebenden Quartiers durch ein Nahwärmenetz dienen könnte.

Durch den Bau eines neuen **UMSPANNWERKS** der Netze BW ist das alte Werk in der Waiblinger Straße, Bad Cannstatt, überflüssig geworden. Zusammen mit der SPD regen wir an, den Erhalt des Gebäudes anzustreben, vorausgesetzt, das Bauwerk befindet sich in akzeptablem Zustand. Bedarf wäre in der benachbarten Schule oder in Cannstatter Vereinen sicher gegeben. Falls der Erhalt nicht in Frage kommt, soll das Bauwerk abgerissen und die Fläche begrünt werden.

Daimler will mit einem amerikanischen Projektpartner und angedockt an die Uni Stuttgart sein Projekt Startup-Autobahn als einen deutschen Gegenpol zum Silicon Valley etablieren. Bosch baut sein Engagement bei den jungen und innovativen Unternehmen mit einem weiteren dreistelligen Millionenbetrag aus. Startups gewinnen an Bedeutung. Wenn ihr Know-how mit kleinen und mittleren Unternehmen zusammengebracht wird, können beide Seiten die Chancen der Digitalisierung systematisch nutzen. *Silvia Fischer* hält es für dringend erforderlich, dass die Stadt auslotet, wie sie das **HERKULES-PROJEKT DIGITALISIERUNG** fördern kann und wie im Stadtgebiet schnelle Datenübertragungen realisiert werden können – die unerlässlich sind zur Sicherung des Wirtschaftsstandorts Stuttgart.

DIE SCHULENTWICKLUNG GENAUER IN DEN FOKUS NEHMEN wollen die Fraktionen von Grünen, CDU, SPD und Freien Wählern. Die Schullandschaft im Land Baden-Württemberg, aber auch in Stuttgart hat sich in den letzten Jahren dynamisch entwickelt. Die Grundzüge der Stuttgarter Schulentwicklungsplanung für die allgemeinbildenden Schulen stammen aber bereits aus den Jahren 2011 und 2012. Deswegen soll in einer Sonderklausur die Schulentwicklungsplanung den heutigen Erfordernissen angepasst werden.

Die Stadtbahnen der Linien U4 und U9 haben im Bereich der Hackstraße weder ein eigenes Gleisbett, noch eine abgetrennte Straßenfläche, sondern teilen sich den Straßenraum mit den Kraftfahrzeugen. Das führt vor allem während des Berufsverkehrs zu

großen Unpünktlichkeiten. Gibt es dann einen Stau, stehen auch die Stadtbahnen im Stau. Widersinnig, finden Grüne und SÖS-Linke-PluS. Abhilfe schafft nur ein attraktiver und leistungsfähiger öffentlicher Verkehr, daher darf man **STADTBAHNEN NICHT AUSBREMSEN!** Deshalb soll durch die Entwidmung einiger weniger Parkplätze Abhilfe geschaffen werden. Eine Maßnahme, die nach Einführung des Parkraummanagements vertretbar ist.

Angesichts der Pläne der EnBW, ihr **HEIZKRAFTWERK IN GAISBURG** in den nächsten Jahren grundlegend zu modernisieren, wirft *Clarissa Seitz* die Frage auf: Was für ein Heizkraftwerk Gaisburg beflügelt die urbane Energiewende? Kritisiert wird die Konzeption des neuen Kraftwerks als Reserve- und Spitzenkraftwerk. So würde die Fernwärme in Stuttgart weiterhin mit fossilen Brennstoffen in den Kraftwerken in Münster und Altbach erzeugt. Dadurch würde sich die Stadt eine Chance vergeben, ihren Beitrag zum globalen Klimaschutz zu leisten. Nachdem sich Windkraftanlagen auf unserem Stadtgebiet nicht rechnen, besteht hier eine Möglichkeit, die hiesige Stromerzeugung zu steigern und das möglichst emissionsarm zu bewerkstelligen. Die EnBW soll daher aufgefordert werden, eine **GESAMT-STRATEGIE FERNWÄRMEVERSORGUNG** vorzulegen, in der das Vorhaben in Gaisburg in einer längerfristigen Perspektive betrachtet und in Beziehung zu den Überlegungen zur Modernisierung der Kraftwerkstandorte Münster und Altbach gesetzt wird.

