

## Europäische Metropolregion Stuttgart – Entwurf eines gemeinsamen Regionalentwicklungskonzeptes

### Vorwort

Nach dem Landesentwicklungsplan (LEP) 2002 soll sich die Europäische Metropolregion (EMR) Stuttgart nicht nur in ihrer räumlichen Struktur, sondern auch organisatorisch auf ihre Dezentralität stützen. Kooperation, Arbeitsteilung, Erzielung von Synergien, Vermeidung von Überlastung sind einige der raumordnerischen Leitvorstellungen. Insbesondere die Räume um Heilbronn (Plansatz 6.2.2.2) und Reutlingen/Tübingen (Plansatz 6.2.2.3) sind in ihrer Eigenständigkeit zu stärken, auch im Hinblick auf ihre Mittlerrollen und oberzentralen Funktionen für die Regionen Heilbronn-Franken bzw. Neckar-Alb.

Der LEP sieht für die EMR Stuttgart insbesondere auf den Gebieten der internationalen Anbindungsqualität und der Vernetzung zwischen den Europäischen Metropolregionen Maßnahmenbedarf. Deshalb wird im LEP auf die Weiterentwicklung und Verknüpfung der transeuropäischen Verkehrsinfrastruktur abgehoben: Landesflughafen, Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene, leistungsfähige Fernverkehrsstraßen und Wasserstraße Neckar. Ebenso bedeutsam für den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg ist die Erhaltung und Weiterentwicklung einer zukunftsfähigen Dienstleistungsinfrastruktur, wie sie von der Messe Stuttgart in räumlicher Nähe zum Landesflughafen mit unmittelbarem Anschluss an das transeuropäische Verkehrsnetz von Schiene und Straße bereitgestellt wird.

**Vor diesem Hintergrund kommen die beteiligten Regionen Heilbronn-Franken, Neckar-Alb, Nordschwarzwald, Ostwürttemberg und Stuttgart überein, ein gemeinsames Regionalentwicklungskonzept zu erarbeiten, in dem neben einer Beschreibung des Raumes und seiner Funktionen insbesondere gemeinsame Ziele, Handlungswege und Maßnahmen für eine nachhaltige und abgestimmte Entwicklung der EMR Stuttgart in der Regional-, Infrastruktur- und Freiraumentwicklung formuliert werden. Dabei werden aus gemeinsam erarbeiteten Oberzielen Teilziele erarbeitet und formuliert, die in einem weiteren Schritt dann anschließend in gemeinsame Handlungswege und Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele münden sollen.**

Das Papier gliedert sich insgesamt wie folgt:

1. Auftrag und Herausforderungen
2. Beschreibung des Gesamttraumes sowie der Natur- und Landschaftsräume
3. Kennzahlen und Funktionen der EMR Stuttgart
4. Situation der Infrastruktur
5. Ziele für eine nachhaltige Entwicklung der EMR Stuttgart in der Regional- und Verkehrsplanung
6. **Handlungswege und Maßnahmen (wird später diskutiert und erarbeitet)**

**Entwürfe zu Inhalten insbesondere für die zentralen Kapitel 1 und 5 liegen bei.**

**Gemäß Beschluss in der gemeinsamen Sitzung der Ältestenräte bzw. Fraktionsvorsitzenden 27. Juli 2006 liegt hiermit für die Kapitel 1 – 5 ein Entwurf vor, der in den einzelnen Regionen ab Oktober 2006 vorberaten werden soll, um auf dieser Basis in einer nächsten Sitzung das gemeinsame weitere Vorgehen festlegen zu können.**

## Entwurf 12.01.2007

# Regionalentwicklungskonzept für die Europäische Metropolregion Stuttgart

### Gliederung

<b>1.</b>	<b>Auftrag und Herausforderung</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Beschreibung des Natur- und Landschaftsraumes</b>	<b>6</b>
	2.1 Landschaftsräume	
	2.2 Natürliche Bedingungen der Teilräume	
	2.3 Landnutzungen der Teilräume	
	2.4 Gesamtregionale landschaftliche Wirkungen	
<b>3.</b>	<b>Kennzahlen und Funktionen der EMR Stuttgart</b>	<b>10</b>
	3.1 Kennzahlen zur EMR Stuttgart	
	3.2 Metropolfunktionen	
	3.3 Vernetzungen und Projekte innerhalb der EMR Stuttgart	
<b>4.</b>	<b>Situation der Infrastruktur</b>	<b>23</b>
	4.1 Hochwertige Infrastruktur	
	4.2 Messen und Kongresse	
	4.3 Einkaufs- und Versorgungszentren	
<b>5.</b>	<b>Ziele für eine nachhaltige Entwicklung der EMR Stuttgart in der Regional- und Verkehrsplanung</b>	<b>33</b>
	5.1 Ziele für die Siedlungsentwicklung	
	5.2 Ziele für die Entwicklung der Gateway- und Verkehrsinfrastruktur	
	5.3 Ziele zur Verbesserung der Freiraumfunktionen	
<b>6.</b>	<b>Handlungswege und Maßnahmen</b> ( <i>wird später gemeinsam erarbeitet</i> )..	
	<b>Tabellarischer Anhang</b>	<b>42</b>

## 1. Auftrag und Herausforderungen

Die Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) hat durch Beschluss vom 08.03.1995 mit dem Raumordnungspolitischen Handlungsrahmen unter Zugrundelegung von verschiedenen Kriterien für Deutschland neben sechs weiteren (Berlin/Brandenburg, Hamburg, München, Rhein-Main, Rhein-Ruhr, Halle/Leipzig-Sachsendreieck) eine Europäische Metropolregion (EMR) Stuttgart festgelegt. Im Jahr 2005 wurden auch die Regionen Bremen-Oldenburg, Hannover-Braunschweig-Göttingen, Mannheim / Rhein-Neckar und Nürnberg von der MKRO zu Europäischen Metropolregionen erhoben.

Europäische Metropolregionen sind Motoren der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung. Sie sollen die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit Deutschlands und Europas erhalten und dazu beitragen, den europäischen Integrationsprozess zu beschleunigen. Ein wesentliches Kennzeichen Europäischer Metropolregionen ist ihre gute Erreichbarkeit auf interkontinentaler Ebene.

In den Leitvorstellungen des Raumordnungspolitischen Handlungsrahmens wird ausgeführt, dass die Konzeption der Europäischen Metropolregion die Möglichkeit der Verteilung und Vernetzung von Raumfunktionen im regionalen Maßstab biete; es werde damit keine Konzentration auf ein Zentrum angestrebt. Daraus folge, dass eine feste äußere Abgrenzung einer Europäischen Metropolregion nicht möglich und nicht sinnvoll sei; eine Orientierung am betreffenden Verdichtungsraum und dessen Randzone erscheine jedoch unerlässlich. Durch Einbeziehung von mehreren, untereinander gut verbundenen Zentren in eine Europäische Metropolregion ließen sich beachtliche Synergieeffekte freisetzen und monozentrische Überlastungserscheinungen vermeiden.

Bei der Ausformung der Europäischen Metropolregion Stuttgart orientiert sich der Landesentwicklungsplan (LEP) 2002 an dem Beschluss der Ministerkonferenz und seiner Begründung. Demgemäß wird die Abgrenzung bewusst unscharf gelassen und grob mit der Mindestausdehnung entsprechend dem Verdichtungsraum Stuttgart (der die Räume um Heilbronn und Reutlingen/Tübingen einschließt) und der zugehörigen Randzone umrissen. Damit wird der Planungs- und Handlungsraum, innerhalb dessen im Sinne der Europäischen Metropolregion Stuttgart agiert werden soll, beschrieben, gleichzeitig aber vermieden, durch gemeindescharfe Abgrenzung Kommunen als Akteure zu verpflichten oder auszugrenzen.

Nach dem LEP 2002 soll sich die EMR Stuttgart nicht nur in ihrer räumlichen Struktur, sondern auch organisatorisch auf ihre Dezentralität stützen. Kooperation, Arbeitsteilung, Erzielung von Synergien, Vermeidung von Überlastung sind einige der raumordnerischen Leitvorstellungen. Insbesondere die Räume um Heilbronn (Plansatz 6.2.2.2) und Reutlingen/Tübingen (Plansatz 6.2.2.3) sind in ihrer Eigenständigkeit zu stärken, auch im Hinblick auf ihre Mittlerrollen und oberzentralen Funktionen für die Regionen Heilbronn-Franken bzw. Neckar-Alb. Die Regionen Neckar-Alb, Nordschwarzwald, Heilbronn-Franken, Ostwürttemberg und Stuttgart mit ihren insgesamt knapp 5,3 Mio. Einwohnerinnen und Einwohnern, von denen rund 3 Mio. im Kern des Verdichtungsraumes leben, sehen sich als Kooperationsraum der EMR Stuttgart.

Der Landesentwicklungsplan sieht für die EMR Stuttgart insbesondere auf den Gebieten der internationalen Anbindungsqualität und der Vernetzung zwischen den Europäischen Metropolregionen Maßnahmenbedarf. Deshalb wird im LEP auf die Weiterentwicklung und Verknüpfung der transeuropäischen Verkehrsinfrastruktur abgehoben: Landesflughafen, Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene und leistungsfähige Fernverkehrsstraßen. Ebenso bedeutsam für den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg ist die Erhaltung und Weiterentwicklung einer zukunftsfähigen Dienstleistungsinfrastruktur, wie sie von der Messe Stuttgart bereitgestellt wird.

Im Einzelnen legt der LEP 2002 in Plansatz 6.2.2.1 als Ziele (Z) für die Europäische Metropolregion Stuttgart folgende besondere regionale Entwicklungsaufgaben fest:

- Verbesserung der Erreichbarkeit anderer Europäischer Metropolregionen in Deutschland und vergleichbarer Regionen in Europa durch den Ausbau der Fernstraßen und des Hochgeschwindigkeitsverkehrs der Bahn, insbesondere durch die

Realisierung der Projekte "Stuttgart 21" und der Magistrale Paris - Stuttgart - Budapest, und durch deren Verknüpfung mit den regional bedeutsamen Netzen,

- Erhaltung, Ausbau und Ansiedlung von Institutionen und Infrastrukturen mit internationaler und nationaler Bedeutung,
- Weiterentwicklung der Funktionsfähigkeit des Landesflughafens Stuttgart im Gesamtverkehrsnetz, insbesondere Einbindung in das Hochgeschwindigkeitsnetz und den Regionalverkehr der Bahn,
- Errichtung und Betrieb der Landesmesse mit leistungsfähigen Anschlüssen an das Schienen- und Straßennetz und in räumlicher Nähe zum Landesflughafen Stuttgart als zukunftsfähige Dienstleistungseinrichtung mit Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg,
- Erhaltung und Steigerung der Attraktivität als Lebens- und Wirtschaftsraum und Wirtschaftsstandort, insbesondere durch Bewahrung der dezentralen Siedlungsstruktur, Vernetzung der Freiraumfunktionen und Weiterentwicklung des Verkehrssystems mit dem Ziel einer nachhaltigen sozial- und umweltverträglichen Mobilität.

Darüber hinaus formuliert der LEP in Plansatz 6.2.2.2 (Z) als besondere Aufgabe des Raumes um das Oberzentrum Heilbronn die Rolle als Bindeglied zwischen dem Verdichtungsraum um die Landeshauptstadt und dem Ländlichen Raum der Region Heilbronn-Franken sowie in Plansatz 6.2.2.3 (Z) als besondere Aufgabe des Raumes um das Oberzentrum Reutlingen/Tübingen die Rolle als Bindeglied zwischen dem Verdichtungsraum um die Landeshauptstadt Stuttgart und dem Ländlichen Raum der Schwäbischen Alb und des Donauraums.

Im Sinne einer anzustrebenden Bündelung der Kräfte muss ein Weg gesucht werden, die vorhandenen Stärken zu unterstützen, um ggf. z. B. durch funktionale Arbeitsteilung Synergien zu erreichen und erkennbare Schwächen möglichst abzubauen. Der Verdichtungsraum Stuttgart zählt zum Kernraum Europas, der von London bis Mailand reicht. Die besonderen Stärken der Europäischen Metropolregion Stuttgart liegen insbesondere im Produzierenden Bereich und in den Wissenschafts- und Forschungsressourcen. Ergänzt werden diese durch hochrangige Kulturangebote, z. B. Theater, Oper, Ballett, Musical, und ein insgesamt vielfältiges landschaftliches Potenzial im Umfeld. Zu den Stärken zählen aber auch der Sitz der Landesregierung mit ihren zahlreichen Wirkungen, des Südwestrundfunks und anderer Medien sowie eine insgesamt gute Versorgungsstruktur.

Erkennbare Schwächen des insgesamt hoch verdichteten Kernraumes Stuttgart zeigen sich in einer stark überlasteten Infrastruktur. Dies gilt sowohl für den Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene, der nur in Richtung Mannheim besteht, während nach Südosten der Streckenneubau noch mindestens ein Jahrzehnt beansprucht, als auch in Nord-Süd-Richtung Würzburg – Heilbronn – Stuttgart – Horb – Zürich oder in West-Ost-Richtung Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart – Nürnberg. Neben der Schieneninfrastruktur ist auch die Straßeninfrastruktur zu verbessern, z. B. durch einen Nordosttring in Stuttgart. Die Verknüpfung der Verkehrsträger in den Logistikknoten Kornwestheim und Heilbronn mit regionalen Satelliten für die räumliche Erschließung ist zu einem Gesamtkonzept weiter zu entwickeln. Ein Ausbau des Landesflughafens bleibt Langfristaufgabe.

Grundsätzlich gilt es, die im LEP 2002 angedeutete Abgrenzung der Europäischen Metropolregion Stuttgart zu konkretisieren und mit Daten zu unterlegen, um ihre Sichtbarkeit in Studien und Vergleichen zu erhöhen und dem Raum mehr Gewicht zu verleihen. Dabei kommt den so gezogenen Grenzen aber ausdrücklich keine abgrenzende Rolle zu. Der Handlungsansatz innerhalb der EMR Stuttgart ist vielmehr ein Themenbezogener Netzwerkansatz, der von der Natur der Sache her grenzüberschreitend angelegt werden soll. Allerdings bedarf es für die Erfassung statistischer Kenngrößen eines Raumbezuges.

Den Teilräumen und Gemeinden innerhalb der EMR Stuttgart soll mit diesem Regionalentwicklungskonzept die Zugehörigkeit zu einer Verantwortungsgemeinschaft bewusst gemacht werden. Eine Verantwortungsgemeinschaft umfasst Zentren, Umland und Peripherie und in ihr soll die Zusammenarbeit zwischen den metropolitanen Kernen und der weiteren Stadtregion verstetigt und ausgebaut werden. Vor diesem Hintergrund geht der strategische Ansatz der Entwicklung der EMR Stuttgart dahin, nach innen zu vernetzen und nach außen ein Profil herzustellen und klar zu vertreten. Dabei muss es im Interesse der beteiligten Regionen liegen, als gleichwertige Partner beteiligt zu sein.

Als eine solche Verantwortungsgemeinschaft sehen sich die Regionen Heilbronn-Franken, Neckar-Alb, Nordschwarzwald, Ostwürttemberg und Stuttgart, weshalb in Kapitel 3 demografische, flächenbezogene und ökonomische Kenngrößen aller fünf zur EMR Stuttgart gehörenden Regionen sowie zu ihrer Entwicklungsdynamik dargestellt werden. Dieses dient zur Einordnung und dem Vergleich mit anderen Metropolregionen. Vor dem Hintergrund der auch im LEP 2002 unscharfen Grenzziehung wird an dieser Stelle nochmals betont, dass die dort angedeutete Abgrenzung der Europäischen Metropolregion Stuttgart zu konkretisieren und mit Daten zu unterlegen ist, um ihre Sichtbarkeit in Studien und Vergleichen zu erhöhen und dem Raum mehr Gewicht zu verleihen. Den so gezogenen Grenzen soll aber ausdrücklich keine abgrenzende Rolle zukommen. Der Handlungsansatz innerhalb der EMR ist vielmehr ein Themenbezogener Netzwerkansatz, der von der Natur der Sache her grenzüberschreitend angelegt werden soll. Allerdings bedarf es für die Erfassung statistischer Kenngrößen eines Raumbezuges.

Vor diesem Hintergrund kommen die Regionalverbände Neckar-Alb, Nordschwarzwald, Heilbronn-Franken, und Ostwürttemberg sowie der Verband Region Stuttgart überein, ein gemeinsames Regionalentwicklungskonzept für die Europäische Metropolregion Stuttgart zu erstellen, in dem neben einer Beschreibung der Situation insbesondere Ziele und Handlungsleitlinien für eine nachhaltige Entwicklung der gesamten Europäischen Metropolregion Stuttgart abgestimmt und umgesetzt werden.

## **2. Beschreibung des Natur- und Landschaftsraumes**

### **2.1 Landschaftsräume**

Die Landschaftsräume der weiter gefassten Metropolregion Stuttgart spiegeln die für Baden-Württemberg typische naturräumliche und kulturlandschaftliche Vielfalt wider. Die Gesamtfläche der fünf Regionen der EMR Stuttgart nimmt ca. 43% der Landesfläche Baden-Württembergs ein. Das Gebiet reicht naturräumlich von den Talzonen des Mains (bei Freudenberg mit ca. 130 m ü.NN) und des Neckars (bei Gundelsheim mit ca. 140 m ü.NN) bis hin zu den Gebieten der Zollernalb und des Grindenschwarzwaldes im Südwesten und Westen mit Höhen von über 1000 m. Es umfasst mit den Gäuflächen in der mittleren Zone und den randlichen Mittelgebirgslandschaften des Nordschwarzwaldes, der Schwäbischen Alb, des Albvorlands, und der Keuperberge bis hin zu dem Buntsandsteingebiet des Odenwaldes überwiegend Landschaften des Südwestdeutschen Schichtstufenlandes.

Das Kerngebiet EMR Stuttgart wird sowohl landschaftlich als auch im Hinblick auf die Siedlungs- und Infrastrukturverteilung durch den Neckarraum von Heilbronn bis Tübingen sowie das Albvorland zwischen Geislingen und Balingen mit Höhenlagen zwischen 200 und 500 m geprägt. Diese Verteilung ist vor allem durch die jeweiligen Höhenschichten, die Orientierung der Gewässer und des Oberflächenabflusses auf den Neckar und auch die großräumigen historischen Wirtschaftsverbindungen, z.B. die Handelsstraßen, bedingt.

Trotz der teilräumlichen Konzentrationen im mittleren Neckarraum ist die dezentrale Siedlungsstruktur prägend für das Gesamtgebiet. Sie spiegelt nicht nur die kulturhistorischen Abläufe, sondern auch die Tatsache wider, dass das Gebiet für seine wirtschaftliche Entwicklung nicht auf große verfügbare natürliche Potentiale zurückgreifen konnte und die Durchgängigkeit des Raumes im Schichtstufenland weniger ausgeprägt war als beispielsweise im Oberrheingebiet. Somit stand die Nutzung regionaler Ressourcen über große Zeiträume im Vordergrund. Diese ist insbesondere in der land- und forstwirtschaftlichen Nutzung und der Verbreitung der natürlichen Potentiale ablesbar. In vielen Landschaften haben sich bauliche und landnutzungsbedingte Elemente erhalten, die diese Zusammenhänge widerspiegeln.

### **2.2 Natürliche Bedingungen der Teilräume**

Eingerahmt zwischen den mächtigen, verkarsteten Kalksteinsockeln der Schwäbischen Alb im Süden und den blockartigen Buntsandsteingebieten des Nordschwarzwaldes und des Odenwaldes im Norden, gliedern sich nach innen die Hochflächen bandartig in randlich verkarstete, nach innen zunehmend lößüberdeckte Muschelkalkhochflächen, in durch Sandsteine und Tone geprägte Keuperbergländer und in durch tonige Ablagerungen des Lias geprägte Vorländer der Schwäbischen Alb. Dabei haben sich an der Schwäbischen Alb, zwischen Keuperbergen und Muschelkalkhochflächen und zwischen Muschelkalkhochflächen und Buntsandsteingebieten mehr oder weniger deutlich sichtbare Schichtstufenränder ausgebildet.

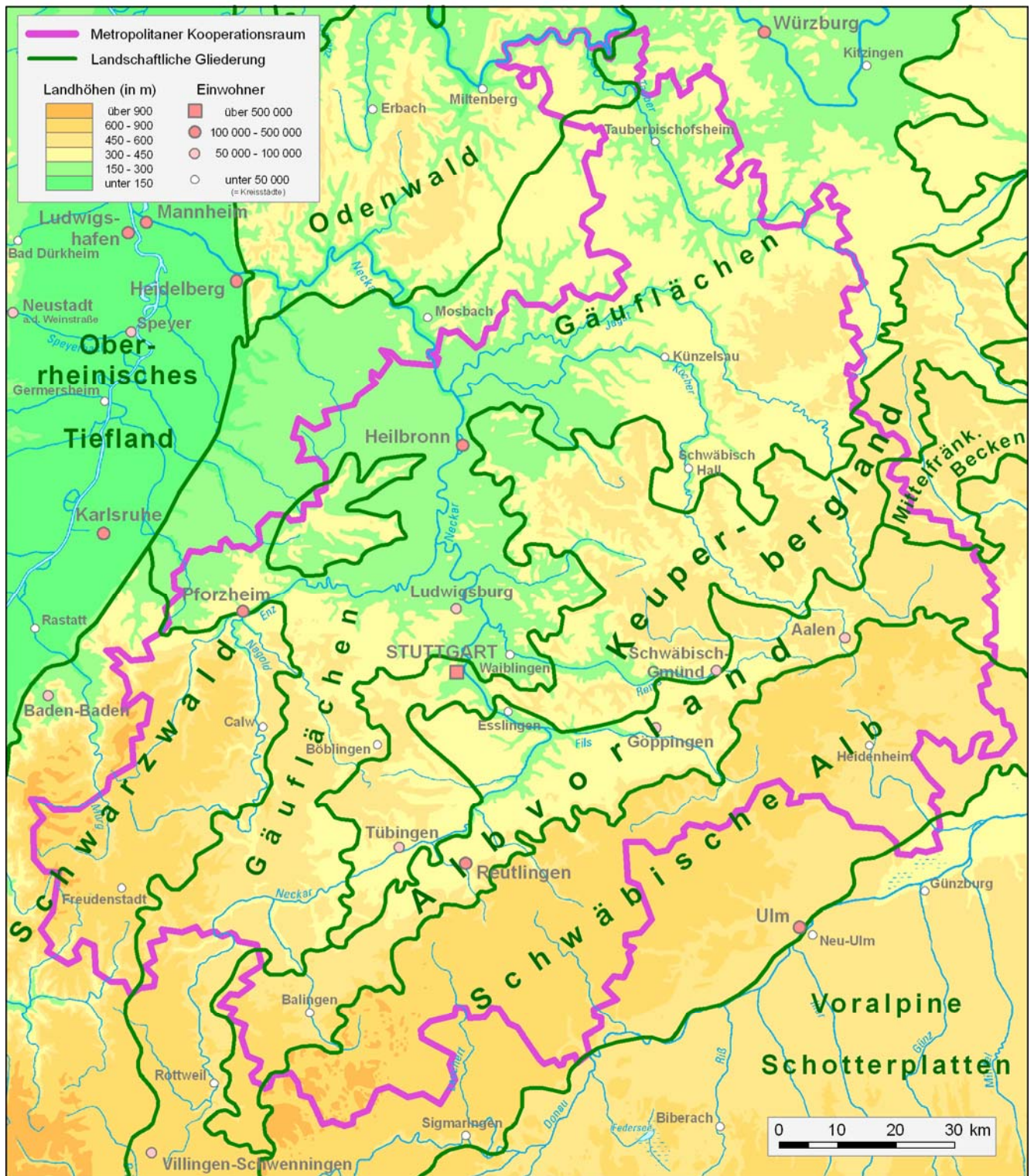
Die einzelnen Hochflächen sind von tief eingeschnittenen Tälern durchzogen, deren Fließgewässer ganz überwiegend dem Neckareinzugsgebiet angehören. Randlich gehören jedoch das Muschelkalkgebiet des Tauberlandes dem Main- und große Teile der Schwäbischen Alb dem Donaeinzugsgebiet an. Nach Nordosten setzen sich die Gäuflächen in Richtung Würzburg mit dem Ochsenfurter Gäu fort, östlich von Aalen vermittelt das Nördlinger Ries, südlich von Heidenheim das Donauried in die angrenzenden bayerischen Landschaften.

Den weitaus größten Raum nehmen die Gäuflächen mit über einem Drittel (37,5%) der Fläche ein. Schwäbische Alb und Keuperbergland umfassen mit 18 bzw. 18,5% je knapp ein Fünftel des Gebietes. Das Albvorland und der Schwarzwald stellen mit knapp einem Siebtel (13,5%) bzw. einem Zehntel der Landfläche (9,2%) je nur einen kleinen Teil des Gesamtgebietes.



Abb. 1: Landschaftliche Gliederung

Naturräumliches Gefüge in der Europäischen Metropolregion Stuttgart



Grundlage: ATKIS® DLM1000, © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2006

Kartographie Regionalverband Heilbronn-Franken

Bedingt durch die unterschiedlichen Höhenlagen und anderer naturräumlicher Ausgangssituationen ergibt sich eine weite Spanne natürlicher Ausprägungen, die von den warmen, trockenen Gebieten des Neckarbeckens mit außerordentlich leistungsfähigen Lössböden und überwiegender Offenlandnutzung mit Wein- und Obstbau bis hin zu den regenreichen, kühlen,

durch hohe Wasserüberschüsse geprägten Hochlagen des Nordschwarzwaldes mit wenig leistungsfähigen Böden und überwiegender Waldnutzung reichen. Während die Jahresdurchschnittstemperatur in den Höhenlagen des Schwarzwaldes und der Schwäbischen Alb bei nur 6 °C liegen, erreichen sie im Neckarbecken und im Taubergrund immerhin 9 °C.

Die Niederschlagsverteilung zeigt insgesamt ebenfalls deutliche Unterschiede, da sich neben der Höhenlage auch die Exposition zu den Südwestwindlagen und die zunehmende Kontinentalität nach Osten hin abbildet. Am wenigsten Niederschläge fallen in den Tal- und Beckenlagen des Neckars sowie im Tauberland mit ca. 600 mm / Jahr. Die höchsten Niederschläge dagegen verzeichnen die Hochlagen des Nordschwarzwaldes mit bis zu 2000 mm/ Jahr. Über 1000 mm Niederschlag werden daneben vor allem auf den schwarzwaldfernen Höhen der Keuperberge und der Schwäbischen Alb im Schwäbisch-Fränkischen Wald sowie in Albuch und Härtsfeld erreicht. Insgesamt ergibt sich unter Einbeziehung der Verdunstung im Tauberland, im Neckarbecken und den Talbereichen des Neckar nur ein geringer natürlicher Wasserüberschuss, der allerdings zu den Schwäbisch-Fränkischen Waldbergen, zur Schwäbischen Alb und vor allem zum Schwarzwald hin stark ansteigt. Daraus resultieren die dortigen bedeutenden Grundwasservorkommen.

Ebenso entspricht die Bodenentwicklung den klimatischen und geologischen Faktoren. Zu den bedeutendsten geogenen Potenzialen gehören die leistungsfähigen Lössböden des Neckarbeckens, des mittleren Albvorlandes und der oberen Gäue sowie die Auenlehme der großen Flusstäler. Im Bereich der Gäuflächen und des Albvorlandes mit Ausnahme der verkarsteten und erodierten Bereiche der Muschelkalkhochflächen dominieren mittel- bis tiefgründige lehmige Böden mit guter Filter- und Pufferfähigkeit und mittlerer bis geringer Durchlässigkeit. Dagegen haben sich auf den saueren Ausgangsgesteinen des Buntsandsteins und den höheren Lagen des Keuperberglandes meist saure Böden mittlerer Durchlässigkeit entwickelt. Auf der Schwäbischen Alb überwiegen meist kalkhaltige, magere flachgründige Böden mit mittlerer Durchlässigkeit.

### **2.3 Landnutzungen der Teilräume**

In der Landnutzungsverteilung ist auch heute noch in weiten Teilen die Verteilung natürlicher Ressourcen und deren Gradienten in der Landschaft ablesbar. Während die gesamte Nutzungsverteilung in den fünf Regionen im Landesvergleich mit leicht überdurchschnittlichen Anteilen an Siedlungs- und Verkehrsfläche (14,8% gegenüber 13,6%, 2005) sowie Landwirtschaftsfläche (47,4%; 46,3%) und leicht unterdurchschnittlichen Anteilen an Wald- (36,3 %; 38,1%) und Gewässerflächen (0,7%; 1,0%) im wesentlichen den Charakter des Landes Baden-Württemberg widerspiegelt, zeigen die Unterschiede in den einzelnen Gebieten differenzierte landschaftliche Ausprägungen.

Von den offenlandgeprägten fruchtbaren Gäuflächen mit insel- und bandartigen Waldeinlagerungen reicht das Spektrum über Landschaften mit ausgewogenen Wald-Offenlandverhältnissen wie der Schwäbischen Alb bis hin zu den überwiegend überwiegend waldbetonten Landschaften wie dem Nordschwarzwald und den Keuperbergen mit insel- und bandartigen Offenlandgebieten. Extreme bilden dabei die Landschaften des Neckarbeckens und der Hohenloher und Haller Ebenen sowie des Grindenschwarzwaldes und der Enzhöhen. Während die intensiv landwirtschaftlich genutzten Hohenloher und Haller Ebenen mit einem Offenlandanteil von 83% und einem Waldflächenanteil von 9,9% als ausgesprochen waldarm gelten, dominiert in Grindenschwarzwald und Enzhöhen der Waldanteil mit über 90%, und der Siedlungsflächenanteil liegt bei unter 2%. Die Siedlungsflächenanteile übertreffen hingegen im Neckarbecken mit nahezu 20% deutlich den Landesdurchschnitt. Dabei spiegelt die Landnutzungsverteilung auch in hohem Maße die Homogenität bzw. Diversität natürlicher Faktoren ab. Streuobstbau und größere, unzerschnittene Räume sind jedoch regionaltypische Merkmale, die, wenn auch in unterschiedlicher Häufigkeit, in allen Landschaftstypen des Schichtstufenlandes anzutreffen sind.

Dabei wurde die große landschaftliche Vielfalt nicht nur durch das breite Spektrum der natürlichen Gegebenheiten, sondern auch durch die unterschiedlichen kulturellen Einflüsse einer eher kleinteiligen territorialen Entwicklung überformt und geprägt. Neben den größeren Territorien von Württemberg, Baden, Hohenzollern oder der Pfalz umfasste das Gebiet in vornapoleonischer Zeit eine Vielzahl unterschiedlicher Herrschaften. Von den Reichsstädten Aalen, Esslingen, Reutlingen,



Pforzheim, Tübingen, Gmünd, Hall, Heilbronn und Wimpfen über die weltlichen Herrschaften von Hohenlohe oder Bayreuth-Ansbach und zahlreicher kleinerer Reichsritterschaften im Kraichgau, an der Jagst oder im östlichen Albvorland bis zu den kirchlich geprägten Herrschaften der Bistümer Mainz und Würzburg, der Klöster Neresheim und Ellwangen oder der Deutschordensgebiete. Zum Erbe der territorialgeschichtlichen Aufteilungen gehören neben den kulturhistorischen Baudenkmalern, wie Burgen, Schlössern, Kirchen, Klöster oder historischen Stadtbildern auch Konfessionen, Traditionen, Feste und Erbteilungssitten, die bis heute im Landschaftsgefüge ablesbar sind.

## **2.4 Gesamtregionale landschaftliche Wirkungen**

Der insbesondere im Verdichtungsraum bestehende Ressourcenbedarf bedingt zahlreiche funktionale Verflechtungen im Hinblick auf die Versorgung mit Naturgütern und die Inanspruchnahme landschaftlicher Ausgleichsleistungen in der EMR Stuttgart. So werden wesentliche Teile des mittleren Neckarraumes und Nordostwürttembergs mit Grundwasservorkommen der östlichen Schwäbischen Alb (und von außerhalb vom Bodensee) versorgt. Die land- und forstwirtschaftlich genutzten Gebiete tragen zu einer verbrauchernahen Versorgung mit vielfältigen regionalen Produkten bei und sind die Basis für die dezentrale Erzeugung und Nutzung nachwachsender Rohstoffe. Den gering belasteten Bergländern von Schwarzwald, Schwäbischer Alb und den Keuperbergen kommt in Verbindung mit den tief eingeschnittenen Tallandschaften, vielfältigen Heckengäugebieten und Keuperrandbuchten eine besondere Bedeutung für die Nah-, Wochenend- und Ferienerholung zu. Die großen unzerschnittenen Waldlandschaften von Schwarzwald, Albtrauf und den Keuperbergen, die Magerrasenschwerpunkte in den Weidelandschaften von Schwäbischer Alb, Riesrand und Tauberland und die Talräume von Kocher, Enz und Jagst stellen ergänzt durch die Heckengäu- und Keuperrandgebiete wichtige Ausgangs- und Bezugspunkte für die Erhaltung der landschaftstypischen Lebensräume freilebender Tier- und Pflanzenarten dar. Aufgrund der inversionsgefährdeten Luftaustauschsituation im Neckarbecken und in Teilen des Albvorlandes sind die umgebenden Waldlandschaften des Nordschwarzwaldes, der Keuperberge und des Albtrauf wichtige klimatische und lufthygienische Ausgleichselemente und schließlich übernehmen die Stauseen des Nordschwarzwaldes und des Keuperberglandes wichtige Ausgleichsfunktionen für den Wasserhaushalt des gesamten Neckarsystems.

### 3. Kennzahlen und Funktionen der Europäischen Metropolregion Stuttgart

Den Teilräumen und Gemeinden innerhalb der EMR Stuttgart soll mit diesem Regionalentwicklungskonzept die Zugehörigkeit zu einer Verantwortungsgemeinschaft bewusst gemacht werden. Eine Verantwortungsgemeinschaft umfasst Zentren, Umland und Peripherie und in ihr soll die Zusammenarbeit zwischen den metropolitanen Kernen und der weiteren Stadtregion verstetigt und ausgebaut werden. Vor diesem Hintergrund geht der strategische Ansatz der Entwicklung der EMR Stuttgart dahin, nach innen zu vernetzen und nach außen ein Profil herzustellen und klar zu vertreten. Dabei muss es im Interesse der beteiligten Regionen liegen, als gleichwertige Partner beteiligt zu sein.

Als eine solche Verantwortungsgemeinschaft sehen sich die Regionen Heilbronn-Franken, Neckar-Alb, Nordschwarzwald, Ostwürttemberg und Stuttgart, weshalb in Kapitel 3 demografische, flächenbezogene und ökonomische Kenngrößen aller fünf zur EMR Stuttgart gehörenden Regionen sowie zu ihrer Entwicklungsdynamik dargestellt werden. Dieses dient zur Einordnung und dem Vergleich mit anderen Metropolregionen. Vor dem Hintergrund der auch im LEP 2002 unscharfen Grenzziehung wird an dieser Stelle nochmals betont, dass die dort angedeutete Abgrenzung der Europäischen Metropolregion Stuttgart zu konkretisieren und mit Daten zu unterlegen ist, um ihre Sichtbarkeit in Studien und Vergleichen zu erhöhen und dem Raum mehr Gewicht zu verleihen. Den so gezogenen Grenzen soll aber ausdrücklich keine abgrenzende Rolle zukommen. Der Handlungsansatz innerhalb der EMR ist vielmehr ein Themenbezogener Netzwerkansatz, der von der Natur der Sache her grenzüberschreitend angelegt werden soll. Allerdings bedarf es für die Erfassung statistischer Kenngrößen eines Raumbezuges.

#### 3.1 Kennzahlen zur Europäischen Metropolregion Stuttgart

##### 3.1.1 Fläche und Bevölkerung

Das Gebiet der EMR Stuttgart umfasst gemäß dem oben beschriebenen Ansatz der Verantwortungsgemeinschaft die fünf kooperierenden Regionen Heilbronn-Franken, Neckar-Alb, Nordschwarzwald, Ostwürttemberg und Stuttgart. Die Gesamtfläche beträgt mit 15.429 km<sup>2</sup> ca. 43% der Landesfläche Baden-Württembergs und reicht naturräumlich von den Talzonen von Main (bei Tauberbischofsheim) und Neckar (bei Gundelsheim) bis hin zu den Gebieten der Zollernalb und des Grindenschwarzwaldes im Südwesten und Westen sowie der Ostalb. Dementsprechend gehören folgende Stadt- und Landkreise dazu: Main-Tauber-Kreis, Hohenlohe, Schwäbisch Hall, Heilbronn (Stadt- und Landkreis), Ludwigsburg, Rems-Murr, Esslingen, Göppingen, Böblingen, Stuttgart, Reutlingen, Tübingen, Zollern-Alb, Enzkreis, Pforzheim, Calw, Freudenstadt, Heidenheim und der Ostalbkreis. Den größten Flächenanteil mit rund 30% hat die Region Heilbronn-Franken, gefolgt von der Region Stuttgart mit knapp ¼. Insgesamt umschließt die Metropolregion mehr als 300 Städte und Gemeinden in 20 Stadt- und Landkreisen.

**Tabelle 1: Flächen und Bevölkerung in der EMR Stuttgart** (Quelle: StaLa, Stand 31.12.2005)

	<b>Fläche in km<sup>2</sup></b>	<b>Bevölkerung</b>	<b>Einwohnerdichte in EW / km<sup>2</sup></b>
Region Stuttgart	3.654	2.667.766	730
in der Region Franken	4.765	887.673	186
in der Region Ostwürttemberg	2.139	451.934	211
in der Region Nordschwarzwald	2.341	599.086	256
Region Neckar-Alb	2.531	681.248	269
<b>Europäische Metropolregion Stuttgart</b>	<b>15.429</b>	<b>5.287.707</b>	<b>343</b>

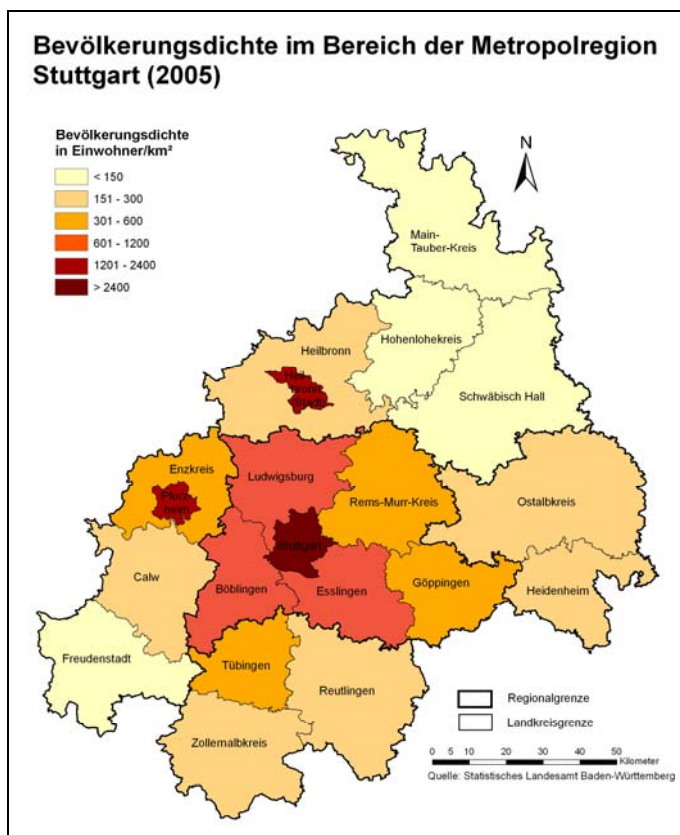
In der gesamten EMR Stuttgart lebt mit rund 5,3 Mio. Menschen etwa die Hälfte der Einwohner Baden-Württembergs. Davon leben ca. 3,9 Mio. Einwohner (rund 37 % der Landesbevölkerung) in dem im LEP 2002 benannten Verdichtungsraum Stuttgart. Allein in der Region Stuttgart leben mit rund 2,7 Mio. Einwohner etwa die Hälfte der Einwohner der gesamten EMR Stuttgart.

**Tabelle 2: Entwicklung der Einwohnerzahlen in den Teilräumen der EMR Stuttgart (Quelle: StaLa)**

	<b>Einwohner 31.12.1997</b>	<b>Einwohner 31.12.2005</b>	<b>Zunahme 1997 – 2005</b>
Region Stuttgart	2.581.613	2.667.766	+ 3,3 %
Region Franken	857.473	887.673	+ 3,5 %
Region Ostwürttemberg	449.582	451.934	+ 0,5 %
Region Nordschwarzwald	583.481	599.086	+ 2,7 %
Region Neckar-Alb	672.339	681.248	+ 1,3 %
<b>Metropolregion Stuttgart</b>	<b>5.144.488</b>	<b>5.287.707</b>	<b>+ 2,8 %</b>

Im Vergleich mit anderen Metropolregionen in Deutschland weist die EMR Stuttgart eine überdurchschnittliche Dynamik hinsichtlich des Bevölkerungswachstums auf. Dabei ist besonders bemerkenswert, dass die natürliche Bevölkerungsentwicklung noch positiv ist. Innerhalb der EMR Stuttgart gibt es nur wenige Städte und Gemeinden, deren Einwohnerzahl zwischen 1997 und 2004 abgenommen hat. Die Bevölkerungsentwicklung ist in den meisten Städten und Gemeinden nach wie vor positiv, allerdings hat sich die Dynamik der Entwicklung in den letzten Jahren deutlich abgeschwächt.

**Abb. 2: Bevölkerungsdichte im Bereich der Europäischen Metropolregion Stuttgart (2005)**



Kartendarstellung: Verband Region Stuttgart (2007)

Die Bevölkerungsdichte in der gesamten EMR Stuttgart liegt mit 343 Einwohnern pro km<sup>2</sup> deutlich über dem Bundesdurchschnitt von 231 Einwohnern je km<sup>2</sup> (je 2005), aber nicht wesentlich über der aller Metropolregionen in Deutschland von 328 Einwohnern je km<sup>2</sup> (2004). Innerhalb des Betrachtungsraums gibt es deutliche Unterschiede in der Bevölkerungs-

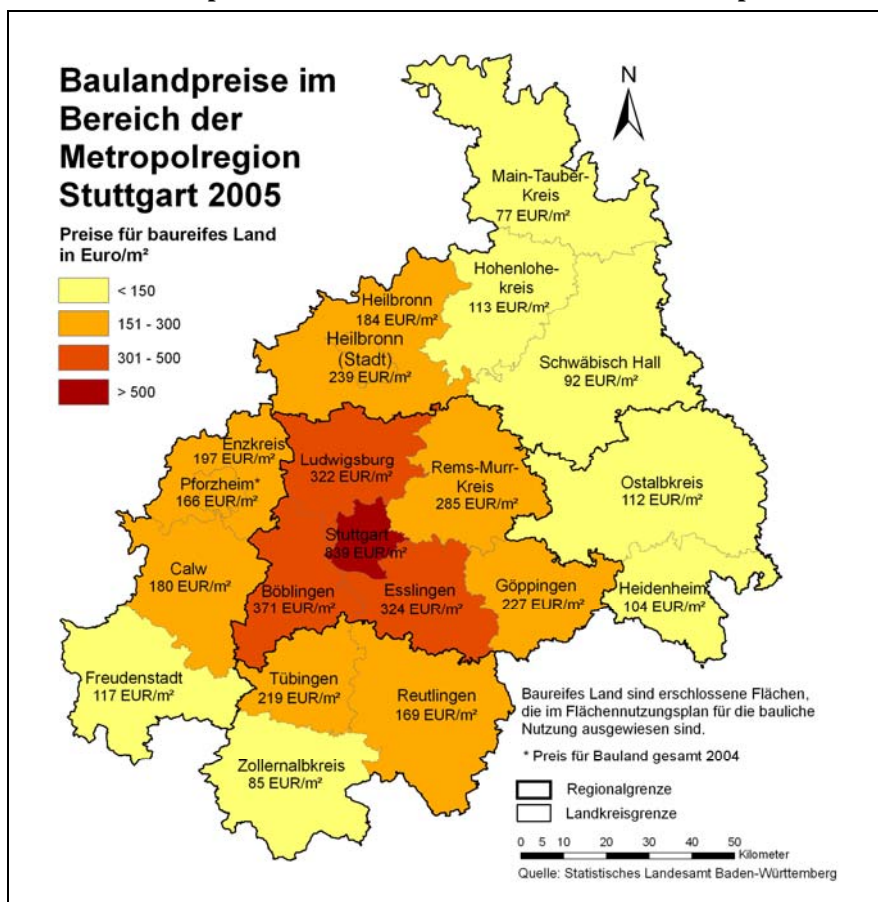
dichte: In der Region Stuttgart beträgt der Wert mit 730 Einwohnern je km<sup>2</sup> fast das doppelte des Durchschnittswerts von 343, gefolgt von den Regionen Neckar-Alb und Nordschwarzwald (273 bzw. 256) sowie Ostwürttemberg und Heilbronn-Franken (211 bzw. 186). Im Einzelnen ist festzustellen, dass vor allem die Stadtkreise Stuttgart, Heilbronn und Pforzheim und die Landkreise Böblingen, Esslingen und Ludwigsburg besonders dicht besiedelt sind. Die Verteilung der Einwohnerdichten ist in Abb. 2 zu erkennen, die ebenfalls zeigt, dass die Bevölkerungsdichte besonders im Südwesten und Nordosten deutlich geringer ist.

Die Altersstruktur in der EMR Stuttgart ist relativ homogen. Knapp 20% der Bevölkerung sind jünger als 18 Jahre, gut 61% sind zwischen 18 und 65 Jahren alt und gut 18% sind älter als 65 Jahre. Damit ist die Bevölkerung in der EMR Stuttgart jünger als in anderen Metropolregionen und insbesondere der Anteil der unter 18-Jährigen deutlich über dem Durchschnitt.