DAS STADT BLATT

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,

gefällt Ihnen DAS STADTBLATT? Wir freuen uns über Ihr Lob, nehmen aber auch Ihre Anregungen sehr gerne entgegen. Wenn Sie denken, dass Ihre Freunde, Bekannten und politischen Gegner DAS STADTBLATT ebenfalls lesen wollen, nehmen wir gern deren Adresse auf – schicken Sie uns einfach die umseitige Karte ausgefüllt zurück. Grüne Ziele müssen noch bekannter gemacht werden, grüne Politik braucht noch mehr Unterstützung. Schön, wenn Sie uns dabei helfen.

BÜRGERINFORMATION DER DB – das geht besser! Seit Mitte Februar sorgen die Verantwortlichen der DB mit völlig unterschiedlichen Angaben über den Beginn der Untertunnelung in Untertürkheim für große Verwirrung. Sie lassen Raum zwischen „demnächst“ und „frühestens 2018“. Ein Fragenkatalog des kritischen Netzwerks Wangen/Untertürkheim blieb mit dem Hinweis unbeantwortet, in Untertürkheim werde erst 2017 untertunnelt. Gleichwohl verschickte die Bahn unmittelbar danach zur Unterschrift vorbereitete Gestattungsverträge an die Grundstückseigentümer. *Clarissa Seitz* beantragt, dass die Stadt die DB auffordert, die vom Netzwerk mehrfach vorgelegten Fragen ausführlich und aussagekräftig zu beantworten. Zudem soll sie die DB auffordern, die Beweissicherungsverfahren vor Beginn der Untertunnelung durchzuführen.

Durch die Umzugspläne der Allianz kam etwas ins Rollen, es zeichnet sich eine **RIESENENTWICKLUNG FÜR VAIHINGEN** ab. Wir begrüßen die Ansiedlung der Allianz im Synergiepark. Sie will dennoch sensibel erwogen werden und wirft Fragen für das gesamte Gewerbegebiet auf. Unabdingbar muss eine Antwort darauf gegeben werden, wie im heute schon verkehrsüberlasteten Stadtbezirk Vaihingen die Verkehre nachhaltig und leistungsfähig organisiert werden können. *Anna Deparnay-Grunenberg* fordert einen Grünzug am Schwarzbach als ökologische Oase und Erholungsraum, eine Grün- und Aufenthaltsplanung für den gesamten Synergiepark, die Bebauung und Aufwertung des Bahnhofsumfelds sowie ein Mobilitätskonzept für das Gewerbegebiet

und den Bezirk. Dazu sollen auch die Vorteile einer urbanen Seilbahnlösung geprüft werden.

Bestehen weiterhin **LÜCKEN FÜR LÜCKEKINDER?**, erkundigt sich *Vittorio Lazaridis*. Bereits früher wurde auf das Problem hingewiesen, dass für einen Teil der 10- bis 13-jährigen Kinder keine für sie passenden Betreuungsangebote bestehen. Eine Stadt wie Stuttgart kann sich eine solche Versorgungslücke nicht leisten. Berufstätige Eltern benötigen Betreuungsbausteine, auf die sie sich verlassen können. Keine Frage: Im Rahmen der Umgestaltung der Schülerbetreuung müssen auch praktikable Angebote für die Altersgruppe der 10- bis 13-Jährigen geschaffen werden. Möglichkeiten bieten offene Einrichtungen für Kinder (Jugendfarmen, Aktivspielplätze, Kindertreffs, Kinderhäuser, ...).