### 3.1.2 Baulandpreise

Bei der Betrachtung der Baulandpreise heben sich erneut die bevölkerungsreichen Gebiete und eine Zentrum-Umland-Abstufung hervor (Abb. 3). Die höchsten Werte beziehen sich auf die Landeshauptstadt Stuttgart, gefolgt von den Landkreisen Böblingen, Esslingen und Ludwigsburg. Die Kreise um dieses Gebiet zeigen ein deutlich niedrigeres Niveau der Baulandpreise. Analog zur Bevölkerungsdichte sind auch bei den Baulandpreisen im Südwesten und Nordosten bzw. Osten die geringsten Werte vorzufinden. (siehe auch Anlage 1)

**Abb. 3: Baulandpreise für baureifes Land im Bereich der Europäischen Metropolregion Stuttgart (2005)**



Kartendarstellung: Verband Region Stuttgart (2007)

Bedingt durch die hohen Baulandpreise und die hohe Bevölkerungsdichte im Kern der Metropolregion gibt es vielfältige Pendlerbeziehungen innerhalb der Metropolregion, sowie über den Raum hinaus. Den höchsten Einpendlerüberschuss mit etwa 150.000 Pendlern pro Tag weist der Stadtkreis Stuttgart auf. (Statistisches Landesamt). Aus allen weiteren Landkrei-

sen in der Region Stuttgart pendeln mehr Menschen hinaus als hinein. Das ist ein deutliches Indiz dafür, dass Wohnen und Arbeiten in der EMR Stuttgart auseinander fallen, was mit durch die bereits genannten Gründe verursacht wird. Die Pendlerströme zwischen den umliegenden Landkreisen und dem Gebiet des Verkehrsverbund Stuttgart betragen pro Tag 127.700 Personen und verdeutlichen die Verflechtungen innerhalb der Metropolregion. (Sitzungsvorlage Nr. 190/2004 Verkehrsausschuss, Verband Region Stuttgart)

### 3.1.3 Wirtschaftsstruktur

Herausragendes Merkmal der EMR Stuttgart sind die wirtschaftliche Stärke sowie die starken innerregionalen Verflechtungen des Raumes. Dieses hat zur Folge, dass immer noch Menschen in die EMR Stuttgart zuziehen. Eine Besonderheit gegenüber anderen Metropolregionen wird in der Verteilung der Beschäftigten nach Wirtschaftssektoren sichtbar. Von den rund 3,6 Mio. Einwohnern im Kernraum der EMR Stuttgart sind rund 1,4 Mio. sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, die zu ca. 42% im produzierenden Gewerbe und zu ca. 57% im Dienstleistungssektor tätig sind. Das zeigt, dass die EMR Stuttgart noch stark auf die Produktion ausgerichtet ist. Dieses wird durch die Exportrate für Produktionsgüter von 51% unterstrichen. Ergänzt werden diese Fakten noch durch das Wirtschaftswachstum, das zwischen 1995 und 2002 38% betrug und die Arbeitslosenquote liegt mit ca. 6% im Vergleich mit anderen deutschen Metropolregionen, beispielsweise Hamburg mit 11,5%, deutlich unter dem Durchschnitt.

Die EMR Stuttgart zählt zusammen mit München mit Abstand zu den innovativsten Metropolregionen Europas. Der Dienstleistungssektor, der allgemein als Jobmotor gilt, hat in der EMR Stuttgart statistisch gesehen zwar ein geringes Gewicht, er wird allerdings unterschätzt, da eine Vielzahl hochtechnologie- und innovationsorientierter Unternehmen (Stichwort FuE) in der Statistik dem produzierenden Gewerbe zugeordnet wird.<sup>1</sup>

Die ökonomische Stärke der EMR Stuttgart wird von den Leitbranchen Fahrzeugbau, Maschinenbau und Elektrotechnik bestimmt. Der Automobilsektor wird geprägt durch die großen Firmen wie Daimler-Chrysler, Porsche und Audi, aber auch durch große Zulieferfirmen wie BOSCH, Mahle, Elring-Klinger, Beru, Kolbenschmidt, GETRAG, ZF und Alfing. Im Bereich des Maschinenbaus sind es Firmen wie Schuler, Voith, ZF, BIZERBA, Weinig, Stihl und Trumpf.

Darüber hinaus gibt es in der Metropolregion bedeutende Cluster im Bereich der Biotechnologie an den Standorten Stuttgart, Tübingen, Esslingen, Reutlingen, Neckar-Alb, die in der BioRegion STERN zusammengefasst sind. Hinzu kommen Schwerpunkte in den Bereichen Papiertechnologie und Photonik/Optoelektronik in der Region Ostwürttemberg (ZEISS), Logistik und Handel in der Region Heilbronn-Franken (Lidl/Kaufland und Würth), Medizintechnik im Raum Hechingen sowie in der Region Neckar-Alb einen Schwerpunkt in der Textilindustrie und im Textilmaschinenbau mit den Firmen Hugo Boss, Trigema, Mey sowie Stoll und Grotz-Beckert. Neben der Bekleidungsindustrie gewinnen dabei die Entwicklung und die Produktion technischer Textilien mehr und mehr an Bedeutung.

In der EMR Stuttgart gibt es insgesamt 16 Kompetenznetzwerke in den Bereichen Regenerationsbiologie, BioChip - Technologie, Minimalinvasive Medizintechnik, Softwareentwicklung, Telekommunikation, Brennstoffzellentechnologie, Facility Management, Logistik, Umwelttechnik, Holzverarbeitung, Mechatronik, Medien, technische Textilien, Telematik, Virtuelle Realität und Sprachinnovation sowie weitere in den Bereichen Automobilzulieferer, Kunststofftechnik und Verpackungsindustrie.

Die wirtschaftlichen Potenziale dokumentieren sich auch bei den Finanzdienstleistungen, z.B. mit der Stuttgarter Börse, den Bausparkassen Wüstenrot und Schwäbisch Hall, der Lebensversicherung Allianz Leben und der Landesbank Baden-Württemberg. Nicht zuletzt repräsentiert die EMR Stuttgart mit dem Sitz der Landesregierung und vieler Firmenzentralen einen der ökonomisch stärksten Teilräume Europas.

---

<sup>1</sup>) Statistisches Landesamt Pressemitteilung 245/205, Statistisches Monatsheft 7/2005

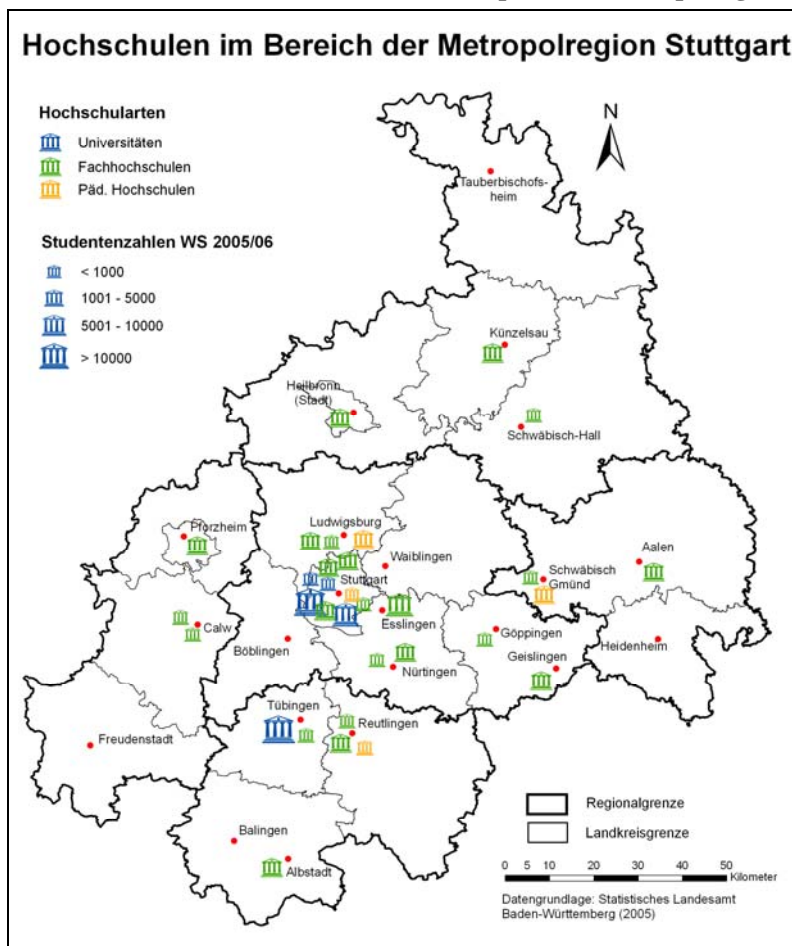
### 3.1.4 Wissenschaftsstandorte und Kulturangebote in der Metropolregion Stuttgart

#### Bildung, Wissenschaft und Forschung

Ein weiteres wesentliches Kennzeichen der EMR Stuttgart ist ihre Stellung als Hochschulstandort. So gibt es eine Vielzahl an Universitäten, Fachhochschulen und Pädagogischen Hochschulen (Abb. 4 und Anlage 2). Deutlich zu erkennen ist die hohe Dichte an Hochschulen in der Landeshauptstadt Stuttgart samt den Landkreisen Esslingen und Ludwigsburg sowie im Bereich Reutlingen/Tübingen sowie die weitestgehend flächendeckende Verteilung von Fachhochschulen in den weiteren Bereichen.

Neben den weltweiten Verbindungen der Hochschulen gibt es auch enge Beziehungen zwischen den Hochschulen und regionsansässigen Unternehmen sowie öffentlichen Einrichtungen. Die Universitäten in Stuttgart, Hohenheim und Tübingen mit dem Universitätsklinikum, die zahlreichen Fachhochschulen, die herausragenden Forschungseinrichtungen z.B. der Max-Planck-Gesellschaft, der Fraunhofer Gesellschaft, der Steinbeis Stiftung, aber auch die Forschungs- und Entwicklungszentren großer Firmen wie Daimler-Chrysler in Stuttgart/Sindelfingen, von Porsche in Weissach oder von BOSCH in Schwieberdingen, Reutlingen und Abstatt bilden ein Netzwerk wissenschaftlicher Einrichtungen. Darüber hinaus zählt zu den herausragenden Bildungseinrichtungen der Region auch die Filmakademie Baden-Württemberg in Ludwigsburg.

Abb. 4: Hochschulen im Bereich der Europäischen Metropolregion Stuttgart



Kartendarstellung: Verband Region Stuttgart (2007)

#### Kultur und Freizeit

Die ambitionierten Stuttgarter Spitzenangebote des Balletts, der Oper und des Musicals werden durch das Württembergische Landestheater (LTT) und die Kunsthalle in Tübingen, das Württembergische Kammerorchester in Reutlingen und Heilbronn, das Südwestdeutsche Kammerorchester in Pforzheim, Stadttheater in Heilbronn und Pforzheim sowie die Freilichtspiele in Jagsthausen und Schwäbisch Hall ergänzt. Die herausragende Qualität des Kulturangebotes wird zusätzlich



durch eine Vielzahl kleinerer Bühnen, von denen beispielsweise das Theater Lindenhof in Melchingen wegen seines inzwischen überregionalen Bekanntheitsgrad genannt wird, erreicht.

Große Sportarenen, wie das Gottlieb-Daimler-Stadion in Stuttgart oder die Knorr-Arena in Heilbronn, die Porsche-Halle und die Schleyer-Halle in Stuttgart aber auch der Freizeitpark Tripsdrill, der sowie die Naturparke Schwäbisch-Fränkischer Wald, Schönbuch, Stromberg-Heuchelberg, Schwarzwald Mitte-Nord und der Geopark Schwäbische Alb (geplantes UNESCO Biosphärengebiet) und die UNESCO-Welterbe Kloster Maulbronn sowie Obergermanisch-Rätischer Limes bieten ebenso wie Waldgebiete, Golfplätze und andere Landschaftsteile hervorragende Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten.

Einen wachsenden Anteil am Wirtschaftsgeschehen der EMR Stuttgart nimmt der Tourismus ein. Neben dem Kultur- und Städtetourismus haben sich viele Städte um den Kur- und Wellnessbereich bemüht. Die Thermal- und Freizeitbäder in Stuttgart (Bad Cannstatt), Leonberg, Filderstadt, Böblingen, Winnenden, Göppingen, Aalen, Bad Teinach, Bad Herrenalb, Bad Wildbad, Baiersbronn, Bad Rippoldsau-Schappach, Bad Liebenzell, Bad Urach, Albstadt, Bietigheim-Bissingen, Beuren, Bad Boll, Bad Rappenau, Bad Wimpfen und Bad Mergentheim sind Zeichen dieser Bemühungen.

## **3.2 Metropolfunktionen**

### **3.2.1 Überblick**

Der Ansatz der Metropolregion wird in Raumforschung und Raumordnungspolitik durch die Betrachtung von Funktionen der Metropolregionen konkretisiert. Im Fokus stehen dabei drei Funktionen, für die das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) nähere Analysen vorgelegt hat (vgl. Raumordnungsbericht der Bundesregierung, 2005). Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die EMR Stuttgart im bundesweiten Vergleich in der Steuerungs- und Kontrollfunktion durchschnittlich, in der Innovations- und Wettbewerbsfunktion überdurchschnittlich und in der Gatewayfunktion unterdurchschnittlich abschneidet.

### **3.2.2 Steuerungs- und Kontrollfunktion**

In der EMR Stuttgart ansässige Firmen, wie DaimlerChrysler, Bosch, Porsche und IBM-Deutschland, gehören zu den 100 größten Unternehmen Deutschlands und dienen als Indikator für die Steuerungs- und Kontrollfunktion. Die Stadt Stuttgart liegt mit einer Konzentration von 8,3 Unternehmenssitzen, im Vergleich zwölf deutscher Städte mit den meisten Unternehmenssitzen, etwas unterhalb des Durchschnitts. (Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg, Nr. 4/2005, S. 28) Die führenden Branchen sind der Fahrzeugbau, der Maschinenbau und die Elektrotechnik. Die Großfirmen dieser Branchen haben auch einen erheblichen Teil an Zulieferern, vor allem im Bereich des Mittelstands, und Dienstleistungsunternehmen nach sich gezogen, die die wirtschaftliche Stärke der Region unterstützen. DaimlerChrysler und IBM sind unter den genannten Firmen Beispiele für „Global Player“, die weltweit agieren und die EMR Stuttgart folglich in die globalen Wirtschaftsbeziehungen einbinden. Neben ihnen nehmen Finanzdienstleister, wie Wüstenrot und Württembergische, Bausparkasse Schwäbisch Hall, Allianz, Landesbank Baden-Württemberg oder die Börse Stuttgart, die Kontrolle über Finanzströme auf nationaler wie internationaler Ebene wahr. Politische Entscheidungen werden durch die in Stuttgart ansässige Landesregierung und weitere Landesbehörden getroffen. Durch sie werden die Rahmenbedingungen für die ökonomische Stärke der EMR Stuttgart geschaffen.

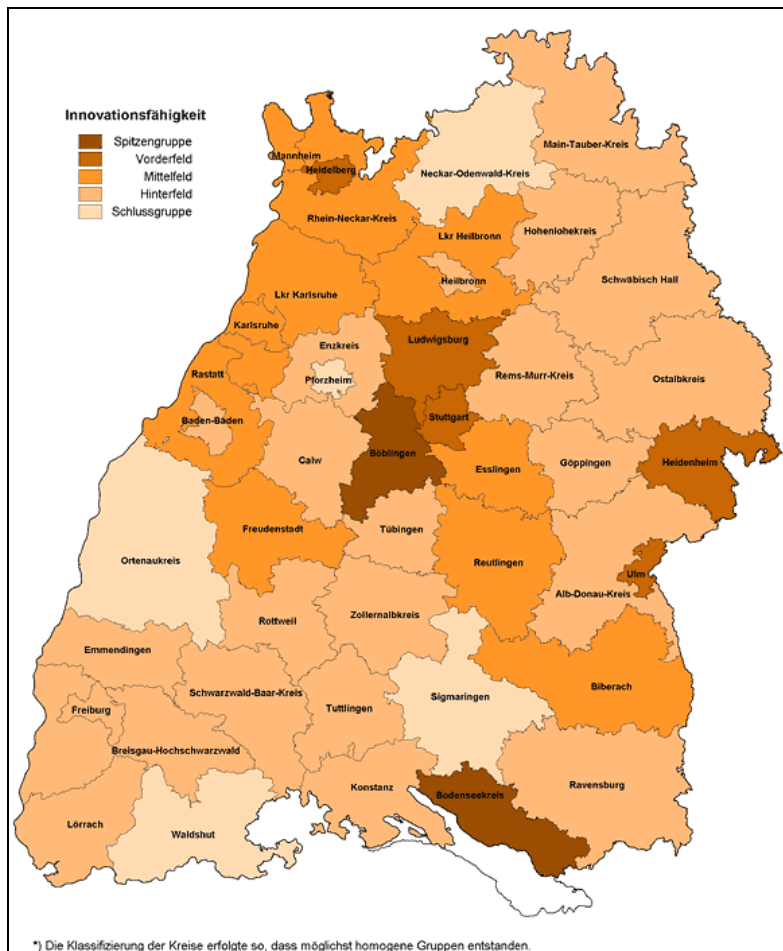
So ergibt sich für die EMR Stuttgart die Rolle eines politischen und ökonomischen Zentrums im Südwesten Deutschlands, welches Auswirkungen weit in sein Umland hat. Gemessen werden kann dies beispielsweise an der Wirtschaftskraft. Diese beträgt 38% der Gesamtwirtschaftskraft von Baden-Württemberg.

### 3.2.3 Innovations- und Wettbewerbsfunktion

Dass Baden-Württemberg zu den innovativsten Regionen Europas gehört, geht maßgeblich auf die Spitzenstellung der Region Stuttgart verbunden mit dem schwäbischen Erfindergeist zurück. Sie belegte mit 876,4 Patentanmeldungen je 1 Mio. Einwohner im Jahr 2002 Platz zwei im europäischen Vergleich. (Statistische Monatshefte Baden-Württemberg, Nr. 7/2005, S. 9)

Innerhalb der EMR Stuttgart stehen vor allem der Landkreis Böblingen, die Landeshauptstadt Stuttgart sowie die Landkreise Ludwigsburg und Heidenheim hervor, die im baden-württembergweiten Innovationsindexranking die Plätze 1, 3, 5 und 6 belegen (Abb. 5). Diese starke Stellung ist darin begründet, dass hier Firmen wie DaimlerChrysler, Bosch, Hewlett Packard, IBM, Porsche oder Voith Firmensitze/Firmenstandorte sowie Forschungs- und Entwicklungszentren haben. Zudem gehören dem innovativen Netzwerk in der Metropolregion, neben den erwähnten Großunternehmen, innovative Zulieferer, Hochschulen und öffentliche Forschungseinrichtungen, wie Max-Planck- oder Fraunhofer Institute an. (Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg, Nr. 10/2004, S. 20-21) Untermauert wird dies noch durch den Fakt, dass 23 % der Bevölkerung in der Region Stuttgart im Hightech-Sektor beschäftigt sind. (Petersen Sonja (2003): Zukunftsregionen – Die 60 Hot Spots Europas für Investoren, Innovationen und Entwickler, S. 117.)

**Abb. 5: Die innovativsten Stadt- und Landkreise in Baden-Württemberg 2006\***



Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

Kompetenz- und Innovationszentren sowie Technologie- und Gründerzentren, die in der EMR Stuttgart angesiedelt sind, tragen ebenfalls einen beträchtlichen Teil zum innovativen Milieu bei. Ihre Schwerpunkte haben sie in den Bereichen Transport & Raumfahrt, Motoren & Turbinen, Biotechnologie, Software- und Medientechnik und Papier-Technologie. Diese Zentren bieten jungen Fachkräften die Möglichkeit ihre Ideen umzusetzen, Unternehmen zu gründen und durch die Nähe zu anderen Fachkräften der jeweiligen Branche Wissen und Erfahrungen auszutauschen. Vor allem die Kompetenz-

zentren stellen die Verbindung zwischen Wissenschaft, Unternehmen und Kommunen her und schaffen so die regionale Integration, sowie Standort- und Unternehmensvorteile. In der Region Stuttgart haben sich bereits 17 Kompetenzzentren angesiedelt, die unter anderem von der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart gefördert werden.

### 3.2.4 Gateway-Funktion

Eine der wesentlichen Funktionen von Metropolregionen ist die Gewährung des Zugangs zu Waren, Wissen und Informationen. Dieses wird mit dem Begriff Gateway-Funktion zusammengefasst. Demnach gehören als Merkmale ein hochrangiges Verkehrsinfrastrukturanangebot (ICE-Knoten, Autobahnknoten, Luftverkehrszugang, Hafen), Messe- und Ausstellungs- und Kongresseinrichtungen sowie Bibliotheken, leistungsfähige Medienneetze (Internetzugänge und –server) sowie Medienbetriebe (Rundfunk, Fernsehen, Verlage) zu den Ausstattungsmerkmalen eine Metropolregion.

Die Metropolregion Stuttgart verfügt über ein breit angelegtes Verkehrsinfrastrukturanangebot. Dazu gehören der Landesflughafen Stuttgart, die Neckarhäfen in Heilbronn, Stuttgart und Plochingen, der Hauptbahnhof Stuttgart, der ins nationale wie internationale Schienennetz eingebunden ist, und die Autobahnen A6, A8 und A81.

Der Landesflughafen ist deutschlandweit der fünftgrößte Flughafen mit rund 10 Mio. Fluggästen (2006) und einem Luftfrachtaufkommen von ca. 18.000 Tonnen. Die 117 Flugziele im Sommerflugplan umfassen Ziele in ganz Deutschland und Europa sowie in Afrika, Asien und den USA (Flughafen Stuttgart, Geschäftsbericht 2005). Die Neckarhäfen in Heilbronn, Stuttgart und Plochingen haben einen jährlichen Gesamtgüterumschlag von 6,8 Mio. Tonnen, der geringfügig unter dem des Hafens Mannheim mit 8,1 Mio. Tonnen liegt (Statistisches Landesamt, 2005).

Die Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsschienennetz erfolgt über 4 ICE-Linien und 4 EC- und IC-Linien (Deutsch Bahn AG, Kursbuch Fernverbindungen, 2005). Der deutschlandweite Vergleich im Schienennetz zeigt allerdings, dass die EMR Stuttgart noch einen Ausbaubedarf aufweist. Dieser könnte mit der Realisierung der Projekte Stuttgart 21 und der damit verbundenen Errichtung der ICE-Neubautrasse Stuttgart-Ulm sowie der Einbindung an die europäische Bahnstrecke „Magistrale für Europa“ Paris – Stuttgart – Bratislava verbessert werden.

Abb. 6: Magistrale für Europa



Quelle: Verband Region Stuttgart (2005)

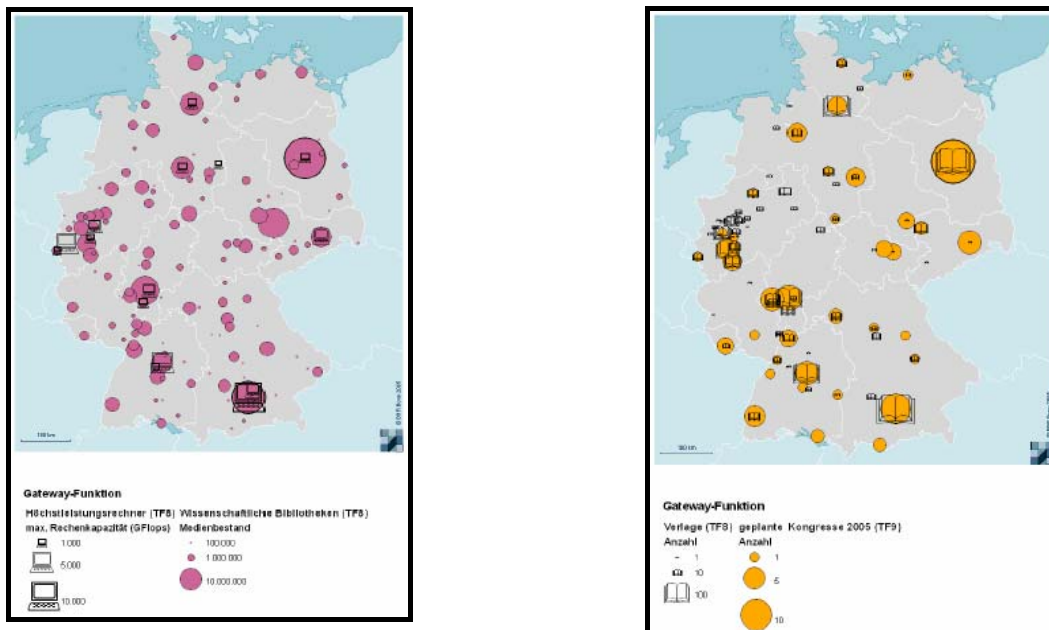
Die Gateway-Funktion beschränkt sich nicht nur auf die Verkehrsinfrastruktur, sondern umfasst weitere Zugänge zu Wissen, Informationen und Märkten. Diese können durch Messen, Kongresse, wissenschaftliche Bibliotheken, Verlage, und ein gut ausgestattetes Kommunikationssystem angeboten werden, über die direkte Kontakte und der Austausch von Wissen, Waren und Innovationen stattfinden.

Die bisherige Messe Stuttgart zählt mit einer Ausstellungsfläche von etwa 54.650 m<sup>2</sup> bisher zu den kleineren Messen Deutschlands. Für das Jahr 2007 ist daher ein Umzug der Landesmesse vom Killesberg auf die Fildern geplant, wo zur Zeit die Neue Messe erbaut wird, die eine Ausstellungsfläche von 100.000 m<sup>2</sup> aufweisen wird. ([www.messe-stuttgart.de](http://www.messe-stuttgart.de)) Die Neue Messe wird, da sie in direkter Nachbarschaft zum Flughafen und zur Autobahn A8 liegt, verkehrstechnisch besser angebunden sein, als die Messe auf dem Killesberg. Im Rahmen von Stuttgart 21 ist außerdem der Anschluss der Messe und des Flughafens an die ICE-Trasse nach Ulm geplant, wodurch sich hier zusätzlich eine bessere Anbindung mit der Bahn ergibt.

Neben dem Messebetrieb gibt es in der Region sowie in den angrenzenden Landkreisen regelmäßig Kongresse. In einer Studie des BBR über geplante Kongresse im Jahr 2005 liegt Stuttgart mit Frankfurt am Main und Köln auf vergleichbarem Niveau hinter Berlin und München. Dies wird von einer Kongressstudie im Jahr 2005 vom Verband Region Stuttgart konkretisiert, die ergab, dass pro Jahr etwa 18.000 Veranstaltungen in 77 Häusern der Region durchgeführt werden.

Mit drei Universitätsbibliotheken, der Württembergischen Landesbibliothek und weiteren Instituts- und Hochschulbibliotheken ist die EMR Stuttgart gut ausgestattet, dazu kommen neben weiteren auch noch ein Wirtschaftsarchiv und ein Hauptstaatsarchiv in Stuttgart. Auch die Zahl der Verlage in der EMR Stuttgart, die allein in der Stadt Stuttgart über 250 beträgt, unterstützt den Zugang zu Wissen.

**Abb. 7: Gateway-Funktionen in Deutschland**



Quelle: BBR (2005): Metropolregionen in Deutschland, S. 6 & 7.

Im deutschlandweiten Vergleich der Gateway-Funktionen liegt die EMR Stuttgart allerdings nur im Mittelfeld, wie aus den Abbildungen 7 hervorgeht. Lediglich im Bereich der Rechnerkapazität nimmt sie eine bessere Platzierung ein. Dennoch bietet die Ausstattung mit den verschiedenen Zugangsformen zu Märkten, Wissen und Informationen der Metropolregion Stuttgart die Grundlage für einen guten nationalen, wie auch internationalen Austausch. Zugleich ist damit die Basis für Handelsbeziehungen geschaffen. Der infrastrukturellen Ausstattung kommt eine weit ins Umland reichende Bedeutung zu. Denn gerade durch den Flughafen werden Gemeinden weit über die EMR Stuttgart hinaus mit Verkehrsdienstleistungen versorgt.

### 3.3 Vernetzungen und Projekte innerhalb der Metropolregion Stuttgart

#### 3.3.1 Überblick

Der Verband Region Stuttgart sowie die Regionalverbände Heilbronn-Franken und Neckar-Alb haben 2003 in gemeinsamen Gesprächen auf der Basis des „Strategiepapier zur Weiterentwicklung der Kooperation in der Europäischen Metropolregion Stuttgart“ drei Handlungsempfehlungen fokussiert. Diese beziehen sich auf den Aufbau einer formellen und informellen Kooperation, einem gemeinsamen Auftritt nach außen und der Finanzierung sowie dem Lastenausgleich. Diese Handlungsempfehlungen werden unter anderem durch die Zusammenarbeit in der Regionen an verschiedenen Projekten wie den Landschaftspark Region Stuttgart, dem bereits auf vier Landkreise und einen Stadtkreis ausgedehnten Verkehrsverbund Stuttgart sowie Projekten auf der Wirtschafts- und Kulturebene umgesetzt.

Die Bestandsaufnahme zeigt eine intensive Regionsgrenzen übergreifende Kooperation. Hierzu zählen z.B.:

- Im Bereich des „Aufbaus einer formellen und informellen Kooperation“ sind zum Beispiel die Gesellschaft BioRegio STERN und die Mitgliedschaft von Kommunen der Regionen Neckar-Alb- Heilbronn-Franken und Nordschwarzwald in der Regio Stuttgart Marketing und Tourismus GmbH Belege für die bestehenden regionalen Kooperationen im Gebiet der von der Raumordnung abgegrenzten Europäischen Metropolregion Stuttgart. Gemeinsame erste Initiativen gibt es zum Thema „Vereinbarkeit von Familie und Beruf“ zwischen der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Region Stuttgart (WRS) und der Region Neckar-Alb und zum Thema „Frühfinanzierung von Unternehmensgründungen“ mit der Region Heilbronn-Franken. Weiterhin gibt es entsprechende Kontakte und Unterstützungen in der Forderung nach dem Ausbau der Neckarschleusen sowie der Konzipierung und Umsetzung des Landschaftsparks Neckar.
- Im Bereich des „Auftritts nach außen“ ist die WRS tätig, um die Region Stuttgart als HighTech Region in Europa und der Welt zu positionieren. Dabei arbeitet sie auch projektbezogen mit Einrichtungen außerhalb der Region Stuttgart zusammen, die in der weiter gefassten Europäischen Metropolregion Stuttgart liegen. Dies gilt etwa für die Beteiligung von Akteuren aus der Region Neckar-Alb an dem Stand der WRS auf der Immobilienmesse ExpoReal in München. Weiterhin vertritt der Verband Region Stuttgart im Rahmen seiner Europaarbeit bereits seit Jahren den Ansatz der Anerkennung und Förderung von Europäischen Metropolregionen als bedeutsame Wirtschafts- und Lebensräume gegenüber Land, Bund und EU. Hiervon profitieren auch die nicht zur Region Stuttgart gehörenden Teile der Europäischen Metropolregion Stuttgart. Zu nennen sind - neben den zahlreichen Veranstaltungen und Projekten von Verband Region Stuttgart und WRS mit europäischem oder internationalem Bezug sowie dem Europabüro der Region Stuttgart in Brüssel - die treibende Funktion des Verband Region Stuttgart im Initiativkreis der Europäischen Metropolregionen in Deutschland (Sprecherregion) und die Präsidentschaft Regionaldirektor Dr. Steinachers von METREX, dem europäischen Netzwerk der Metropolregionen.
- Im Bereich der „Finanzierung und des Lastenausgleichs“ für Infrastrukturen, die für den gesamten Bereich der Europäischen Metropolregion Stuttgart von Bedeutung sein können (z.B. neue Landesmesse auf den Fildern, Stuttgart 21 oder Güterverkehrszentrum), beteiligt sich neben Landesregierung und Landeshauptstadt vornehmlich der Verband Region Stuttgart an der Finanzierung von Planungen bzw. Investitionen. Gerade der Bereich der Finanzierung und des Lastenausgleichs ist von ganz besonderer Bedeutung, wenn es um die Verteilung von Kosten und Nutzen in der Europäischen Metropolregion Stuttgart geht.

In der Summe zeigt sich, dass die aus dem raumordnerischen Ansatz der Europäischen Metropolregion ableitbaren Arbeitsbereiche der Förderung der internen Kooperation, der Positionierung im nationalen und internationalen Wettbewerb und der externen Integration durch Gateway-Infrastrukturen und Netzwerke bereits seit Jahren intensiv ausgefüllt werden.

#### 3.3.2 Beispiele

##### **Förderung der Biotechnologie: BioRegio STERN**

Die BioRegio STERN steht für die Zusammenarbeit im Bereich der Biotechnologie in der Metropolregion Stuttgart. Nachdem die Region Stuttgart gemeinsam mit der Region Neckar-Alb im Jahr 1996 zu den Gewinnern des Wettbewerbs „Bio-Profil“ des Bundesforschungsministeriums gehörte, flossen seither etwa 46 Mio. Euro Fördergelder in diese Branche.



Beteiligt sind an diesem Netzwerk etwa 120 Institute, 75 Firmen und weitere Dienstleister. Die Forschung zur Regenerationsbiologie konzentriert sich dabei auf Institute in Tübingen und in Reutlingen. Im Bereich der Agrarwissenschaften arbeitet die Universität Hohenheim mit, die Universität Stuttgart und die Fachhochschule Esslingen bringen sich mit ihrem Know-how auf der Ebene der Ingenieurwissenschaften ein. Zusätzlich gibt es Verbindungen nach Tuttlingen zu den Medizintechnikern. Um die Kompetenzen der Region auf diesem Gebiet besser national und international zu vermarkten und bekannt zu machen, wurde im Dezember 2001 die BioRegio STERN Management GmbH gegründet. STERN steht dabei für die Gesellschafter: die Landeshauptstadt Stuttgart und die Wirtschaftsförderung Region Stuttgart, die Universitätsstadt Tübingen, die Stadt Esslingen, die Stadt Reutlingen und den Regionalverband Neckar-Alb. Außerdem wurde bereits im Oktober 2001 der Verein zur Förderung der Biotechnologie in Stuttgart, Tübingen und Neckar-Alb gegründet. Der Verein initiiert und koordiniert unter anderem Projekte privater und öffentlicher wissenschaftlicher Einrichtungen und begutachtet Förderanträge. In Folge dieser Zusammenarbeit sind in der Metropolregion bereits zwei Kompetenzzentren zur Biotechnologie in Stuttgart und Tübingen gegründet worden sowie mehr als 35 Firmen.

### **Förderung von Tourismus und Naherholung: Regio Stuttgart Marketing- und Tourismus GmbH sowie weitere Tourismusverbände**

Die Regio Stuttgart Marketing- und Tourismus GmbH hat zum Ziel die Region Stuttgart im internationalen Tourismus zu stärken. Sie konzentriert sich auf Städtetourismus, Kongresse, Tagungen, Gruppenreisen und Events. Auf rund 50 Messen vertritt sie die Region Stuttgart und wirbt mit den hiesigen Tourismusangeboten. Durch verschiedene themenbezogene Projekte kooperieren Gemeinden der Metropolregion miteinander. Diese Themen können sich beispielsweise auf den Weinbau entlang der Württembergischen Weinstraße beziehen oder auf die Limesregion im Schwäbischen Wald. Eine Zusammenarbeit über die Regionsgrenzen hinaus gibt es ebenfalls im Bereich des Hotelwesens, wo es eine gemeinsame Hoteldatenbank gibt. Neben diesen Angeboten übernimmt die Regio Stuttgart Marketing- und Tourismus GmbH auch Teile des Kartenvorverkaufs in der Region Stuttgart. Die Gesellschafter der Regio Stuttgart Marketing- und Tourismus GmbH sind der Verband Region Stuttgart, die Stuttgart-Marketing GmbH, der Verein Regio Stuttgart Marketing und Tourismus e.V. und die IHK Region Stuttgart. Zu den Mitgliedern zählen neben Gemeinden aus der Region Stuttgart auch Gemeinden aus den Regionen Heilbronn-Franken, Neckar-Alb, dem Schwarzwald und dem Ostalbkreis.

### **Verkehrstechnologien und Verkehrsmanagement: das Projekt Mobilist**

Die EMR Stuttgart gehört zu den führenden Automobilregionen Deutschlands. Um jedoch auch in Zukunft erfolgreich zu sein, strebt die Region eine Entwicklung von der Automobilregion hin zur Mobilitätsregion an. Zur Umsetzung wurde deshalb in den Jahren 1998 bis 2002 das Projekt Mobilist durchgeführt. Mit einem Gewinn beim Wettbewerb „Mobilität in Ballungsräumen“ erhielt die Region Fördergelder vom Bund. Gefördert wurde das Projekt mit insgesamt etwa 22 Mio. Euro durch das Bundesministerium für Forschung und Bildung und durch die beteiligten Partner. Die Förderung der Mobilitätstechnologie und -dienstleistungen, die Entkoppelung von Wirtschaftswachstum und Verkehrsaufkommen, sowie die Verkehrsvermeidung durch neue Kommunikationstechnologien waren die Ziele dieser Zusammenarbeit. Beteiligt waren 40 Firmen, unter ihnen DaimlerChrysler, IBM und Bosch. Weiterhin kamen noch zahlreiche Forschungsinstitute, wie beispielsweise die Universitäten Stuttgart, Tübingen und Mannheim hinzu und einige Dienstleister. Insgesamt kamen die Beteiligten hauptsächlich aus den Regionen Stuttgart, Neckar-Alb und Heilbronn-Franken. Wie bereits im Bereich der Biotechnologie, war der Verband Region Stuttgart auch hier wieder stark beteiligt.

### **Der Neckar als Bundeswasserstraße: Ausbau der Neckarschleusen**

Ein weiteres Projekt bei dem vor allem die Regionen Stuttgart und Heilbronn-Franken zusammen arbeiten, ist der Ausbau des Bundesverkehrswegs Neckar. Durch den zunehmenden Gütertransport wird immer wieder die Binnenschifffahrt als ökologischere und effizientere Transportform diskutiert. Der Neckar könnte in Zukunft noch intensiver zum Gütertransport genutzt werden, wenn die momentan veralteten und zu kleinen Schleusen- und Brückenanlagen erneuert und vergrößert würden. So wird gefordert diese Anlagen für Schiffe von einer Länge von 135 Metern, statt bisherigen 105 Metern, auszuheben. Diese Erweiterungen würden bereits eine zusätzliche Ladekapazität von 1/4 bis 1/3 ermöglichen. Zudem würde ein Umladen von den größeren auf kleinere Schiffe in Mannheim oder bereits in den Häfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam vermieden.



### **Landschaft als Erholungs- und Erlebnisraum: Landschaftsparks**

Der Landschaftspark Region Stuttgart umfasst bisher als konkretere Projekte die Teilparks Neckarpark und Filderpark. Mit dem Gesamtkonzept des Landschaftspark soll die Attraktivität der Region Stuttgart verbessert werden, sowie die einzelnen Landschaftsteilbereiche. Der Filderpark inmitten der Region Stuttgart wird hauptsächlich landwirtschaftlich genutzt, verliert zugleich aber weitere Flächen an Verkehrsinfrastruktureinrichtungen und den Siedlungsbau. Demzufolge zielt das Filderparkkonzept auf die Aufwertung des Natur- und Erholungsraums ab. Das Neckarparkkonzept verfolgt ein ähnliches Ziel, das hier regionsübergreifend umgesetzt werden soll. Der Neckarpark umfasst im engeren Sinne das Gebiet des Neckars in der Region Stuttgart. Im Rahmen der Zusammenarbeit innerhalb der EMR Stuttgart wurden die Gemeinden und Regionalverbände in den Räumen Heilbronn und Reutlingen/Tübingen/Rotenburg/Horb einbezogen. Dabei können sich die Gemeinden durch Einzelprojekte beteiligen. Die Zusammenarbeit der Regionalverbände ist bisher stark auf die Planung ausgerichtet, wobei der Verband Region Stuttgart seit 2005 auch die Trägerschaft für Projekte übernehmen und diese folglich gemeinsam mit den Gemeinden umsetzen kann. Ein bereits umgesetztes Projekt ist in Benningen zu finden, wo ein Neckarseitenarm als Naturraum für Tiere und Pflanzen dient und eine Naturerlebniswelt für die Bevölkerung darstellen soll. Ein weiteres Ergebnis der Zusammenarbeit, diesmal auf Regionalverbandsebene, ist ein Internetportal mit Informationen und einer virtuellen Tour zum Neckarpark. Mit diesem Projekt soll versucht werden die Öffentlichkeitsarbeit und die informelle Zusammenarbeit der am gesamten Neckar liegenden Regionalverbände zu etablieren und zu stärken. Bisher konzentrieren sich die Aktivitäten mit 18 geplanten und teils umgesetzten Projekten hauptsächlich auf die Region Stuttgart. Allerdings ist im Bereich des Remstals bereits eine Kooperation zwischen dem Verband Region Stuttgart, Gemeinden im Rems-Murr-Kreis und Gemeinden aus dem Ostalbkreis vereinbart. Weitere Projekte sind in Heilbronn und Tübingen geplant. Finanziert werden die Einzelprojekte über Fördermittel des Bundes und der EU sowie zu unterschiedlich großen Teilen von den Gemeinden und in der Region Stuttgart zusätzlich durch den Verband Region Stuttgart.

### **Wirtschaftsförderung und Standortwerbung**

Die Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH (WRS) wurde 1995 als Tochterunternehmen des Verband Region Stuttgart gegründet. Sie fördert die Kommunikation und Kooperation zwischen Unternehmen, Wissenschaft, Forschung und den Kommunen der Region. Obwohl der Schwerpunkt ihrer Arbeit auf der Region liegt, gibt es auch die Zusammenarbeit mit Partnern außerhalb der Region Stuttgart. Die Hauptaufgaben konzentrieren sich auf die Existenzgründung, die Netzwerkförderung beispielsweise in den regionalen Kompetenz- und Innovationszentren, die Vermittlung von Gewerbeobjekten und auf das Standortmarketing.

Zum Beispiel präsentieren sich bei der jährlichen ExpoReal in München Firmen der Immobilienbranche unter dem Dach der Region Stuttgart und werben so um neue Investoren. Bei dieser Messe ist unter anderem die Region Neckar-Alb regelmäßig mit als Partner am Stand vertreten. Im Jahr 2005 wurde ein gemeinsamer Empfang mit der Technologieregion Karlsruhe durchgeführt. Das Standortkommunikationssystem (SKS), eine regionsweite Datenbank für Gewerbeimmobilien, wurde 1998 eingeführt. Seither konnten 700 Unternehmen bei ihrer Suche nach einem Standort in der Region Stuttgart begleitet werden. Das elektronische Informationssystem ist via Internet weltweit abrufbar. In dem System sind über 90% der kommunalen Flächen in den 150 teilnehmenden Kommunen verzeichnet. Zur Förderung von wissenschaftlichen Unternehmensgründungen wurde das Netzwerk PUSH (Partnernetz für Unternehmensgründungen aus Stuttgarter Hochschulen) gegründet. Das Netz aus 100 Partnern der Region hat bis Ende 2005 etwa 650 Gründungsvorhaben mit 1.800 Arbeitsplätzen begleitet.

In der Region Neckar-Alb wurde 2003 als Basis einer regionalen Wirtschaftsförderungsgesellschaft 2003 die Standortagentur Tübingen-Reutlingen-Neckar-Alb (seit 2006 Tübingen-Reutlingen-Zollernalb) mit dem Ziel eines regionalen Standortmarketings gegründet, in der 29 Städte und Gemeinden gemeinsam mit der IHK und Handwerkskammer Reutlingen die Wirtschaft der Region fördern. Sie unterstützt unter Einbindung des Standortinformationssystems (SIS) der IHK die Kommunen bei der Ansiedlung von Unternehmen und vermittelt Gewerbeflächen und -immobilien.

In der Region Heilbronn-Franken wurde 1995 die Wirtschaftsförderung Raum Heilbronn GmbH gemeinsam von der Stadt und dem Landkreis Heilbronn, den 45 Kommunen des Landkreises, der IG Metall, der IHK Heilbronn-Franken und der Handwerkskammer Heilbronn-Franken gegründet. Darüber hinaus besteht die Wirtschaftsregion Heilbronn-Franken GmbH, die sich auf die gesamte Region erstreckt. Hieran sind die Stadt- und Landkreise der Region, die IHK Heilbronn-Franken, die Handwerkskammer Heilbronn und der Regionalverband Heilbronn-Franken beteiligt.

Die Wirtschaftsfördergesellschaft Region Ostwürttemberg (WiRO) wurde 1996 als Projekt der Zukunftsinitiative Ostwürttemberg unter der Trägerschaft des Ostalbkreises und des Landkreises Heidenheim gegründet. Aufgabenschwerpunkte der WiRO liegen im Standortmarketing und in Serviceleistungen für die Unternehmensentwicklung, insbesondere durch die Unterstützung von Kooperationen und den Aufbau von Unternehmensnetzwerken. Hinzu kommt die Identifizierung und Entwicklung von Kompetenzfeldern und Projekten zur Standortentwicklung.

In der Region Nordschwarzwald wurde 1996 die Wirtschaftsfördergesellschaft Region Nordschwarzwald GmbH gegründet. Gesellschafter sind die Stadt Pforzheim, der Enzkreis und die Landkreise Calw sowie Freudenstadt, die IHK, die Handwerkskammer, der Regionalverband Nordschwarzwald, die Sparkassen Pforzheim/Calw und Freudenstadt, die Stadt Nagold sowie die Stadt Bad Teinach Zavelstein.

### **Verkehrs- und Tarifverbände**

Mit dem erweiterten Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS), der seit 1993 auch die Busverkehre in den vier Landkreisen Ludwigsburg, Böblingen, Esslingen und Rems-Murr sowie den Stadtkreis Stuttgart vollständig umfasst, ist vor einigen Jahren ein erster Schritt in Richtung tarifliche Zusammenarbeit im ÖPNV gemacht worden. Neben dem VVS gibt es in der EMR Stuttgart noch die Verkehrsverbände Heilbronner-Hohenloher-Haller Nahverkehr (HNV), Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau (naldo), der sich über die Landkreise Tübingen, Reutlingen, Sigmaringen und den Zollernalbkreis erstreckt, den Tarifverbund Freudenstadt (VGF), die Verkehrsgemeinschaft Calw (VGC) und Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis (VPE). Folglich ergeben sich Schnittstellen an den Rändern der Verkehrsverbände, die es zu überwinden gilt. Darüber hinaus gibt es Bestrebungen, die tarifliche Zusammenarbeit im ÖPNV in der Metropolregion und über sie hinaus voranzutreiben. Daran beteiligen sich ebenfalls der an die Metropolregion grenzende Verkehrsverbund Kreisverkehr Schwäbisch Hall, sowie die Verkehrsgemeinschaft im Ostalbkreis.

Ein großer Schritt ist mit der Einführung des Abo-Plus-Baden-Württemberg-Ticket gelungen. Es basiert auf dem im Landkreis Göppingen erhältlichen Kombiticket Plus, welches Fahrten nach Stuttgart in die VVS-Zonen I und II erlaubt, sich aus den Preisen für alle sonst für diese Strecke benötigten Tickets zusammen setzt und subventioniert wird. Beim Abo-Plus-Baden-Württemberg-Ticket handelt es sich ebenfalls um ein additives Ticket, allerdings ohne Subventionen. Es wurde zum 1.1.2006 eingeführt. An der Erarbeitung war der VVS mit beteiligt. Es ist als Jahreskarte erhältlich und für alle Fahrgäste interessant, die bisher täglich mehrere Zeitkarten verschiedener Verbände verwendeten.