Der motorisierte Individualverkehr ist in Stuttgart der Hauptverursacher der Luftbelastung. Ein attraktiver öffentlicher Verkehr ist unbedingte Voraussetzung dafür, Menschen dazu zu bringen, mindestens an Tagen des Feinstaub-Alerts ihr Fahrzeug stehen zu lassen und sich per ÖPNV fortzubewegen. Weil die S- und Stadtbahn wegen Stuttgart 21 an Komfort und Pünktlichkeit eingebüßt haben, muss jetzt das Augenmerk auf den Busverkehr gelegt werden: **FREIE FAHRT FÜR SSB-BUSSE**. Mit eigenen Busspuren und einer konsequenten Bevorrechtigung des ÖPNV kann die Pünktlichkeit garantiert und die Attraktivität erhöht werden. *Clarissa Seitz* schlägt zahlreiche zeitnah umsetzbare und wenig aufwendige Maßnahmen vor, die für den ÖPNV großen Nutzen bringen.

Das aus dem 18. Jahrhundert stammende Ensemble Altes Rathaus und Altes Schulhaus Weilimdorf ist ein historisches Kleinod, das den Ortsteil prägt. Auf unseren Antrag hin wurde im letzten Doppelhaushalt die Sanierung beschlossen. Wie geht es weiter **NACH DER SANIERUNG DES ALTEN RAT- UND SCHULHAUSES IN WEILIMDORF?** *Clarissa Seitz* will prüfen lassen, ob die Interimsunterbringung der Kita während der Sanierungsarbeiten auch zu einer dauerhaften Bleibe werden kann. In diesem Fall könnten Rat- und Schulhaus durch Weilimdorfer Vereine, die Volkshochschule und Bürger*innen Weilimdorfs genutzt werden.

Die Folgen der unbegrenzten fossilen Energieerzeugung, die planetarisch gesehen zu einer rapiden Veränderung des Klimas führt, sind schädlich, nicht zukunftsfähig und werden gesellschaftlich immer weniger akzeptiert. Um die im Pariser Klimaabkommen formulierten Ziele zu erreichen, ist ein Ausstieg aus dem fossilen Sektor, insbesondere aus Kohle und Öl, in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts unumgänglich. Mit der Durchsetzung der UN-Klimaschutzziele wird ein Wertverfall fossiler Energien und der damit verbundenen Unternehmen absehbar. Wir Grünen und SÖS-Linke-PluS sehen die Stadt in der Verantwortung, städtische Gelder nachhaltig anzulegen. Mit **„DIVEST NOW!“** fordern wir, dass auch die Landeshauptstadt ihre Kapitalanlagen aus dem Kohlenstoffsektor abzieht. Stattdessen soll sie ethisch und nachhaltig investieren – hierzu schlagen wir eine Modifizierung der Anlage Richtlinien vor.

[Antwort gern auch via E-Mail an: gruene.fraktion@stuttgart.de, oder per Fax an: 0711 216-60725]

Ja bitte,
senden Sie DAS STADTBLATT künftig auch an
diese Adresse/n, per Post oder E-Mail:

An
Bündnis 90/Die Grünen im Gemeinderat Stuttgart
Rathaus, Zimmer 8
Marktplatz 1
70173 Stuttgart

Ja, ich habe einen Verbesserungsvorschlag:

Die Planung für das Gelände der ehemaligen Hauswirtschaftlichen Schule am Stöckach ist weit gediehen. Neben einer überzeugenden Platzgestaltung sieht der Siegerentwurf des städtebaulichen Wettbewerbs in mehreren Baukörpern 50 Prozent Wohnen, 25 Prozent Gewerbe (Supermarkt, Ladengeschäfte) und 25 Prozent Gemeinwesen vor. Gemeinsam mit der SPD halten wir nun als nächsten Schritt eine **KONZEPT-VERGABE STATT HÖCHSTGEBOT** für angemessen, um der Qualität eines Entwurfs deutlich Vorrang vor den finanziellen Erlösen aus den Grundstücken einräumen zu können. Nur so sind die sozialen, gemeinnützigen und inklusiven Elemente und ökologischen Erfordernisse umsetzbar, die Bürger*innen in einem engagierten Beteiligungsprozess ausgearbeitet haben.