### **Weitere Einrichtungen und Initiativen**

Weitere Kooperationen an denen Gemeinden der Region Stuttgart und der Regionen Neckar-Alb, Heilbronn/Franken, Nordschwarzwald und Ostwürttemberg teilnehmen, beziehen sich beispielsweise auf die KulturRegion Stuttgart, die MedienRegion Stuttgart und die SportRegion Stuttgart. Innerhalb dieser Vereinigungen planen die Mitglieder gemeinsame Veranstaltungen, organisieren Projekte zu ihren jeweiligen Fachbereichen und fördern ihre Themengebiete in der Region. Und obwohl sich die meiste Arbeit auf die Region Stuttgart bezieht, können sich interessierte Gemeinden von außerhalb immer wieder mit einbringen. Projekte können sein Pop50, bei dem es um die Popmusik in der Region in den Jahren 1955 bis 2005 geht, oder Veranstaltungen zum Gedenken an Friedrich Schillers 200ten Todestages. Die Anfang bis Mitte der 1990er Jahre gegründeten Vereine haben alle zum Ziel, das Image der Region zu stärken und die Zusammenarbeit der verschiedenen Gemeinden zu fördern.

## 4. Situation der Infrastruktur

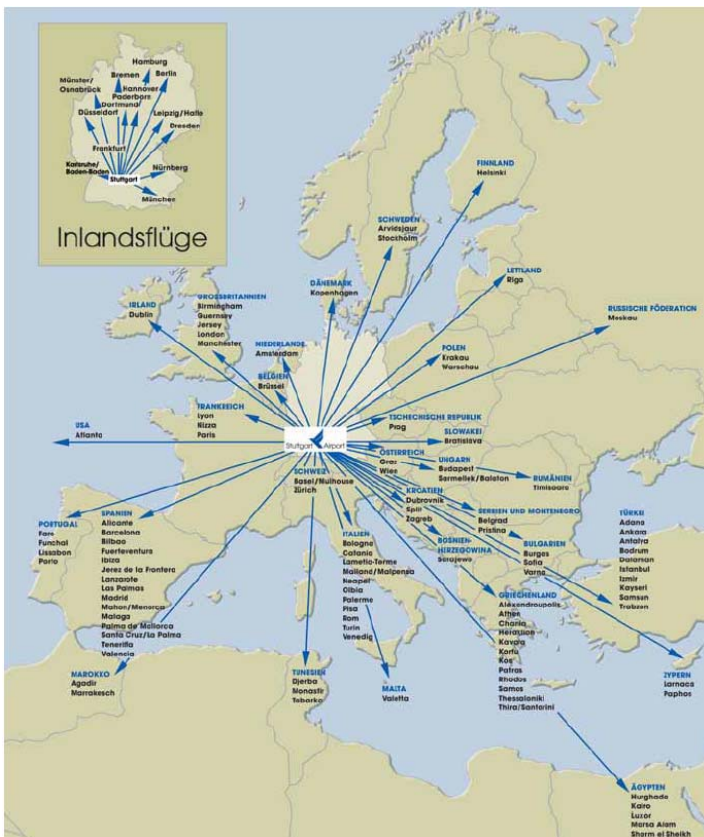
### 4.1 Hochwertige Infrastruktur (Verkehr)

Die Weiterentwicklung des Wohn- und Wirtschaftsstandortes EMR Stuttgart wird maßgeblich von deren Erreichbarkeit im internationalen, nationalen und innerregionalen Verkehr beeinflusst. Die Vernetzung mit anderen europäischen Metropolregionen und die intensiven Austauschbeziehungen innerhalb der EMR setzen ebenso wie deren Gateway-Funktion für das ganze Land Baden-Württemberg eine hochwertige und leistungsfähige Infrastruktur bei allen Verkehrsträgern voraus. In der EMR Stuttgart zählen dazu insbesondere der Landesflughafen, der Neckar als Wasserstraße, der Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene und leistungsfähige Fernverkehrsstraßen.

#### 4.1.1 Landesflughafen

Der Flugplan des Landesflughafens Stuttgart umfasst derzeit im Sommer 117 und im Winter 97 Flugziele (Flughafen Stuttgart, Geschäftsbericht 2005). Neben Flughäfen in Deutschland und Europa werden Ziele in Afrika, Asien und den USA angefliegen. Ein Überblick über die Flugverbindungen ab Stuttgart ist in Abbildung 8 dargestellt.

Abb. 8: Flugverbindungen ab Stuttgart



Quelle: Flughafen Stuttgart GmbH, Geschäftsbericht 2005

Die Fluggastzahlen am Flughafen Stuttgart haben sich in den letzten 15 Jahren mehr als verdoppelt (ca. + 125 %), während die Zahl der Flugbewegungen um etwa 1/4 anstieg. Gegenwärtig ist der Landesflughafen mit rund 9,4 Mio. Fluggästen, ca. 9.400 Tonnen Luftpost, etwa 17.300 Tonnen weiterer Luftfracht und rund 160.000 Flugbewegungen im Jahr 2005 der siebtgrößte Flughafen in Deutschland. Rund 70 % des Passagieraufkommens entfällt auf internationale Flüge. Die wichtigsten Zielländer der Fluggäste sind Spanien, Türkei, Großbritannien, Italien, Griechenland und Frankreich. Im nationalen Flugverkehr stellen Berlin, Hamburg, Frankfurt, Düsseldorf und Dresden die bedeutendsten Ziele dar.

Nach Angaben der Flughafen Stuttgart GmbH reicht die vorhandene Infrastruktur, insbesondere die 3.345 m lange Start- und Landbahn, für bis zu rund 180.000 Flugzeugbewegungen pro Jahr aus. Damit bestehen momentan noch gewisse Restkapazitäten.

#### **4.1.2 Wasserstraße Neckar**

Wegen der hochgradigen Exportorientierung ist die EMR Stuttgart auf eine gute Integration in die nationalen und internationalen Verkehrs- und Transportnetze angewiesen. Dies gilt nicht zuletzt für das Verkehrssystem Wasserstraße / Binnenschiff, das in Baden-Württemberg mit einem Anteil von rund 25 % am gesamten Güterverkehrsaufkommen den zweitwichtigsten Verkehrsträger darstellt.

Die EMR Stuttgart ist durch die Bundeswasserstraße Neckar an das deutsche Wasserstraßennetz und insbesondere an die für den internationalen Seeverkehr bedeutsamen ARA-Häfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen angebunden. Der Neckar ist zwischen Mannheim und Plochingen auf einer Länge von rund 200 Kilometern für Güterschiffe mit einer maximalen Länge von 105 Metern und einer Tragfähigkeit von 2400 Tonnen befahrbar.

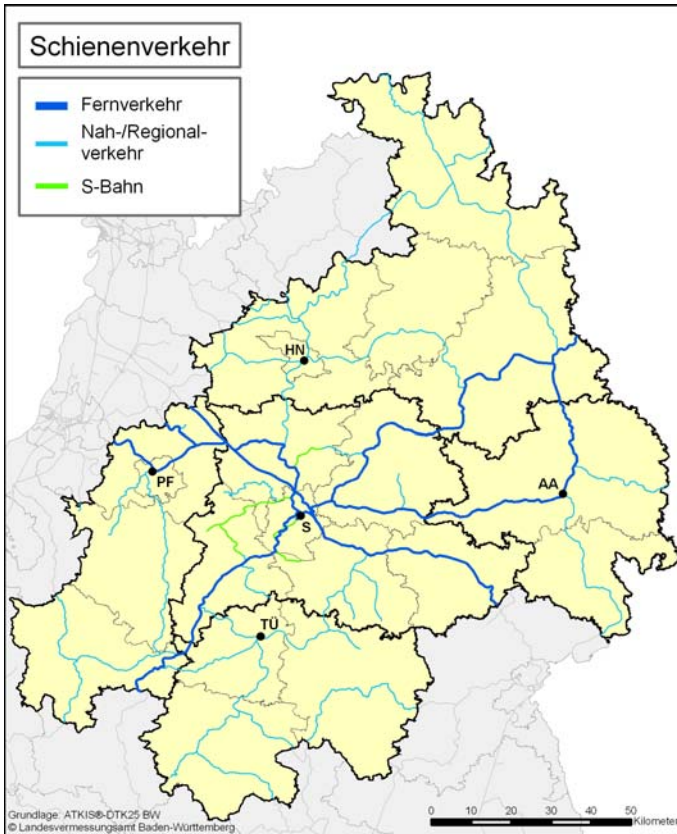
Für den Umschlag vom und auf das Binnenschiff stehen in der EMR Stuttgart die Neckarhäfen Heilbronn, Stuttgart und Plochingen sowie eine Vielzahl von Anläänden zur Verfügung. Die wasserseitigen Umschlagsmengen lagen im Jahre 2005 in Heilbronn bei rund 4,4 Mio. Tonnen (Heilbronn ist damit bundesweit der siebtgrößte Binnenhafen), in Stuttgart bei gut 1,1 Mio. Tonnen und in Plochingen bei knapp 1,3 Mio. Tonnen (Statistisches Landesamt 2006 – der in den Häfen zwischen Bahn und Lkw stattfindende Umschlag ist in diesen Zahlen nicht berücksichtigt). Im Norden der EMR Stuttgart besteht im Hafen Wertheim zudem ein Anschluss an die Bundeswasserstraße Main, die als Verbindung von der Nordsee über den Rhein, den Main-Donau-Kanal und die Donau zum Schwarzen Meer transeuropäischen Charakter hat. Die vorwiegenden Güterarten sind Steine und Erden (hier vor allem Salz), Kohle, Erze und Metallabfälle sowie chemische Erzeugnisse. Zunehmende Bedeutung gewinnt in den letzten Jahren auch auf dem Neckar der Containerverkehr.

Als Voraussetzung für eine nennenswerte Steigerung der Umschlagsmengen ist ein Ausbau der Schleusenkapazitäten geplant. An jeder der insgesamt 27 Neckarschleusen soll mindestens eine Kammer auf 140 Meter Länge verlängert werden, um künftig auch den bereits vermehrt auf Rhein und Mosel verkehrenden 135 Meter langen Schiffen das Befahren des Neckars zu ermöglichen. Eine positive volkswirtschaftliche Bewertung belegt die Wirtschaftlichkeit dieses Ausbauvorhabens.

#### **4.1.3 Hochrangiges Schienenverkehrsnetz**

Die EMR Stuttgart weist ein vielfältiges Angebot im Schienenverkehr auf. Mehrere internationale und nationale Fernverkehrslinien (ICE, IC, EC und vereinzelte D-Züge, die bislang ausschließlich von der DB AG betrieben werden) werden ergänzt durch Regionalverkehre in der Zuständigkeit des Landes (IRE, RE, RB), S-Bahn und Nebenbahnen in der Aufgabenträgerschaft des Verbandes Region Stuttgart in der region Stuttgart, durch die von der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft betriebenen Stadtbahnlinien von Karlsruhe über Heilbronn nach Öhringen, über Pforzheim nach Bietigheim-Bissingen und über Freudenstadt bis Eutingen sowie einige Nebenbahnen in der Zuständigkeit von Landkreisen und Kommunen. Die Verkehre sind in der Regel vertaktet und weitestgehend aufeinander abgestimmt.

Das Schienenstreckennetz in der EMR Stuttgart ist in der Abbildung 9 dargestellt. Es ist im Wesentlichen radial auf die Landeshauptstadt ausgerichtet und umfasst nur wenige Tangentialverbindungen. Von allen Bahnhöfen mit Fernverkehrsanschluss ist derzeit nur der Hauptbahnhof in Stuttgart Knotenbahnhof für die Fernverkehrslinien. Pforzheim, Mühlacker, Vaihingen a.d. Enz, Plochingen, Göppingen, Schwäbisch Gmünd, Aalen, Crailsheim und Horb stellen Systemhalte mit Ein- oder Zwei-Stunden-Takt dar, während in Ludwigsburg, Geislingen a.d. Steige und Schorndorf nur vereinzelt Fernverkehrszüge halten.

**Abb. 9: Schienennetz in der Europäischen Metropolregion Stuttgart**

Kartendarstellung: Verband Region Stuttgart 2007

In den internationalen und nationalen Schienenfernverkehren ist die EMR Stuttgart derzeit über 4 ICE- und 4 IC-/EC-Linien eingebunden. Hierbei handelt es sich um die ICE- bzw. TGV-Linien

- Berlin – Braunschweig - Frankfurt/Main - Mannheim - Stuttgart - München Hbf,
- Hamburg - Hannover - Kassel - Frankfurt/Main - Mannheim – Stuttgart,
- Dortmund – Köln – Frankfurt – Mannheim – Stuttgart – München,
- Stuttgart – Zürich und
- Paris – Nancy – Strasbourg – Karlsruhe – Stuttgart sowie

die IC-/EC-Linien

- Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart – Aalen – Nürnberg – Dresden,
- Frankfurt – Heidelberg – Stuttgart – München – Salzburg und
- Dortmund – Köln – Mannheim – Heidelberg – Stuttgart ( – Ulm – Alpen).

(Linien, bei denen nur vereinzelte Züge über Stuttgart verkehren, sind nicht genannt.)

Von herausragender Bedeutung für den Schienenfernverkehr in der EMR Stuttgart ist das prioritäre TEN-V-Projekt17 Paris – Strasbourg – Stuttgart – München - Wien - Bratislava / Budapest („Magistrale für Europa“). Durch die im Zuge dieses Eisenbahnkorridors geplanten Maßnahmen wird die Qualität des Schienenfern-, -regional- und -güterverkehrs erheblich verbessert und die Einbindung der EMR Stuttgart in das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsnetz langfristig gesichert. Hierzu können insbesondere die Projekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke (NBS) Wendlingen – Ulm einen wesentlichen Beitrag leisten, da sie u. a. Kapazitätsengpässe beseitigen und Hochgeschwindigkeitsverkehre in Richtung Ulm

(-Augsburg - München – Wien) ermöglichen. Dadurch werden zum Beispiel Reisezeitnachteile gegenüber der alternativen Route Frankfurt – Nürnberg – München kompensiert, so dass eine seitens der Betreiber aus Fahrzeitgründen eventuell in Betracht kommende Verlegung einer der o.g. Fernverkehrslinien auf die derzeit schnellere Route über Nürnberg vermutlich auch auf lange Sicht vermieden werden kann.

Zugangsmöglichkeiten zum Schienengüterverkehr bestehen in der EMR Stuttgart sowohl an vielen privaten Gleisanschlüssen als auch an einer Reihe von Güterbahnhöfen. Der kombinierte Ladungsverkehr (KLV) ist momentan auf die Standorte Kornwestheim, Stuttgart-Hafen und Nagold konzentriert. Im Interesse einer umweltverträglichen und von den Verhältnissen im Straßenverkehr unabhängigen Verkehrsanbindung und Transportversorgung stehen derzeit jedoch weitere Standorte in der Diskussion (z. B. in den Mittelbereichen Herrenberg / Rottenburg / Nagold).

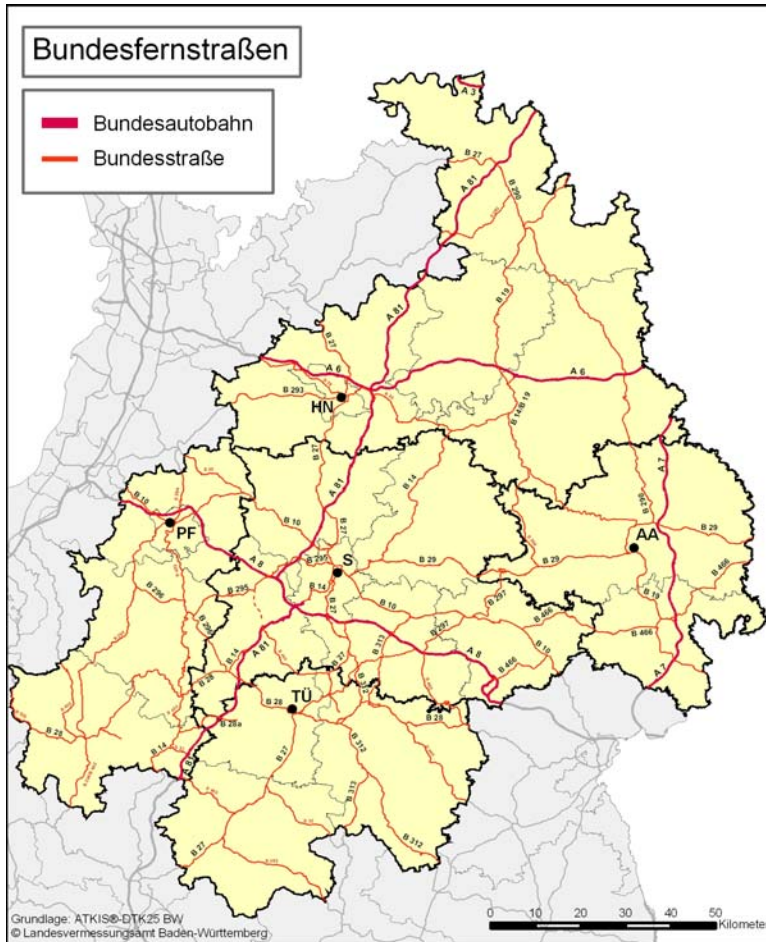
#### 4.1.4 Fernstraßennetz

In der EMR Stuttgart steht ein dichtes Netz an hochrangigen Straßen zur Verfügung. Für den Fernverkehr, aber auch den überregionalen und den innerregionalen Verkehr sind dabei insbesondere folgende Achsen / Straßenzüge von Bedeutung:

- A 6 Mannheim – Heilbronn – Nürnberg,
- A 7 Hannover – Würzburg – Ulm – Kempten,
- A 8 Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart – Ulm – München,
- A 81 Würzburg – Heilbronn – Stuttgart – Singen,
- B 10 Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart – Ulm,
- B 14 Nürnberg - Schwäbisch Hall – Backnang – Waiblingen – Stuttgart – Herrenberg – Horb,
- B 19 Würzburg – Bad Mergentheim – Künzelsau – Schwäbisch Hall – Heidenheim,
- B 27 Würzburg - Heilbronn – Ludwigsburg – Stuttgart – Tübingen – Balingen,
- B 28 / B 28n Strasbourg - Freudenstadt – Nagold – Horb – Tübingen – Reutlingen – Bad Urach – Ulm,
- B 29 Aalen – Schwäbisch Gmünd – Schorndorf – Waiblingen – Stuttgart,
- B 35 Bruchsal – Illingen / B 10,
- B 290 Tauberbischofsheim – Bad Mergentheim – Crailsheim – Aalen,
- B 293 / 294 Heilbronn – Bretten – Pforzheim – Freudenstadt,
- B 295 Bad Wildbad – Calw – Leonberg – Stuttgart,
- B 296 Calw – Herrenberg,
- B 297 Lorch – Göppingen – Nürtingen – Tübingen,
- B 312 Memmingen – Biberach a.d.Riß – Reutlingen – Stuttgart,
- B 313 Stockach – Reutlingen – Nürtingen – Plochingen und
- B 466 Heidenheim – Süßen (B10).

Die meisten der genannten Straßenzüge sind derzeit zumindest in einigen Streckenabschnitten über- oder bis an die Kapazitätsgrenze belastet. Aus diesem Grunde liegen für viele Abschnitte Ausbauvorstellungen vor, mit denen die Erreichbarkeit der EMR Stuttgart und ihrer einzelnen Teilräume im Personen- und Straßengüterverkehr gesichert bzw. verbessert werden soll. Dabei handelt es sich vielfach um Straßenzüge, die radial auf die Zentren orientiert sind. Insbesondere im Ballungsraum Stuttgart bestehen zudem aufgrund der inzwischen sehr starken tangentialen Verflechtungen auch Ausbaunotwendigkeiten an tangential verlaufenden Straßenzügen. Beispiele hierfür sind die B 29 Nordostumfahrung, die B 312 Filderanstieg und die B 464 Renningen – Böblingen/Sindelfingen – Walddorfhäslach.



**Abb. 10: Fernstraßennetz in der Europäischen Metropolregion Stuttgart**

Kartendarstellung: Verband Region Stuttgart 2007

## 4.2 Messen und Kongresse

Die Messe- und Kongressinfrastruktur in der EMR Stuttgart setzt sich aus vier Segmenten zusammen: den großen, multifunktionalen Veranstaltungshallen, den klassischen Tagungs- und Kongresshäusern, den Tagungshotels – die sowohl von der Veranstaltungs- wie von der Besucherzahl her eine nicht zu vernachlässigende Rolle im Tagungsbereich spielen – und schließlich den so genannten Locations. Darunter sind architektonisch oder historische interessante Gebäude, Museen, ehemalige Fabrikhallen, Schlösser oder sonstige Räumlichkeiten mit einem besonderen Ambiente zu verstehen, die für einzelne Veranstaltungen angemietet werden können. In allen Segmenten bieten sowohl die Stadt Stuttgart wie die gesamte Region ein breit gefächertes Angebot in Größe und Qualität an.

Einen umfassenden Überblick über die Standorte in der EMR Stuttgart, über Räumlichkeiten, Kapazitäten und Ausstattungsmerkmale gibt der seit über zehn Jahren von der Regio Stuttgart Marketing und Tourismus GmbH zweisprachig in deutsch und englisch herausgegebene Kongress- und Tagungsplaner. Allein für die Stadt Stuttgart enthält die aktuelle Ausgabe 15 Tagungshäuser, 27 Tagungshotels und eine breite Auswahl an Special Locations. Das komplette Kongressangebot in der Region steht ebenfalls in einer Datenbank zur Verfügung und ermöglicht qualifizierte Online-Recherchen nach unterschiedlichen Kriterien.

Das für Industrie und Handel wichtigste Veranstaltungszentrum entsteht derzeit am Südrand von Stuttgart auf den Fildern. Hier geht im Juni 2007 die neue Landesmesse in Betrieb, mit 100.000 m<sup>2</sup> Ausstellungsfläche in sieben Standardhallen und einer auch für Sport- und andere Veranstaltungen nutzbaren Großhalle. Integriert ist ein internationales Kongresszentrum, dessen Konferenzräume Platz für bis zu 9.000 Personen bieten, knapp 5.000 allein im größten Konferenz-Saal. Die direkte Anbindung des Geländes an die Autobahn und an den internationalen Flughafen unterstreicht die hohe Standortqualität. Mit

diesem Zentrum, das eines der größten und modernsten seiner Art sein wird, erreicht die Messe- und Kongressinfrastruktur in der Metropolregion Stuttgart eine neue Dimension.

Die derzeit noch größte Veranstaltungshalle in der gesamten EMR Stuttgart ist die modernisierte Hanns-Martin-Schleyer-Halle, die Platz für über 12.000 Personen bietet. Zusammen mit der neu eröffneten, über ein gemeinsames Foyer mit der Schleyer-Halle verbundenen Porsche-Arena mit Platz für bis zu 7.500 Personen ist ein in dieser Art einzigartiges kombiniertes Veranstaltungszentrum entstanden. Hinzu kommen in unmittelbarer Nachbarschaft das Carl Benz Center mit einem Vier-Sterne Hotel, das Business-Center im Daimler-Stadion, das Haus des Sports (SpOrt Stuttgart) und das architektonisch herausragende, in der Rangfolge der Special Locations derzeit ganz weit oben stehende Mercedes-Benz-Museum. Die großenteils erst Mitte 2006 fertig gestellten Einrichtungen sind mit den verschiedensten Gastronomie- und Tagungsräumlichkeiten ausgestattet. Damit hat sich rund um das Gottlieb-Daimler-Stadion mit dem NeckarPark Stuttgart ein einzigartiges Veranstaltungsviertel für Kunst, Kultur, Sport und Business entwickelt, dessen Bedeutung weit über die Region Stuttgart hinausreicht.

Von überregionaler Bedeutung ist auch das Kultur- und Kongresszentrum Liederhalle am Rand der Stuttgarter Innenstadt. Die Konzentration von Liederhalle, Kongressgebäude, First-Class Hotel und der als Special Location geschätzten Alten Stuttgarter Reithalle sowie der Angebotsvielfalt im Bosch-Areal bildet hier einen dritten räumlichen Schwerpunkt. Die Planungen für das alte Messe- und Kongresszentrum Killesberg sind derzeit noch nicht abgeschlossen, doch bleibt voraussichtlich ein Teil des bestehenden Kongresszentrums sowie eine Messehalle erhalten.

Der großen Zahl von Städten und Gemeinden entsprechend ist das quantitative Angebot an Hallen, Tagungs- und Kongresseinrichtungen in der EMR Stuttgart noch weitaus umfangreicher. Der Kongress- und Tagungsplaner der Regio Stuttgart – der mit Reutlingen, Tübingen und Schwäbisch Gmünd bereits seit langem einen großen Teil der Metropolregion abdeckt – nennt hier weit über 30 Veranstaltungshäuser.

Messehallen mit einer Ausstellungsfläche von 8.000 m<sup>2</sup> bietet auch die seit jeher rein privatwirtschaftlich geführte Messe Sindelfingen. Vor allem im Bereich Fachmessen hat sie sich einen Namen gemacht. Daneben verfügen alle Ober- und Mittelzentren und sogar viele kleinere Städte in der Metropolregion über wenigstens eine sowohl für Tagungen wie für Präsentationen und kleinere Messen geeignete Veranstaltungshalle. Deren Bedeutung ist bei weitem nicht immer auf die Region begrenzt. Das gilt insbesondere für den Tagungs- und Kongressbereich. Zu erwähnen sind beispielsweise das Congress-Centrum Böblingen, das CongressCenter Sindelfingen, die Schwabenlandhalle in Fellbach, das Forum in Ludwigsburg am Schlosspark, die FILharmonie in Filderstadt oder die Filderhalle in Leinfelden-Echterdingen und nicht zuletzt die Harmonie in Heilbronn. Weitere hochmoderne Häuser sind in den letzten Jahren hinzugekommen wie das NeckarForum in Esslingen, das Quadrium in Wernau oder das k3n in Nürtingen, andere Häuser wurden grundlegend erweitert und modernisiert wie z.B. die Schwabenlandhalle in Fellbach. Alle, auch die hier nicht ausdrücklich genannten Häuser, bieten Ausstellungsflächen sowie Tagungs- und Seminarräume auf der Höhe der Zeit in den verschiedensten Größen. Hinzu kommt das mit modernster Technik ausgestattete Congress Centrum Pforzheim (CCP), das Platz für Messen bis 4000 m<sup>2</sup> und für Veranstaltungen mit bis zu 2000 Personen bietet. Direkt angegliedert ist ein vier Sterne Hotel mit 208 Zimmern und 14 Konferenzräumen.

### **4.3 Einkaufs- und Versorgungszentren**

In der Europäischen Metropolregion Stuttgart sind als wesentliche Zentren des Einzelhandels nach wie vor die Innenstädte der Oberzentren Stuttgart, Heilbronn sowie Reutlingen anzusehen, mit einem vielfältigen und breiten Branchenspektrum, spezialisierten Fachgeschäften, aber auch großer Warenhäuser. Dies zeigt sich bei einer vergleichenden Betrachtung des absoluten Einzelhandelsumsatzes in den Städten: im Ranking der Top-10 finden sich die Oberzentren Stuttgart, Heilbronn, Pforzheim und Reutlingen sowie das Mittelzentrum Ludwigsburg an der Spitze, gefolgt von den Mittelzentren Esslingen,

Sindelfingen, Aalen, Göppingen, Böblingen und Schwäbisch Gmünd und dem Oberzentrum Tübingen. Diesbezüglich zeigt sich im Einzelhandel weiterhin eine relativ hierarchische Standortstruktur innerhalb der EMR Stuttgart.

Ein differenzierteres Bild ergibt sich bei einer Betrachtung der Einzelhandelszentralität, die als Verhältniszahl von Einzelhandelsumsatz zu Kaufkraft Auskunft über die Bedeutung der Städte als Einzelhandelsstandort für ihr Umland gibt. Bei diesem Ranking erscheint die Stadt Heilbronn mit einer Zentralitätskennziffer von 147 als erstes Oberzentrum erst auf Platz 9. Stuttgart findet sich mit einer Zentralitätskennziffer von 129 sogar erst an 20. Stelle wieder. Angeführt wird dieser Vergleich von den Mittelzentren Ludwigsburg (185), Neckarsulm (176) und Backnang (170). Ursache hierfür ist der in diesen Städten im Verhältnis zu ihrer Einwohnerzahl und damit verbundenen Kaufkraft sehr hohe Einzelhandelsbesatz und damit verbundene Bedeutungsüberschuss. Regionalbedeutsame Einzelhandelsstandorte finden sich also auch außerhalb der Oberzentren. Hier finden sich z.T. auch klassische dezentrale Einkaufszentren bzw. Fachmarktstandorte („auf der grünen Wiese“).

### **Region Stuttgart**

Aufgrund der polyzentralen Siedlungsstruktur der Region Stuttgart, in der sich neben dem Oberzentrum Stuttgart starke Mittelzentren entwickelt haben, weist das Oberzentrum Stuttgart keine überragende Einzelhandelszentralität auf. Mit einer Zentralitätskennziffer von 129 liegt die Landeshauptstadt lediglich an 9. Stelle in der Region Stuttgart. Ein im Vergleich dazu deutlich höhere Einzelhandelszentralität weisen z.B. die Mittelzentren Ludwigsburg (184), Backnang (169), Böblingen (160), Göppingen (152) und Sindelfingen (144) auf. Ursache hierfür ist der in diesen Städten im Verhältnis zu ihrer Einwohnerzahl und damit verbundenen Kaufkraft sehr hohe Einzelhandelsbesatz. Dieser resultiert auch daraus, dass sich in diesen Städten – anders als in der Landeshauptstadt – großflächige dezentrale Einzelhandelsschwerpunkte außerhalb der Innenstädte entwickelt konnten und so ein im Verhältnis zur örtlichen Kaufkraft überproportionales Verkaufsflächenwachstum ermöglicht und realisiert wurde. Die gleichwohl herausragende Bedeutung der Landeshauptstadt Stuttgart als Einzelhandelszentrum in der Region verdeutlicht ein Vergleich der Umsatzzahlen. Die Stadt Stuttgart vereinigt mit rd. 3,9 Mrd. € allein fast 30 % des gesamten Einzelhandelsumsatzes in der Region Stuttgart (13,6 Mrd. €) auf sich. Den zweithöchsten Einzelhandelsumsatz weist die Stadt Ludwigsburg auf, die mit rd. 820 Mio. € bereits nur noch rd. 6 % des regionalen Gesamtumsatzes aufweist.

Den größten Verkaufsflächenbesatz in der Region Stuttgart weist erwartungsgemäß die Stadt Stuttgart mit rd. 770.000 m<sup>2</sup> auf (geschätzter Wert, Stadt Stuttgart). Diese Verkaufsfläche ist im Wesentlichen in der Innenstadt bzw. in den größeren Stadtteilzentren in Bad Cannstatt, Möhringen und Vaihingen konzentriert. Dezentrale Einkaufs- oder auch Fachmarktzentren wurden in der Landeshauptstadt bislang nicht realisiert. Ausschlaggebend hierfür ist (neben der eingeschränkten Verfügbarkeit entsprechender Flächen) wohl auch eine konsequente Umsetzung einer entsprechenden Einzelhandels- bzw. Zentrenkonzeption der Stadt. Konsequenz hieraus ist, dass es gelungen ist, auch größere Einzelhandelsentwicklungen in der Innenstadt oder auch den Stadtteilzentren zu entwickeln. Beispiele hierfür sind die Königsbau-Passagen in der Innenstadt, die neue Stadtmitte in Stuttgart-Vaihingen, oder das Cannstatter Carré in Bad Cannstatt, die jeweils in die innerörtlichen Einzelhandelslagen integriert bzw. unmittelbar angrenzend verwirklicht wurden und so zu einer Stärkung der zentralen, innerstädtischen Einzelhandelszentren beitragen. Nicht unumstritten ist die im Zuge der Verwirklichung des Projektes Stuttgart 21 geplante Errichtung eines großen Einkaufszentrums („Galeria Ventuno“) auf dem Gelände des früheren Güterbahnhofs. Dieser Standort besitzt keine unmittelbare Anbindung an die bestehende Innenstadt und wäre durch den Bahnhof sowie das neu errichtete Banken- und Büroquartier von der eigentlichen Einkaufsinnenstadt abgetrennt.

Neben der Stadt Stuttgart haben sich auch in den umliegenden größeren Mittelzentren Böblingen, Sindelfingen, Ludwigsburg, Leonberg und Waiblingen Einzelhandelsstandorte mit regionaler Ausstrahlung in den Innenstädten, aber auch an dezentralen, nicht integrierten Standorten entwickelt. Hierbei sind zunächst die Standorte des Breuningerlandes in Sindelfingen und in Ludwigsburg zu nennen. Beide Standorte stellen klassische Shopping-Center auf der „grünen Wiese“ dar, mit einem umfassenden Angebot an Warenhäusern und Fachmärkten dar. Das am nordöstlichen Rand von Ludwigsburg gelegene Breuningerland vereinigt auf eine Verkaufsfläche von ca. 36.000 m<sup>2</sup> rund 130 Fachgeschäfte bzw. Fachmärkte aus den Branchen Bekleidung/Schuhe, Unterhaltungselektronik, Lebensmittel, Drogeriewaren, Uhren, Schmuck, Bücher u.a..

Ergänzt wird dieses umfassende Einzelhandelsangebot durch Dienstleistungseinrichtungen, wie Bankfiliale und Reisebüro sowie gastronomische Einrichtungen. Unmittelbar benachbart liegt mit IKEA darüber hinaus ein großer Möbelfachmarkt. Eine vergleichbare Branchenstruktur weist das Breuningerland in Sindelfingen auf, das sich am östlichen Stadtrand unmittelbar an der Grenze zu Stuttgart befindet. Auch im Umfeld dieses Einkaufszentrums haben sich mit einem Baumarkt und einem weiteren SB-Warenhaus weitere großflächige Einzelhandelsbetriebe an einem nicht integrierten Standort etabliert. Neben diesem dezentralen Einzelhandelsschwerpunkt weist die Stadt Sindelfingen mit dem Sterncenter ebenfalls ein in die Innenstadt integriertes Einkaufszentrum auf. Auf rd. 24.000 m<sup>2</sup> finden sich dort neben einem SB-Warenhaus mit rd. 8.200 m<sup>2</sup> verschiedene Bekleidungsfachgeschäfte sowie darüber hinaus ergänzend Dienstleistungsangebote und gastronomische Betriebe. Insgesamt fällt Einzelhandelsattraktivität der Innenstädte der Mittelzentren Ludwigsburg und Sindelfingen jedoch hinter die der dezentralen Einkaufszentren zurück.

Die Mittelzentren Böblingen und Leonberg weisen eine zweigeteilte innerstädtische Zentrensituation auf: Neben der jeweiligen kleinteilig strukturierten Altstadt haben sich in Bahnhofsnähe jeweils größere Einzelhandelsschwerpunkte herausgebildet. In beiden Fällen stellen große Einkaufszentren Magnetbetriebe dar. In Böblingen das City-Center Böblingen sowie das EKZ Böblingen, jeweils mit rd. 10.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche und einem breiten Branchenspektrum. Darüber hinaus hat sich in Böblingen im Gewerbegebiet „Hulb“ ein dezentraler, nicht integrierter Einzelhandelsschwerpunkt entwickelt. In Leonberg hat sich ebenfalls zwischen Bahnhof und Altstadt eine „neue“ Stadtmitte entwickelt. Hier stellt das Leo-Center mit rd. 25.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche den größten Einzelbetrieb dar. Beiden Mittelzentren gemeinsam ist, dass aufgrund der großen Konkurrenzsituation die jeweilige Altstadt keine wesentliche Bedeutung mehr als Einzelhandelsstandort besitzt. Ein weiteres, ebenfalls dezentrales bedeutendes Einkaufszentrum auf der „grünen Wiese“ findet sich in der Region Stuttgart mit dem Remspark im Mittelzentrum Waiblingen. Dieser ebenfalls deutlich von der historischen Innenstadt abgesetzte Einzelhandelsstandort weist eine Verkaufsfläche von rd. 22.000 m<sup>2</sup> auf. Neben einem großen SB-Warenhaus sind hier ein Elektrofachmarkt sowie verschiedene Textilmärkte sowie Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe vertreten. Aktuell wird in Waiblingen unmittelbar angrenzend an die Altstadt ein neues Einzelhandels- und Dienstleistungszentrum realisiert (Alter Postplatz).

Das ebenfalls im Hinblick auf seine Einzelhandelszentralität (Kennziffer 169) heraus stechende Mittelzentrum Backnang weist eine vergleichsweise Zersplitterte Einzelhandelslandschaft auf. Neben der Altstadt, an deren Rand ein größeres Wohn- und Einzelhandelszentrum etabliert werden konnte, haben sich drei weitere, dezentrale Einzelhandelsstandorte deutlich abgesetzt von der Innenstadt in Gewerbegebietslagen entwickelt; darunter mit dem Wohnland im Stadtteil Waldrems (mit angegliederten weiteren Fachmärkten) einer der größten Möbelfachmarkt-Strandorte in der Region Stuttgart. In der Region Stuttgart finden sich darüber hinaus verschiedene weitere überregional bedeutsame Möbelfachmarkt-Standorte mit insgesamt rd. 270.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche. Das mit 50.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche größte Möbelhaus stellt Möbel-Hofmeister in Bietigheim-Bissingen dar. Die anderen Standorte finden sich in den Mittelzentren Göppingen, Backnang, Ludwigsburg, Böblingen, Sindelfingen, Leonberg und Fellbach.

### **Region Heilbronn-Franken**

Ähnlich wie in der Region Stuttgart hat sich auch in der benachbarten Region Heilbronn-Franken eine polyzentrale Siedlungsstruktur entwickelt, die sich auch in der Struktur der Einzelhandelsstandorte niederschlägt: Neben dem Oberzentrum Heilbronn haben sich weitere regional und überregional bedeutsame Einzelhandelsstandorte in der Region etabliert. Dies spiegelt sich naturgemäß in der Einzelhandelszentralität der Städte wieder. Das Oberzentrum Heilbronn steht mit einer Zentralitätskennziffer von 147 zwar an 4. Stelle in der Region, nimmt jedoch im Vergleich zu Stuttgart im Hinblick auf den Einzelhandelsumsatz keine so dominante Stellung für die Region ein. Zwar weist die Stadt mit 873 Mio. € regionsweit den höchsten Einzelhandelsumsatz auf, dies stellt jedoch lediglich ein Fünftel des Gesamtumsatzes von rd. 3,8 Mrd. € in der Region dar. Dies deutet bereits darauf hin, dass in der Region Heilbronn-Franken eine noch stärkere Dezentralisierung regional bedeutsamer Einzelhandelsstandorte stattgefunden hat. Dies bestätigt sich unter Berücksichtigung der Entwicklung des Einzelhandelsumsatzes in der Region: während der Einzelhandelsumsatz in Heilbronn im Zeitraum zwischen 2001 und 2005 um fast 12 % zurückgegangen ist, hat er in fünf der acht Mittelzentren im gleichen Zeitraum zwischen 9 % und 16 % zugenommen.

Zu erwähnen ist ferner, dass am nördlichen Rand der Region Heilbronn-Franken neu errichtete FOC „Wertheim-Village“ im Wertheimer Stadtteil Bettingen direkt an der Autobahn A 3. Allein aufgrund dieses Einzelhandelszentrums konnte der Einzelhandelsumsatz im Mittelzentrum Wertheim zwischen 2001 und 2005 um mehr als 16 % gesteigert werden (zum Vergleich: der Umsatz in der Stadt Heilbronn ist im gleichen Zeitraum um 11 % zurückgegangen). Die Zentralitätskennziffer stieg von 93 (2001) auf 114 (2005). Das FOC hat damit zu einer deutlichen Zunahme der Einzelhandelsbedeutung des Mittelzentrums Wertheim beigetragen. Konkrete Planungen werden allerdings in Kürze die Situation im Oberzentrum Heilbronn wieder ändern und dieses stärken. Derzeit ist ein Neubau eines ECE-Centers in der Innenstadt mit ca. 13.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche im Bau im Bereich des Klosterhofes im Stadtzentrum sind weitere rund 10.000 m<sup>2</sup> in der Planung.

### **Region Neckar-Alb**

Die Region Neckar-Alb weist als Besonderheit mit den Städten Reutlingen und Tübingen ein Doppel-Oberzentrum auf. Im Hinblick auf ihre Bedeutung als Einzelhandelsstandort nimmt die Stadt Reutlingen jedoch eine eindeutig dominante Stellung ein. Mit einem Einzelhandelsumsatz von rd. 785 Mio. € wird ein mehr als doppelt so hoher Einzelhandelsumsatz erzielt wie im benachbarten Tübingen (367 Mio. €). Die Stadt Reutlingen stellt damit eindeutig den Einzelhandelsschwerpunkt in der Region Neckar-Alb dar. Beide Städte nehmen damit aber – bezogen auf den Gesamtumsatz im Einzelhandel – die Spitzenposition in der Region ein. Auch hier stellen damit die Oberzentren eindeutig die bedeutsamsten Einzelhandelsstandorte dar.

Bemerkenswert ist die im Hinblick auf die Bedeutung als Einzelhandelsstandort vergleichsweise schwache Position des Oberzentrums Tübingen, dass nicht nur hinsichtlich des Einzelhandelsumsatzes, sondern auch im Hinblick auf seine Einzelhandelszentralität (Kennziffer 94) deutlich hinter der Stadt Reutlingen zurückbleibt. Die Stadt Tübingen ist damit das einzige Oberzentrum innerhalb der Metropolregion, das Kaufkraftabflüsse aufweist. Eine Besonderheit in der Region Neckar-Alb stellt das national und international bekannte Fabrikverkaufszentrum im Mittelzentrum Metzingen mit den Marken Hugo Boss, Reebok, Joop, Strenesse, Escada, Bally usw. dar.

### **Region Nordschwarzwald**

In der Region Nordschwarzwald stellt sich die Einzelhandelssituation weitgehend hierarchisch dar. Das Oberzentrum Pforzheim stellt aufgrund des dort erzielten Einzelhandelsumsatzes – wie auch in den anderen Regionen – eindeutig den Einzelhandelsschwerpunkt dar. Anders als in den benachbarten Regionen Stuttgart und Neckar-Alb belegt das Oberzentrum aber auch im Hinblick auf seine Einzelhandelszentralität einen Spitzenplatz im Vergleich zu den Mittelzentren der Region. Die Zentralitätskennziffer von rd. 142 belegt die große Bedeutung der Stadt Pforzheim als Einzelhandelsstandort. Leicht übertroffen wird dieser Zentralitätswert vom Mittelzentrum Freudenstadt (147). Die darin zum Ausdruck kommende große Bedeutung auch des Mittelzentrums Freudenstadt als Einzelhandelsstandort rührt dabei wohl auch daher, dass Freudenstadt vergleichsweise weit entfernt von Pforzheim oder anderen Oberzentren liegt.

Auch die Mittelzentrum Nagold und Calw weisen deutliche mit Zentralitätskennziffern von 123 bzw. 102 Kaufkraftzuflüsse auf, während das dem Oberzentrum relativ nahe liegende Mittelzentren Bad Wildbad (84) deutliche Kaufkraftverluste aufweisen, gleiches gilt für das Mittelzentrum Horb (82) trotz seiner Entfernung zum Oberzentrum. Ursache hierfür mag auch sein, dass in der Region Nordschwarzwald bislang keine großen Einkaufszentren oder Fachmarktzentren entstanden sind. Die Innenstädte besitzen insofern nach wie vor eine ganz wesentliche Bedeutung als Einzelhandelsstandorte, was regionalplanerisch ausdrücklich zu begrüßen ist und beibehalten werden sollte.

Das aktuell größte Einzelhandelsprojekt in der Region Nordschwarzwald stellt die geplante Ansiedlung eines Wohnkaufhauses am Nordrand der Stadt Pforzheim mit einer deutlichen Beschränkung zentrenrelevanter Randsortimente dar.

### **Region Ostwürttemberg**

Die Schwerpunkte des Einzelhandelsumsatzes in Ostwürttemberg liegen in den einwohnerstärksten Mittelzentren Aalen, Schwäbisch Gmünd und Heidenheim. Diese Städte sowie Ellwangen und Bopfingen können einen höheren Umsatz im Einzelhandel als die örtliche Kaufkraft aufweisen und haben somit einen Bedeutungsüberschuss für ihr Umland.

Generell sind in der Region Ostwürttemberg bis heute die Innenstädte der Mittel- und Unterzentren stark durch den Einzelhandel geprägt. In den letzten Jahrzehnten hat sich jedoch auch an nicht integrierten Standorten der großflächige Einzelhandel mit nicht oder nur bedingt zentrenrelevanten Sortimenten entwickelt. Hier sind vor allem Möbel- Garten- und Baumärkte zu nennen. Dem bundesdeutschen Trend folgend haben sich auch in Ostwürttemberg mancherorts Lebensmittel-, Schuh- und Bekleidungs- sowie Drogeriediscounter in städtischen Randlagen angesiedelt.

Insgesamt übersteigt der örtliche Umsatz die örtliche Kaufkraft in der Region Ostwürttemberg nur in den Mittelzentren und führt somit zu einem (regionalplanerisch gewollten und zu stützenden) Bedeutungsüberschuss in der Einzelhandelszentralität. In den Unterzentren, Kleinzentren und nicht zentralen Orten Ostwürttembergs ist, abgesehen von wenigen Ausnahmen, ein Kaufkraftabfluss festzustellen. Fast 90% der Kaufkraft Ostwürttembergs wird im regionalen Einzelhandel umgesetzt.