Die typische Erwerbsbiographie von Frauen unterscheidet sich von der der Männer. Frauen erhalten im Schnitt rund 20 Prozent weniger Bruttogehalt, sie arbeiten öfter in Teilzeit und unterbrechen ihre Berufstätigkeit für Pflege- und Erziehungszeiten. Alle diese Faktoren können den Rentenanspruch mindern und bei Hinzutreten weiterer negativer Umstände zu **ALTERSARMUT VON FRAUEN** führen. Um dem entgegenzuwirken, schlägt *Andrea Münch* vor, Wiedereinsteigerinnen bzw. allen bei der Stadt beschäftigten Frauen ab 45 Jahren eine Rentenberatung anzubieten. In Stuttgart leben ca. 60.000 Muslime. Ihre Religion sieht Pflichtgebete zu bestimmten Tageszeiten vor. Moscheegemeinden und Gebetsgruppen haben hier rund 25 Räume eingerichtet, in denen Gebete gesprochen und der Glaube praktiziert werden kann. Diese Räume befinden sich in den Außenbezirken; großer Mangel besteht in der Innenstadt. Den Gläubigen bleiben daher oft nur Hauseingänge oder Treppenhäuser, um ihre Gebete zu sprechen – unwürdige Orte ohne Ruhe und ohne die Möglichkeit der Kontemplation. Der Arbeitskreis Stuttgarter Muslime hat den Wunsch nach einem **GEBETSRAUM FÜR DIE CITY** geäußert. *Gabriele Nuber-Schöllhammer* regt an, dass die Stadtverwaltung die Suche nach einem multiethnischen Gebetsraum für gemäßigte Muslime unterstützt. Die Neckarvorstadt ist nicht nur stark vom Durchgangsverkehr belastet, sondern auch in jeder Richtung durch die sie umgebenden Verkehrsstrassen von allen Nachbarvierteln und auch vom Neckar abgetrennt. Hier muss



Foto: Redaktion

Abhilfe geschaffen werden. *Björn Peterhoff* schlägt deswegen vor, eine Verbindung **AUS DER NECKARVORSTADT ZU FUSS ÜBER UND AN DEN NECKAR** zu planen und im Zug der Begleitmaßnahmen zum Projekt Rosensteintunnel zu realisieren. Diese Fuß- und Radverbindung direkt zur Cannstatter Altstadt könnte die Neckarvorstadt näher an den Stadtkern bringen, was wiederum auch die Brückenstraße beleben würde.

Christine Lehmann will die **SCHÖNE-STRASSE IN BAD CANNSTATT FÜR RADFAHRER*INNEN ATTRAKTIV MACHEN**. Der Radverkehr am Neckarknie muss während des Baus der neuen Rosenstein-Bahnbrücke und der Verlegung der Stadtbahnhaltestelle Wilhelma in den nächsten fünf bis sechs Jahren vollständig über den Radweg König-Karls-Brücke und den Neckardamm geführt werden. Das heißt, dass der gesamte Radverkehr entlang des Neckars auf dem Damm stattfinden muss. Dort ist es schon heute eng. Um den Damm und die Fußgänger*innen dort von schnellen Radler*innen zu entlasten, soll die Radroute über die Schönestraße bis Überkinger-/Hofener Straße attraktiv gemacht werden.

Martin Steeb

Alle diese Anträge und Anfragen wie auch weitere, hier nicht erwähnte Anträge und – soweit vorhanden – die Stellungnahmen der Verwaltung dazu können auf der Homepage der grünen Gemeinderatsfraktion nachgelesen werden: www.lust-auf-stadt.de/antraege

■ ZORA: MEHR ALS EIN SOZIALKAUFHAUS!

Grüne Frauen treffen die ZORA. Das Frauenunternehmen ZORA gGmbH ist ein gemeinnütziger Betrieb, der Beschäftigung, Ausbildung, Qualifizierung und Beratung von Frauen für Frauen in chancenbenachteiligten Lebensverhältnissen anbietet. ZORA leitet sich von „Zukunft, Orientierung, Arbeit“ ab. Wir haben uns über das vielfältige Angebot informiert – neben dem ZORA-Secondhand-Sozialkaufhaus gibt es auch ein Kinder-Kaufhaus, Secondhand-Mode, Kreativwerkstatt, eine eigene Kita und noch mehr – und waren von der Arbeit dieses Sozialunternehmens begeistert! *A. M.*

S 21 im Antrags-Update

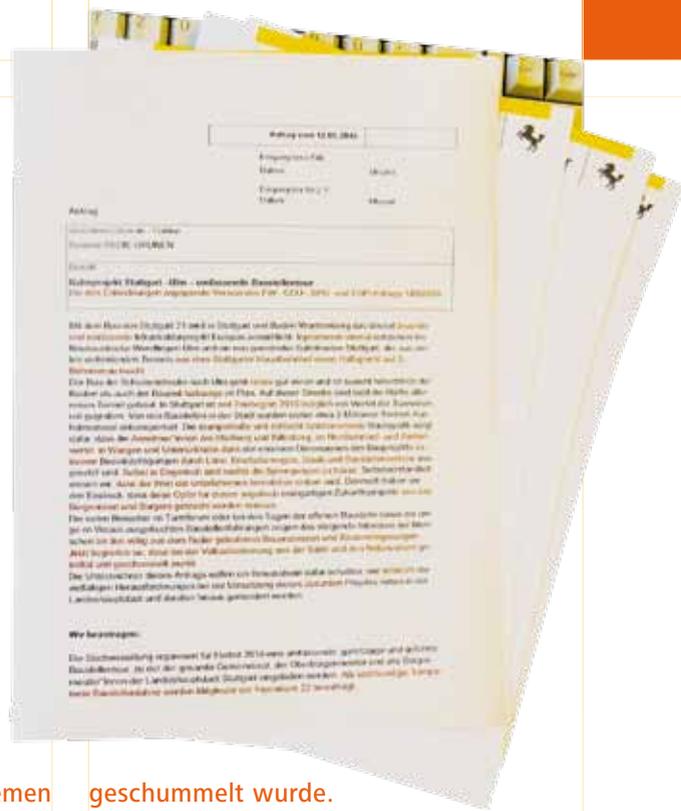
In heiterer Zuversicht haben die Ratsfraktionen der Freien Wähler, CDU, SPD und FDP am 12.5.2016 einen Antrag mit dem Titel „Bahnprojekt Stuttgart-Ulm, umfassende Baustellen-tour“ gestellt mit dem Ziel, in der Stadt das „richtige Bewusstsein“ für dieses „großartige Projekt“ mit einer ganztägigen Baustellen-tour zu wecken. **Clarissa Seitz** hat – nur vier Wochen später – diesen Antrag den aktuellen Entwicklungen angepasst.

■ BAHNPROJEKT STUTTGART-ULM, UMFASSENDE BAUSTELLENTOUR | Mit dem Bau des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm wird in Stuttgart und Baden-Württemberg das derzeit größte **teuerste und sinnloseste** Infrastrukturprojekt Europas verwirklicht. Bis zum Anfang des nächsten Jahrzehnts **irgendwann einmal** entstehen die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm und ein neu geordneter Bahnknoten Stuttgart, der aus vielen verbindenden Tunnels, einem neuen, architektonisch und bautechnisch höchst anspruchsvollen Hauptbahnhof mitten in Stuttgart, dem Filderbahnhof bei Flughafen und Messe Stuttgart und der neuen S-Bahn-Station Mittnachtstraße besteht. **aus dem Stuttgarter Hauptbahnhof einen Haltepunkt auf S-Bahnniveau macht.**

Der Bau der Schienenstrecke nach Ulm geht **sehr relativ** gut voran und ist sowohl hinsichtlich der Kosten als auch der Bauzeit bestens **halbwegs** im Plan. Auf dieser Strecke sind bald die Hälfte aller neuen Tunnel gebaut. In Stuttgart ist **rund seit Baubeginn 2010 lediglich** ein Viertel der Tunnelröhren gegraben. Von den