**Tabelle 4: Einzelhandel in der EMR Stuttgart – nach Einzelhandelsumsatz**

	Stadt / Gemeinde	RV	ZO	Bevölkerung am 31.12.2003*	Umsatz in Mio. €	Umsatz- kennziffer	Zentralitäts- kennziffer
1	Stuttgart	VRS	OZ	589.161	3.988,9	137,6	129,1
2	Heilbronn	HNF	OZ	121.367	873,0	146,2	146,6
3	Pforzheim	NSW	OZ	118.785	867,0	148,4	141,9
4	Ludwigsburg	VRS	MZ	87.581	817,5	189,7	184,9
5	Reutlingen	RNA	OZ	112.346	784,7	142,0	138,6
6	Esslingen am Neckar	VRS	MZ	91.980	563,1	124,4	114,1
7	Sindelfingen	VRS	MZ	61.225	519,7	172,5	160,2
8	Aalen	ROW	MZ	67.120	446,7	135,3	132,1
9	Göppingen	VRS	MZ	57.859	446,6	156,9	152,3
10	Böblingen	VRS	MZ	46.256	374,7	164,7	144,5
11	Tübingen	RNA	OZ	83.137	366,8	89,7	94,3
12	Schwäbisch Gmünd	ROW	MZ	61.428	349,5	115,7	118,1
13	Heidenheim	ROW	MZ	49.996	333,2	135,5	136,2
14	Balingen	RNA	MZ	34.297	307,1	182,0	170,0
15	Leonberg	VRS	MZ	45.536	305,2	136,2	118,6
16	Backnang	VRS	MZ	35.624	302,2	172,4	169,7
17	Bietigheim-Bissingen	VRS	MZ	41.571	293,2	143,4	133,0
18	Waiblingen	VRS	MZ	52.887	287,9	110,7	100,1
19	Schorndorf	VRS	MZ	39.559	279,0	143,3	135,1
20	Fellbach	VRS	MZ	43.719	276,2	128,4	116,5

\* Bevölkerungsstand Region Heilbronn-Franken 31.03.2005; Region Ostwürttemberg 31.12.2004

#### Quellen:

IHK Region Heilbronn-Franken, Kaufkraftanalyse – Entwicklung des Einzelhandels in der Region Heilbronn-Franken 2001-2005

IHK Region Stuttgart, Kennzahlen für den Einzelhandel in der Region Stuttgart 2005

IHK Reutlingen, Kennzahlen für den Einzelhandel in der Region Neckar-Alb 2005

Regionalverband Heilbronn-Franken, Aktuelle Entwicklung des Einzelhandels in der region Heilbronn-Franken 1999-2005

Regionalverband Nordschwarzwald, Einzelhandelsdaten der Mittelzentren der Region Nordschwarzwald 2003

Regionalverband Ostwürttemberg / IHK Ostwürttemberg, Einzelhandelskaufkraft POS-Umsatz und Einzelhandelszentralität, 2006



## **5. Ziele für eine nachhaltige Entwicklung der Europäischen Metropolregion Stuttgart in der Regional- und Verkehrsplanung**

### **5.1 Ziele für die Siedlungsentwicklung – Stärkung der Zentralen Orte**

Der Metropolregion Stuttgart kommt als einem hochleistungsfähigen Wirtschaftsraum, Zentrum von Wissenschaft, Forschung und Verwaltung eine besondere Bedeutung für die Raumentwicklung im Land Baden-Württemberg, in Deutschland und Europa zu. Die überdurchschnittlich starke Verdichtung der Besiedlung und der Infrastruktur ist konstitutiv. Die funktionalen Verflechtungen wirken über mehrere Regionen in Baden-Württemberg. Die Metropolregion ist Motor der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung mit guter Erreichbarkeit auf europäischer und internationaler Ebene. Grundlage der zukünftigen Entwicklung sind u.a. abgestimmte mittel- und langfristige Entwicklungsziele in vielen fachlichen und politischen Ebenen. Auch bedarf es einer Kooperation aller an der Entwicklung Beteiligten innerhalb der Region Stuttgart und mit den benachbarten Regionen. Dies stellt eine große Herausforderung dar, ist aber für eine nachhaltige Entwicklung eine zwingende Voraussetzung.

Schon bisher erfolgten die regionalplanerischen Festlegungen in enger regionsüberschreitender Abstimmung, das gilt für

- die Regionalpläne,
- die Landschaftsrahmenpläne,
- die Rohstoffsicherung,
- die Nutzung regenerativer Energien, insbesondere der Windenergienutzung sowie
- die Einzelhandelskonzepte.

Für eine nachhaltige Entwicklung der gesamten Metropolregion ist es von wesentlicher Bedeutung, in zentralen Fragen der räumlichen Entwicklung gemeinsam vorzugehen. Dieses beinhaltet eine Abstimmung zu den zentralen Fragen der räumlichen Planung, nämlich den Bereichen Freiraumentwicklung, Siedlungsentwicklung und Infrastruktur innerhalb und zwischen den einzelnen Regionen.

#### **Oberziel R 1: Die Folgen des demographischen Wandels der Bevölkerungsentwicklung meistern**

*Im Interesse einer nachhaltigen Raumentwicklung sind die Auswirkungen des prognostizierten demographischen Wandels insbesondere bei der Siedlungsentwicklung zu berücksichtigen. Die Auslastung vorhandener Infrastrukturen und Bauflächenpotenziale hat dabei Vorrang vor dem Neubau.*

**Teilziel R 1.1:** Die Flächeninanspruchnahme auf die mittel- und langfristigen Bedarfe anpassen.

*Für die vorbereitende Bauleitplanung der Städte und Gemeinden ergeben sich die voraussehbaren Bedürfnisse für einen Planungszeitraum von 10-15 Jahren in erster Linie aus der prognostizierten mittel- und langfristigen Bevölkerungsentwicklung. Regional und überregional abgestimmte Eckwerte sind die Grundlage für die quantitative und qualitative Ermittlung der Bedarfe.*

**Teilziel R 1.2:** Die Reserven an Wohnbauflächen und gewerblichen Bauflächen bei der Gesamt-Bauflächenbilanz berücksichtigen.

*Die Reserveflächen aus noch nicht umgesetzten Darstellungen in Flächennutzungsplänen, in Bebauungsplänen, die Baulücken und Umnutzungsflächen stellen erfahrungsgemäß ein erhebliches Potenzial in den Städten und Gemeinden dar. Dieses muss unbedingt und insgesamt für die weitere Entwicklung auf der Ebene der Regionalplanung und der Bauleitplanung nutzbar gemacht werden. Dazu bieten die Regionalverbände und der Verband Region Stuttgart Unterstützung und Beratung an. Eine einseitig auf neue Bauflächen gerichtete Entwicklung entspricht nicht den insgesamt veränderten Rahmenbedingungen der zukünftigen Raumentwicklung.*

**Oberziel R 2: Die Entwicklungschancen trotz Reduzierung der Flächeninanspruchnahme wahren.**

*Der Reduzierung der Flächeninanspruchnahme kommt künftig eine noch größere Bedeutung zu. Dieses gilt insbesondere vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung, der gebotenen Nachhaltigkeit der Raumentwicklung und der angemessenen Nutzung aller vorhandenen Ressourcen. Dabei sind die Entwicklungschancen im Einzelnen in Einklang zu bringen mit den Qualitätszielen für die einzelnen Teilräume und die gesamte Metropolregion.*

**Teilziel R 2.1: Stärkung der Zentralen Orte als Kerne des punkt-axialen Siedlungskonzeptes**

Die Stärkung der Zentralen Orte und der Erhalt ihre Funktionsfähigkeit mit einem breiten Angebot an Dienstleistungen ist für eine ausgewogene Versorgung des Raumes von Bedeutung.

*Die Zentralen Orte zeichnen sich i.d.R. durch eine gute Erreichbarkeit insbesondere aus ihrem Umland aus. Damit spielen sie eine besondere Rolle für eine flächendeckende, ausgewogene Versorgung der gesamten EMR mit Waren und Dienstleistungen, was vor allem im Hinblick auf verkehrssparsame Siedlungsstrukturen von besonderer Bedeutung ist. Insofern sind die den jeweiligen Funktionsstufen entsprechenden Dienstleistungsangebote dort vorrangig zu konzentrieren.*

**Teilziel R 2.2: Das Leitbild der dezentralen Konzentration umsetzen.**

Die Konzentration der Siedlungsentwicklung auf Achsen und Schwerpunkte sowie die Auslastung vorhandener Infrastrukturen sind wichtige Grundlagen der räumlichen Entwicklung in der gesamten EMR Stuttgart.

*Um eine nachhaltige Siedlungsentwicklung zu gewährleisten müssen die Entwicklungspotenziale gebündelt geplant und auf die vorhandenen Infrastrukturen ausgerichtet werden. Dies auch vor dem Hintergrund der differenziert gegebenen Randbedingungen und den Entwicklungsmöglichkeiten in den Teilräumen.*

**Teilziel R2.3: Die Siedlungsentwicklung auf die vorhandenen Infrastrukturen abstimmen.**

Die planerischen Vorteile einer schwerpunktmäßigen Siedlungsentwicklung auf Entwicklungsachsen können nur dann erreicht werden, wenn sie die vorhandene Infrastruktur auch regionsübergreifend berücksichtigen.

*In den Entwicklungsachsen stehen die Infrastrukturen in einem höheren und besser ausgestatteten Maße zur Verfügung als in den Achsenzwischenräumen. Dabei ist eine regionsübergreifende Abstimmung von Bedeutung, um nicht an den Regionsgrenzen Brüche entstehen zu lassen.*

**Teilziel R 2.4: Bestand und Funktion der natürlichen Lebensgrundlagen sowie eine günstige Sozial- und Wirtschaftsstruktur nachhaltig sichern.**

In den Randzonen der Regionen innerhalb der Metropolregion Stuttgart sollen die Siedlungs- und Freiraumnutzungen so bemessen und räumlich gestaltet werden, dass die Nachhaltigkeit gesichert bleibt. Die Interdependenz der Entwicklungen in den Teilräumen der Region und ihrer angrenzenden Räume ist zu beachten und aufeinander abzustimmen.

*Für eine längerfristige ausgewogene, nachhaltige Entwicklung ist es unerlässlich, die Qualitäten und Potenziale der Teilräume aufeinander abzustimmen und damit die gegebenen Randbedingungen aus den Teilräumen und die Auswirkungen der kleinräumigen Entwicklungen zu harmonisieren. Siedlungsflächenangebote, die zu nachteiligen Auswirkungen in anderen Räumen führen, sind zu vermeiden und der Bedarf zunächst in bereits erschlossene und nur wenig genutzte Bereiche zu lenken.*

### **Oberziel R 3: Die dezentralen Nahversorgung und die Zentren durch siedlungsverträgliche Ansiedlung des Einzelhandels in den vorhandenen Ortskernen stärken**

**Teilziel R 3.1:** Die Innenstädte und Ortszentren der Städte und Gemeinden sind als zentral gelegene, für alle gut erreichbare Standorte für Handel, Dienstleistung, Kultur und Begegnung in ihrer Attraktivität und Funktionsfähigkeit zu erhalten und zu fördern.

**Teilziel R 3.2:** Die örtliche Grundversorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs ist – möglichst wohnungsnah – in allen Städten und Gemeinden anzustreben und zu fördern (Nahversorgung).

**Teilziel R 3.3:** Der großflächige Einzelhandel ist in leistungsfähigen, für die Versorgung eines überörtlichen Einzugsgebiets vorgesehenen und ausgerichteten Zentralen Orte zu bündeln.

*Die Erreichung dieser Oberziele und die Vermeidung einer gegenseitigen Beeinträchtigung von Standorten setzen voraus, dass die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben sowohl für die überörtliche Versorgung als auch die Nahversorgung planerisch begleitet und (überörtlich) aufeinander abgestimmt wird.*

## **5.2. Ziele für die Entwicklung der Gateway- und Verkehrsinfrastruktur – Stärkung und Ausbau der Achsen**

### **Oberziel V 1: Stärkung der Funktionsfähigkeit der Gateway-Infrastrukturen**

*Zu den Gateway-Infrastrukturen der Europäischen Metropolregion (EMR) Stuttgart zählen der Flughafen Stuttgart, die neue Landesmesse auf den Fildern, die Fernverkehrsbahnhöfe (Aalen, Crailsheim, Göppingen, Horb, Pforzheim, Mühlacker Plochingen, Stuttgart, Vaihingen a.d.Enz und der künftige Filderbahnhof) der überregionale Verkehrsknoten Heilbronn sowie die Hauptumschlagpunkte des Güterverkehrs im Luftfrachtzentrum, in den Neckarhäfen (Heilbronn, Stuttgart und Plochingen) und im künftigen GVZ in Kornwestheim. Die Funktionsfähigkeit dieser Einrichtungen hängt wegen deren landesweiter, nationaler und internationaler Bedeutung maßgeblich von der Leistungsfähigkeit und Qualität der jeweiligen Fernverkehrsanbindung ab. Zudem können diese Infrastrukturen ihre Aufgabe für die Erschließung und Versorgung der EMR nur dann in geeigneter Weise erfüllen, wenn die einzelnen Teilräume der EMR leistungsfähige und attraktive Verkehrsanbindungen an diese Einrichtungen aufweisen. Insofern sind im Hinblick auf die Gateway-Infrastrukturen zwei verkehrsbezogene Teilziele von besonderer Bedeutung:*

**Teilziel V 1.1:** Sicherung und Stärkung der Einbindung der Gateway-Infrastrukturen in die nationalen und internationalen Fernverkehrsnetze.

**Teilziel V 1.2:** Schaffung leistungsfähiger und attraktiver Verkehrsverbindungen zwischen den Teilräumen der Metropolregion und den Gateway-Infrastrukturen

*Für die Entwicklung der Gateway-Infrastruktur stehen zunächst der Flughafen Stuttgart mit seinem Luftfrachtzentrum und die neue Landesmesse auf den Fildern im Vordergrund, da die Fernverkehrsbahnhöfe, das künftige GVZ in Kornwestheim und die Neckarhäfen Heilbronn, Stuttgart und Plochingen bereits an das Schienenfernverkehrsnetz bzw. die Bundeswasserstraße Neckar angebunden sind (bzw. nachfolgend bei anderen Teilzielen noch näher behandelt werden). Defizite in der Fernverkehrsanbindung des Flughafens und der neuen Landesmesse bestehen hauptsächlich im Bereich der noch nicht sechsspurig ausgebauten A 8 zwischen Stuttgart, Pforzheim und Karlsruhe, auf der stark belasteten B 27 sowie im Schienenverkehr. Nach Inbetriebnahme des Projektes Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm mit der Wendlinger Kurve werden beide Einrichtungen jedoch auch über hervorragende Schienenfernverkehrsverbindungen verfügen.*

## **Oberziel V 2: Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Verkehrssystems durch Förderung des öffentlichen Personenverkehrs, insbesondere des Schienenpersonenverkehrs**

*Eine hochwertige Einbindung in den nationalen und internationalen Schienenfernverkehr ist eine wesentliche Voraussetzung für eine gute Erreichbarkeit einer Metropolregion und für intensive Austauschbeziehungen mit den benachbarten Regionen. Die Qualität des Angebotes im Schienenfernverkehr stellt somit einen wichtigen Standortfaktor für eine EMR dar. Zudem ist es in der weitgehend dicht besiedelten und hoch belasteten EMR Stuttgart unabdingbar, dass größere Anteile des Verkehrsaufkommens nicht im MIV, sondern mit umweltfreundlichen Alternativen abgewickelt werden, um u.a. Entlastungen des Straßennetzes, eine Verringerung der Umweltfolgen des Verkehrs und gute Mobilitätsbedingungen für Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit erreichen zu können. Nicht nur im Fernverkehr, sondern insbesondere auch für den Binnenverkehr der Metropolregion muss daher ein für den Fahrgast attraktiver und preisgünstiger ÖV mit einem leistungsfähigen Schienenregional- und -nahverkehr vorgehalten werden. Dies setzt neben Verbesserungsmaßnahmen gleichzeitig voraus, dass die Finanzierung des ÖV auf Dauer sichergestellt wird.*

### **Teilziel V 2.1: Die Einbindung der Metropolregion in das Schienenfernverkehrsnetz sichern und verbessern**

*Die EMR Stuttgart ist vor allem über die Achsen Mannheim – Stuttgart – München und Stuttgart – Zürich (– Mailand) in den nationalen und internationalen Schienenfernverkehr eingebunden.*

*Die Beibehaltung aller Fernverkehrslinien und –kurse liegt im Interesse der gesamten Metropolregion, da nicht nur die Region Stuttgart, sondern auch die Räume Tübingen, Reutlingen, Heilbronn, Pforzheim und Aalen über Stuttgart an den Hochgeschwindigkeitsverkehr angebunden sind.*

*Neben der Aufrechterhaltung des bestehenden Angebotes sind Angebots- und Infrastrukturverbesserungen im Zuge der Fernverkehrskorridore notwendig. Zu nennen sind hier vorrangig die Maßnahmen im Zuge der Magistrale für Europa Paris – Stuttgart – München – Wien – Bratislava. In der Folge der geplanten Aus- und Neubaumaßnahmen wäre die Beibehaltung des heutigen Qualitätsstandards auf lange Sicht gewährleistet. Zudem könnten neue, schnellere und bessere Angebote realisiert werden. Insofern bietet sich auch bei diesem Aspekt eine abgestimmte und gebündelte Vertretung der Interessen aller Regionen der EMR Stuttgart an.*

*Dies gilt insbesondere für das Projekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm als Teil der Magistrale für Europa und einem der fünf prioritären Korridore der Transeuropäischen Netze (TEN). Dieses Gesamtvorhaben hat eine herausragende Bedeutung für alle Teilräume der Metropolregion. Es verbessert deren Einbindung in den nationalen und internationalen Schienenfernverkehr, ermöglicht mit dem Filderbahnhof die Verknüpfung zwischen Schienenfern- und Luftverkehr, die Erschließung neuer Verkehrspotenziale sowie wesentliche Verbesserungen im Schienenregional- und -nahverkehr innerhalb der gesamten Metropolregion. Insbesondere die Wendlinger Kurve trägt in diesem Zusammenhang zu einer deutlichen Verbesserung der Anbindung der Region Neckar-Alb an den Kern der Metropolregion bei. Zudem trägt es dazu bei, die verkehrliche Bedeutung der Zulaufstrecken aufzuwerten und damit die dortigen Angebote auszulasten bzw. Potenziale für Angebotsverbesserungen zu generieren. Z. B. werden statt heute 2,5 künftig rund 3,5 Mio. Personen den Hauptbahnhof in Stuttgart innerhalb von 45 Min. erreichen können. Ferner werden viele umsteigefreie Verbindungen entstehen, wie z. B. Heilbronn - Rottweil / Singen oder Tübingen - Crailsheim. Gerade für das Projekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm sollten daher alle Kooperationsmöglichkeiten innerhalb der EMR genutzt werden, um dem Projekt bei allen relevanten nationalen und internationalen Entscheidungsebenen den nötigen Nachdruck zu verleihen.*

*Angebotsverbesserungen sind ferner auf den Relationen Stuttgart – Aalen/Schwäbisch Hall – Crailsheim – Nürnberg und Heilbronn – Würzburg erforderlich, um eine bessere Vernetzung der Metropolregionen untereinander (Nürnberg bzw. Zürich) und eine bessere Anbindung an die dortigen Fernverkehrsachsen nach Nordbayern, Ostbayern, Sachsen und in die Schweiz zu erreichen. Auch diesen Forderungen kann durch ein koordiniertes Auftreten der EMR ein höheres Gewicht verliehen werden.*

**Teilziel V 2.2:** Den Schienenregional- und –nahverkehr stärken

*Innerhalb der EMR Stuttgart liegen derzeit einige Planungen zum Neubau bzw. zur Reaktivierung von Regionsgrenzen überschreitenden Schienenstrecken des Regional- und Nahverkehrs vor. Als Beispiele hierzu seien die Strecken Calw - Weil der Stadt und Herrenberg – Nagold genannt. Zudem werden einige Regional- und Nahverkehrsstrecken innerhalb der einzelnen Regionen geplant, wie z. B. drei S-Bahn-Projekte in der Region Stuttgart oder einige Stadtbahnprojekte in der Region Heilbronn-Franken bzw. die RegionalStadtBahn im Raum Reutlingen-Tübingen. Ziel ist, im Binnenverkehr der Metropolregion einen möglichst hohen Anteil umweltfreundlich auf der Schiene abzuwickeln. Dazu sind trotz absehbarer Finanzknappheit die notwendigen Ausbauten und Erweiterungen weiter zu verfolgen.*

**Teilziel V 2.3:** Den ÖV-Bedienungsstandard erhöhen und Tarifhemmnisse beseitigen

*Die Notwendigkeit, in der durch ein sehr hohes Verkehrsaufkommen gekennzeichneten EMR Stuttgart einen möglichst großen Anteil des Personenverkehrs mit dem ÖV abzuwickeln, setzt ein ÖV-Angebot mit hohem Bedienungsstandard und niedrigen bzw. keinen Zugangshemmnissen voraus. Dieses kann ohne dauerhaft gesicherte Zuschüsse der öffentlichen Hand nicht gehalten werden. Insofern muss unbedingt erreicht werden, dass für den regionalen Schienen- und S-Bahn-Verkehr in der Metropolregion Stuttgart weiterhin Regionalisierungsmittel in ausreichender Höhe zur Verfügung gestellt werden. Dies gilt auch für die regionalen Schienenverkehre, die zur Vernetzung der EMR Stuttgart mit anderen Knotenbahnhöfen des Hochgeschwindigkeitsnetzes notwendig sind. Darüber hinaus sind verbundübergreifende Tarifkooperationen erforderlich und an allen Verbundgrenzen Übergangstarife anzubieten.*

**Oberziel V 3: Ein leistungsfähiges Fernstraßennetz ausbauen**

*Trotz aller Verbesserungen im ÖV wird der Straßenverkehr auch in Zukunft der aufkommensstärkste Verkehrsträger sein. Damit dieser in Anbetracht der vielerorts sehr hohen Straßennetauslastungen nicht zum Hemmnis für die Weiterentwicklung der EMR Stuttgart wird, muss das Straßennetz leistungsfähig ausgebaut werden. Dabei steht hier wegen der in regionalen Betrachtungen vorrangig zu berücksichtigenden Verbindungsfunktionen und Distanzen das Fernstraßennetz im Vordergrund, da die regionalen, überregionalen und großräumigen Quell-, Ziel- und Binnenverkehre einer Metropolregion in erster Linie über dieses Netz verlaufen sollen.*

**Teilziel V 3.1:** Sicherstellung der Finanzierung des Fernstraßenausbaues; den Bedarf und die Dringlichkeit für Maßnahmen im Fernstraßennetz ermitteln, soweit dies im BVWP bzw. in den Regionalplänen noch nicht erfolgt ist

*Für das Fernstraßennetz in der EMR Stuttgart stehen viele Aus- und Neubaumaßnahmen in der Diskussion. Dabei sind leistungsfähige Autobahnen als Rückgrat des Straßennetzes von besonderer Bedeutung. Insbesondere die Ausbauprojekte an den Autobahnen 6, 7, 8 und 81 sind dafür wichtig. Darüber hinaus wird für die Vernetzung der Straßeninfrastruktur auf die Bedeutung der Vorhaben im Zuge der Bundesstraßen 10, 14, 19, 27, 28n, 29, 35, 290, 295, 296, 312, 313, 463, 464 und 466 hingewiesen, die die EMR Stuttgart zum Teil großräumig erschließen. Ein Teil dieser Projekte ist Regionsgrenzen überschreitend. Gegenüber dem Bund ist mit Nachdruck auf die Bereitstellung ausreichender Finanzmittel zur Realisierung der im Fernstraßen-Bedarfsplan bereits anerkannten Maßnahmen und der weiteren dringlich erforderlichen Maßnahmen zu drängen.*

**Oberziel V 4: Die Logistik-Knoten stärken**

*Die EMR Stuttgart weist mit den drei Neckarhäfen in Heilbronn, Stuttgart und Plochingen und dem Luftfrachtzentrum am Flughafen Stuttgart mehrere größere Logistik-Knoten auf. Ein neues Güterverkehrszentrum entsteht in Kornwestheim im Umfeld des bestehenden Umschlagterminals. Hinzu kommt eine Reihe weiterer kleinerer Logistikstandorte, wie Heilbronn und Nagold. Zudem sind weitere neue Logistikknoten, wie z. B. im Südwesten der Metropolregion (z.B. Bereich Bondorf / Rottenburg-Ergenzingen), angedacht. Hier haben intensive Gespräche zur Entwicklung eines für den gesamten Südwesten*

der Metropolregion bedeutsamen interregionalen Standortes an der Schnittstelle A 81 – Gäubahn mit Bedeutung für die Regionen Neckar-Alb, Nordschwarzwald und Stuttgart begonnen.