Baustellen in der Stadt wurden bisher etwa zwei Millionen Tonnen Aushubmaterial abtransportiert. Die **ausgeklügelte und gut funktionierende stümperhafte und schlecht funktionierende** Baugestaltung sorgt dafür, dass die meisten Einwohner und Besucher Stuttgarts **die Anwohner*innen am Wartberg und Killesberg, im Nordbahnhof- und Kernerviertel, in Wangen und Untertürkheim** trotz **dank** der enormen Dimensionen des Bauprojekts **keiner- oder nur vergleichsweise geringen extremen** Beeinträchtigungen **durch Lärm, Erschütterungen, Staub und Baustellenverkehr** ausgesetzt sind. **Selbst in Degerloch sind nachts die Sprengungen zu hören.** Selbstverständlich wissen wir, dass **direkt betroffene Anwohner und Immobilien-eigentümer mit Einschränkungen zurechtkommen müssen und Sorgen haben: dass der Wert der unterfahrenen Immobilien sinken wird.** Dennoch haben wir den Eindruck, dass **vieles gut klappt und alle Herausforderungen diese Opfer für** dieses **angeblich** einzigartigen Zukunftsprojekts gemeistert werden können: **von den Bürger*innen abverlangt werden.**

Die vielen Besucher*innen im Turmforum oder bei den Tagen der offenen Baustelle sowie die lange im Voraus ausgebuchten Baustellenführungen zeigen das steigende Interesse der Menschen **am Bahnprojekt Stuttgart-Ulm, dessen Details, Fortschritt und weiterer Entwicklung: an den völlig aus dem Ruder gelaufenen Bauprozessen und Kostensteigerungen. Jetzt begreifen sie, dass bei der Volksabstimmung von der Bahn und den Befürwortern getrickt und**



geschummelt wurde. Die Unterzeichner dieses Antrags stehen für eine **aufmerksame und positive Begleitung des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm** und wollen ein Bewusstsein dafür schaffen, wie **gut schlecht** die vielfältigen Herausforderungen bei der Umsetzung dieses **großartigen absurden** Projekts mitten in der Landeshauptstadt und darüber hinaus gemeistert werden.

WIR BEANTRAGEN: | Die Stadtverwaltung organisiert für Herbst 2016 eine umfassende, ganztägige und geführte Baustellen-tour, zu der der gesamte Gemeinderat, der Oberbürgermeister und alle Bürgermeister*innen der Landeshauptstadt Stuttgart eingeladen werden. **Als sachkundige, kompetente Baustellenführer*innen werden Mitglieder der Ingenieure 22 beauftragt.**

Clarissa Seitz
unter Verwendung des Antrags
149/2016 vom 12. Mai 2016

Foto: Redaktion

DAS STADTBLATT | JULI 2016 | IMPRESSUM

Herausgeber*innen: Anna Deparnay-Grunenberg, Silvia Fischer, Benjamin Lauber, Vittorio Lazaridis, Christine Lehmann, Andrea Münch, Gabriele Munk, Gabriele Nuber-Schöllhammer, Björn Peterhoff, Petra Rühle, Beate Schiener, Clarissa Seitz, Jochen Stopper, Andreas G. Winter

Titelfoto: Doppelmayer Seilbahnen GmbH

Redaktion: Petra Rühle und Andreas G. Winter (verantwortlich), Martin Steeb

Redaktionelle Mitarbeit, Gestaltung: Sabine Weissinger, freie Journalistin, Stuttgart

Bündnis 90 / Die Grünen im Gemeinderat der Stadt Stuttgart
Rathaus, Marktplatz 1, 70173 Stuttgart
Telefon 0711 216-60722, -60723, -60727
Telefax 0711 216-60725

Geschäftsstelle:
Rebecca Benez, Thomas Dengler, Florian Pitschel, Martin Steeb

Diskussionsbeiträge willkommen unter:
gruene.fraktion@stuttgart.de

Druck: UWS, Stuttgart, auf 100 % Recyclingpapier
DAS STADTBLATT wird auf Wunsch zugeschickt und ist über das Internet verfügbar:
www.lust-auf-stadt.de