Die bestehenden Standorte übernehmen schon heute wichtige Funktionen in den Bereichen Versorgung der Metropolregion und Export der hier produzierten Güter. Aufgrund der dort vorhandenen Verkehrsangebote können bereits nennenswerte Anteile der Transporte auf der Schiene oder mit dem Binnenschiff durchgeführt werden.

Dennoch bringen die aktuellen wirtschaftlichen Entwicklungen, wie z. B. Globalisierung und stärkere Arbeitsteilung, signifikante Zuwächsen im Lkw-Verkehr mit sich. Diese werden zum einen die Erreichbarkeit der Produktions- und Absatzstandorte weiter verschlechtern und zum anderen die verkehrsbedingten Beeinträchtigungen, wie z. B. Feinstaub- und Lärmbelastungen, weiter erhöhen. Um diese Beeinträchtigungen zu vermeiden, werden mancherorts bereits Streckensperungen oder Fahrverbote realisiert. Gleichzeitig steigen die Ansprüche der Wirtschaft an die Transportqualität. Dies bedingt vielfältige, hochwertige und auf die jeweiligen Anforderungen abgestimmte Transportalternativen, logistische Dienstleistungen und Infrastrukturen für den Güterverkehr. Dabei ist eine stärkere Nutzung von Schiene und Schiff erforderlich, um trotz der zunehmenden Engpässe im Straßennetz Störungen der Produktionsketten vermeiden und sowohl die Ansprüche der Wirtschaft als auch die Umweltqualitätsziele erfüllen zu können.

Die Qualität der Transportlogistik, das Angebot an Logistikstandorten und die Verbesserung der Infrastruktur für den Güterverkehr gewinnen somit sowohl im Hinblick auf eine verträgliche Verkehrsabwicklung als auch im Wettbewerb der Regionen zunehmend an Bedeutung. Gerade für die in der stark vom produzierenden Gewerbe geprägten Wirtschaft innerhalb der EMR Stuttgart ist dies ein wichtiges Themenfeld. Insofern sind die erweiterten Kooperationsmöglichkeiten im Rahmen der Metropolregion dazu zu nutzen, die bestehenden und künftigen Logistikstandorte zu stärken.

## **Oberziel V 5: Den Neckar als Wasserstraße ausbauen**

Die Neckarschifffahrt erfüllt wichtige Aufgaben für die Ver- und Entsorgung der Metropolregion Stuttgart. Sie trägt u. a. zu einem vielfältigen, leistungsfähigen und zuverlässigen Transportangebot bei. Dadurch wird das Straßennetz entlastet und die Umweltsituation verbessert. Als Alternativangebot zu Straße, Schiene und Lufttransport ermöglicht die Neckarschifffahrt der Wirtschaft eine den Anforderungen des jeweiligen Transportes angemessene Wahl des Verkehrsträgers. Sie stellt daher einen wichtigen Standortfaktor dar. Hervorzuheben ist dabei insbesondere, dass die stark exportorientierte Metropolregion durch die Neckarschifffahrt über die drei Neckarhäfen in Heilbronn, Stuttgart und Plochingen an die ARA-Häfen und somit auch an den internationalen Seeverkehr angebunden ist.

Die Bedingungen für die Neckarschifffahrt wurden in den letzten Jahren zwar z. B. durch die durchgängige Vertiefung der Fahrrinne auf 2,80 m verbessert, dennoch ist insbesondere in der unzureichenden Länge der 27 Neckarschleusen ein Hemmnis für die weitere Entwicklung der Neckarschifffahrt zu erkennen. Um die Wettbewerbsfähigkeit zu den anderen Verkehrsträgern zu erhalten, erscheint der Ausbau der Schleusen auf eine Länge von 140 m im Rahmen der ohnehin notwendigen Sanierung der 50 bis 90 Jahre alten Schleusen dringend geboten. Dadurch könnten die mittlerweile auf Rhein und Mosel vermehrt verkehrenden 135 m langen Schiffe auch auf dem Neckar eingesetzt werden. Durch diese Verbesserung könnte bei jeder Fahrt zwischen  $\frac{1}{4}$  und  $\frac{1}{3}$  mehr Ladung transportiert werden, so dass die Funktionsfähigkeit des Neckars als Wasserstraße auf längere Sicht erhalten werden könnte, während ansonsten aus wirtschaftlichen Gründen mit einem erheblichen Rückgang des Transportaufkommens auf dem Neckar zu rechnen wäre.

Mit dem Ziel dies zu vermeiden und die Neckarschifffahrt als Transportalternative zu stärken, haben rund 90 Unternehmen und Verbände im Jahr 2005 eine gemeinsame Resolution zur Schleusenverlängerung für den Neckar beschlossen. Die breite Beteiligung ist als eindeutiges Zeichen für die Bedeutung der Binnenschifffahrt für die Metropolregion zu werten. Für den Hafen Heilbronn ist die Option eines Containerhafens für den wachsenden Containerverkehr weiter zu verfolgen.

### **5.3. Ziele zur Verbesserung der Freiraumfunktionen – Stärkung des Freiraumes als Grüne Infrastruktur**

#### **Oberziel L 1: Leistungsfähigen überregionalen Freiraumverbund als Grüne Infrastruktur realisieren**

*Güte und Wahrnehmbarkeit von freiraumbezogenen weichen Standortfaktoren wie Umweltqualität, Freizeitwert und regionaler Identität hängen wesentlich von der räumlichen und funktionalen Vernetzung von Freiräumen ab. Neben der großräumigen Sicherung des landschaftlichen Potenzials im Umfeld der EMR kommen der Förderung der zusammenhängenden Erlebbarkeit, unter Einbeziehung der Siedlungsschwerpunkte, sowie der Rückführung von Belastungen in den verdichteten Bereichen eine besondere Rolle zu.*

#### **Teilziel L 1.1: Das vielfältige landschaftliche Potenzial der Umgebung sichern und besser für die Erholung nutzbar machen**

*Der Verdichtungsraum Stuttgart mit seiner größten Verdichtung entlang des Neckars präsentiert unterschiedliche landschaftliche Typen und Elemente und ist auf die Erhaltung und Attraktivierung der Freiräume besonders angewiesen. Die enge ringförmige Verzahnung mit den vielfältigen und großflächig extensiv genutzten Landschaften Odenwald, Schwäbisch-Fränkische Waldberge, Schurwald, Welzheimer Wald, Schwäbische Alb, Schönbuch, Glemswald, Stromberg, Heuchelberg, Rammert, Nordschwarzwald sowie Hecken- und Schlehengäu gehört zu den Stärken der EMR. Sie werden in den Randbereichen durch die Gäulandschaften (Kraichgau, Hohenloher und Haller Ebene, Obere Gäue) und das Vorland der Schwäbischen Alb mit wichtigen großräumigen Verbindungsfunktionen gegliedert. Die Ausweisung großer Teile als überregional bedeutsame naturnahe Landschaftsräume im Landesentwicklungsplan 2002 (Plansatz 5.1.2) sowie als Naturparke bzw. als Biosphärenreservat auf der Schwäbischen Alb verdeutlichen die Güte dieser Gebiete. Sie stellen wertvolle Ausgleichsräume für die verdichteten Bereiche und wichtige Erholungsbereiche dar und sind von großer Bedeutung für den überregionalen Biotopverbund. Die bestehenden Ansätze von Naturschutz und Landschaftspflege, im Rahmen der Naturparke, von PLENUM, Regionen Aktiv, dem Biosphärengebiet Mittlere Schwäbische Alb oder dem Geopark Schwäbische Alb sollen zielorientiert weitergeführt werden. Die Gebiete sind in ihrer Eigenart zu erhalten und unter dem Motto „schützen durch nützen“ zu fördern. Ein „sanfter“, landschaftsgebundener Tourismus, der die natürlichen Empfindlichkeiten berücksichtigt, soll ausgebaut werden. Der überregionale Biotopverbund soll durch Korridore unter Einbeziehung der Wälder und verwirklicht werden. Über „grüne Korridore“ soll eine Vernetzung der naturnahen Landschaftsräume zu den besiedelten Bereichen hergestellt und gesichert werden.*

#### **Teilziel L 1.2 Belastungen des Naturhaushaltes und der Freiräume vermeiden, bestehende Belastungen abbauen und Freiräume zurückgewinnen**

*In den Gebieten mit wichtigen Naturpotentialen, mit einer hohen Bevölkerungsdichte und in Gebieten in landschaftlich sensibler Korridorlage (etwa zwischen Stromberg und Schwäbisch-Fränkischem Wald, Nordschwarzwald und Glemswald oder Schönbuch und Alb, in einigen Talräumen und Beckenlagen, an den Traufbereichen des Schichtstufenlandes) ist die Lebensqualität und ein funktionsfähiger Freiraumverbund grundsätzlich zu erhalten und weiterzuentwickeln. Die ballungsraumtypischen Belastungen von Naturhaushalt und Landschaft sind insbesondere für die Bereiche Lufthygiene, Lärmbelastung und Zerschneidung in den Siedlungsschwerpunkten, den nachgefragten Erholungsräumen und den Lebensraumkorridoren für freilebende Arten zu verringern. Wo das Defizit zwischen vorhandener und erforderlicher Leistungsfähigkeit der Landschaft besonders hoch ist, sollen leistungsfähige Freiräume im Zuge des Nutzungswandels durch nutzungsbegleitende Konzepte zurückgewonnen werden.*

#### **Teilziel L 1.3: Die Talsysteme als verbindende, grüne Infrastruktur gestalten**

*In den stärker besiedelten Gäulandschaften der EMR weisen neben den Wäldern und Waldrändern vor allem die Talräume eine besondere Eignung als Korridore für die Erholung und den Lebensraumverbund für freilebende Arten auf. Dies ist trotz der teilweise hohen Anteile an Siedlung und Infrastrukturen in ihrer Funktion als räumlicher Leitstruktur, ihrer Wasser- und Reliefsausstattung und dem Verbund zu den großen Ausgleichsräumen begründet. Insbesondere die Talräume von*



Neckar, Kocher, Jagst, Rems, Fils, Murr und Enz erlauben einen landschaftlich geprägten Zugang von den Siedlungen hin zu den großflächigen Ausgleichsräumen. Dabei stellt das Neckartal den zentralsten, am stärksten an den Siedlungsschwerpunkten orientierten Verbundkorridor dar. Die Talräume von Nagold, Würm, Glems, Körsch, Aich, Ammer, Echaz, Erms, Lauter, Sulm, Schozach, Leinbach und Zaber bilden wichtige ergänzende Verbundstrukturen der Erholung und des Biotopverbundes. Zur Realisierung dieser „grünen Korridore“ sollen neben den Konzepten zur Biotop- und Gewässerentwicklung Raumnutzungs-, Gestaltungs- und Erholungskonzepte im Sinne Regionaler Landschaftsparks zur Anwendung kommen. Dabei sollen die einzelnen Räume entsprechend ihrer gesamtäumlichen Aufgaben für Siedlung, Infrastruktur und Freiraum so entwickelt werden, dass ein leistungsfähiger Freiraumverbund entsteht. Der Übergang zu den einzelnen Landschaftsräumen soll durch geeignete Erholungsinfrastrukturen markiert werden.

#### **Teilziel L 1.4: Die siedlungsnahen Freiräume als kleinräumig vernetzte Erholungs- und Ausgleichsräume sichern und entwickeln**

Insbesondere im Umfeld der dichter besiedelten Bereiche der EMR um Stuttgart, Esslingen, Ludwigsburg, Heilbronn, Neckarsulm, Tübingen, Reutlingen, Pforzheim und Schwäbisch-Gmünd ist das Freiraumumfeld stark von der ortsansässigen Bevölkerung nachgefragt und deshalb von sehr hoher Bedeutung für die siedlungsnaher Erholung. In diesen Gebieten soll neben einer Sicherung der funktionsfähigen Freiräume ein besonderes Augenmerk auf die Erhaltung noch wenig zerschnittener Bereiche sowie die Entwicklung von gering belasteten, vielfältigen, siedlungsnahen und gut ausgestatteten kleinräumigen Freiraumkorridoren gelegt werden. Soweit möglich, sollen störende Nutzungskonkurrenzen vermieden werden. Die Bundesgartenschau in Heilbronn im Jahre 2019 trägt hierzu in hohem Maße bei. Darüber hinaus soll in den Siedlungsbereichen das Konzept der Landesgartenschauen weiter fortgeführt werden.

#### **Teilziel L 1.5: Ausreichend zusammenhängende Freiräume für freiraumbezogene Nutzungen sichern**

Insbesondere in den Randbereichen der Gäulandschaften, im Übergangsbereich zu den großen Ausgleichsräumen, aber auch auf den äußerst fruchtbaren Böden im Verdichtungsraum bestehen noch gute Bedingungen für die landwirtschaftliche Produktion. Zur Offenhaltung der Entwicklungsmöglichkeiten in diesem Wirtschaftsbereich sollen Freiräume in ausreichender Größe und Qualität verbleiben.

### **Oberziel L 2: Den Regionalen Landschaftspark Neckar in der gesamten Metropolregion verwirklichen**

Gerade in einer polyzentrischen Metropolregion wie der EMR Stuttgart ist die Landschaft das verbindende Element. Als verbindende landschaftliche Leitstruktur kann der Neckar gesehen werden, der die Metropolregion von Südwesten kommend über Horb, Tübingen, Stuttgart und Heilbronn nach Norden durchfließt. Der Neckar und seine Nebenflüsse durchziehen die gesamte Metropolregion. Seit den 90er Jahren wird in Deutschland das Konzept der Regionalen Landschaftsparks als Strategie zur Entwicklung und Verbesserung der Freiräume genutzt. Der Regionale Landschaftspark Neckar greift diesen Ansatz auf indem er, zugeschnitten auf die unterschiedlichen Landschaftseinheiten, durch eine Abstimmung von Naturschutz- und Erholungsbelangen, gemeinsam mit anderen Nutzungen, vorhandene Qualitäten herausstellt und für verloren gegangene neue schafft. In einer Mischung aus Natur- und Landschaftsschutz, Entwicklung der Naherholungsfunktionen und Einbindung von Museen, Kultur- und Sachdenkmälern kann das Neckartal durchgängig zu einem insbesondere für die Bevölkerung attraktiven Naherholungsraum weiterentwickelt werden.

### **Oberziel L 3: Die Naturgüter durch ressourcenschonende Nutzungen und Einbindung in regionale Nutzungskreisläufe sichern**

Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung sollen regionalisierte Kreisläufe zur Nutzung, Verarbeitung, Vermarktung und Gebrauch von Naturgütern einen hohen Stellenwert einnehmen. Neben den land- und forstwirtschaftlichen Produkten von Nahrungsmitteln, Industrie- und Energierohstoffen und Landschaft sollen auch die regionalen Oberflächen- und Grundwasserressourcen in nachhaltiger Weise für die Zwecke der Trink-, Brauchwasser- und Energieversorgung weitergenutzt

werden. Dies soll durch eine möglichst ressourcenschonende Nutzung der Naturgüter Boden, Wasser und Luft befördert werden. Dadurch sollen die regionale Identität und die Vernetzung mit angrenzenden Regionen verbessert werden.

**Teilziel L 3.1:** Energieeffizienz und Nutzung der regenerativen Energien steigern

*Vor dem Hintergrund steigender Energienachfrage und angesichts der hohen Abhängigkeit von importierten Energieträgern wie Mineralöl, Uran, Steinkohle und Gas, sind die Effizienzsteigerung der Energienutzung und eine Erhöhung des Anteils regenerativer Energieerzeugung an dezentralen Standorten erforderlich. Biomasse und Biogas, Geothermie, Photovoltaik, Wasser und Wind können dazu beitragen.*

*Standorte für die Nutzung der Windenergie sind in den Teilräumen der EMR ausgewiesen, die Potenziale der Geothermie und der Wasserkraft sind vor dem Hintergrund der Gegebenheiten in der EMR und ihren Teilräumen zu prüfen. Hinsichtlich der Biomasse ist eine behutsame Entwicklung unter Berücksichtigung der Nutzungsmöglichkeiten und –erfordernisse der Landwirtschaft aber auch der Freiraumbeeinträchtigung durch bauliche Anlagen und Monokulturen anzustreben.*

*Investitionen in regenerative Energien sind eine vielversprechende umwelt-, energie- und wirtschaftspolitische Investition für die Zukunft. Je schneller auf diesem Sektor technologische Entwicklungen vorangebracht werden können, umso eher lassen sich Neuentwicklungen wirtschaftlich betreiben und können zu „Exportschlagern“ auf den Weltmärkten werden. Dadurch kann die EMR eine für das Land Baden-Württemberg, Deutschland und die EU führende Rolle auf dem Sektor der regenerativen Energien spielen. Wertvolle Synergien können sich für das know how des Maschinenbaus und der Anlagentechnik ergeben und es können neue Beschäftigungsfelder sowie eine nachhaltige Sicherung der Beschäftigungschancen erreicht werden.*

## Tabellarischer Anhang

### Anlage 1 (Kap. 3.1.3 Baulandpreise, Seite13)

Baulandpreise	2004	2005
Stadtkreis Stuttgart	598	839
Landkreis Böblingen	344	371
Landkreis Esslingen	367	324
Landkreis Göppingen	220	227
Landkreis Ludwigsburg	357	322
Rems-Murr-Kreis	255	285
Stadtkreis Heilbronn	218	239
Landkreis Heilbronn	157	184
Hohenlohekreis	77	113
Landkreis Schwäbisch Hall	85	92
Main-Tauber-Kreis	70	77
Landkreis Reutlingen	206	169
Landkreis Tübingen	172	219
Zollernalbkreis	89	85
Landkreis Heidenheim	102	104
Ostalbkreis	112	112
Stadtkreis Pforzheim	161	.
Enzkreis	206	197
Landkreis Calw	147	180
Landkreis Freudenstadt	114	117

Quelle: Statistisches Landesamt, Statistische Berichte M I 6 - j/04 und M I 6 - j/05

Durchschnittspreis in Euro/m<sup>2</sup> für baureifes Land.

Das Land muss nach der baulichen Ordnung in der Gemeinde zur Bebauung anstehen.

Durch die Einbeziehung der aktuellen Werte von 2005 würde sich bei Beibehaltung der Kategorien in der kartografischen Darstellung nur wenig verändern. Lediglich der Landkreis Calw würde neu in die Kategorie 151-300 Euro/m<sup>2</sup> eingeteilt werden, was eine Ergänzung im Text mit sich bringen würde, dass auch westlich der Region Stuttgart ein mit den Landkreisen Göppingen und Rems-Murr vergleichbares Niveau der Baulandpreise festzustellen ist.

Bei der textlichen Ausformulierung wäre zusätzlich noch der Hohenlohekreis zusammen mit den Landkreisen Freudenstadt, Ostalb und Heidenheim mit Werten zwischen 117 und 104 Euro/m<sup>2</sup> zu nennen.

**Anlage 2 (Kap. 3.1.5 Wissenschaftsstandorte, Seite15): Studierende**

	Ort	Art der Hochschule	WS 04/05	WS 05/06
Skr. Stuttgart	Stuttgart	Universität	19739	20055
	Stuttgart	Private Hochschule (Waldorf)	227	229
	Stuttgart	Kunsthochschule (Bildende Künste)	758	760
	Stuttgart	Kunsthochschule (Musik + Darst. Kunst)	693	707
	Stuttgart	Staatl. FH (Medien)	3235	3257
	Stuttgart	Staatl. FH (Technik)	2319	2290
	Stuttgart	Nicht staatl. FH (AKAD)	2590	2441
	Stuttgart	Nicht staatl. FH (Gestaltung)	265	269
	Hohenheim	Universität	5326	5595
Lkr. Esslingen	Esslingen	Staatl. FH (Sozialwesen)	744	776
	Esslingen	Staatl. FH (Technik)	4143	4331
	Nürtingen	Staatl. FH (Wirtschaft und Umwelt)	2492	2458
	Nürtingen	Nicht staatl. FH (Kunsttherapie)	244	250
Lkr. Göppingen	Göppingen	Staatl. FH (Technik)	706	823
	Geislingen	Staatl. FH (Wirtschaft und Umwelt)	1399	1461
Lkr. Ludwigsburg	Ludwigsburg	PH	3876	4024
	Ludwigsburg	Nicht staatl. FH (Sozialwesen)	571	607
	Ludwigsburg	FH (Verwaltung und Finanzen)	1656	1562
Skr. Heilbronn	Heilbronn	Staatl. FH (Technik und Wirtschaft)	3933	3991
Hohenlohekreis	Künzelsau	Staatl. FH (Technik und Wirtschaft)	1164	1327
Lkr. Schwäbisch Hall	Schwäbisch Hall	Nicht staatl. FH (Gestaltung)	153	156
Lkr. Reutlingen	Reutlingen	Staatl. FH (Technik und Wirtschaft)	3379	3488
	Reutlingen	PH	689	719
	Reutlingen	Nicht staatl. FH (Theologisches Seminar)		12
Lkr. Tübingen	Tübingen	Universität	22139	22604
	Rottenburg	Staatl. FH (Forstwirtschaft)	384	368
Zollernalbkreis	Albstadt	Staatl. FH (Technik und Wirtschaft)	1384	1410
Ostalbkreis	Schwäb. Gmünd	PH	2009	2203
	Schwäb. Gmünd	Staatl. FH (Gestaltung)	425	450
	Aalen	Staatl. FH (Technik und Wirtschaft)	3569	3524
Skr. Pforzheim	Pforzheim	Staatl. FH (Gestaltung, Technik und Wirtschaft)	4595	4607
Lkr. Calw	Calw	Nicht staatl. FH (Intern. Hochschule)	99	120
	Calw	Nicht staatl. FH (Wirtschaft und Medien)	152	203

Quelle: Statistisches Landesamt, Statistische Berichte B III 1 - j/05 und B III 1 - j/06

**Anlage 3: Kap. 4.3. Einkaufs- und Versorgungszentren (S.32)**

Stadt	Umsatz in Mio. Euro	Umsatzkennziffer	Zentralitätskennziffer
Stuttgart	3.988,9	137,6	129,1
Heilbronn	873,0	147,0	146,6
Pforzheim	867,0	148,4	141,9
Ludwigsburg	817,5	189,7	184,9
Reutlingen	784,7	142,0	138,6
Esslingen	563,1	124,4	114,1
Sindelfingen	519,7	172,5	160,2
Aalen	446,7	135,3	132,1
Göppingen	446,6	156,9	152,3
Böblingen	374,7	164,7	144,5
Tübingen	366,8	89,7	94,3
Schwäbisch Gmünd	349,5	115,7	118,1
Heidenheim	333,2	135,5	136,2
Balingen	307,1	182,0	170,0
Leonberg	305,2	136,2	118,6
Backnang	302,2	172,4	169,7
Bietigheim-Bissingen	293,2	143,4	133,0
Waiblingen	287,9	110,7	100,1
Schorndorf	279,0	143,3	135,1
Fellbach	276,2	128,4	116,5
Schwäbisch Hall	265,6	148,8	147,2
Kirchheim/Teck	264,2	134,8	125,7
Crailsheim	261,5	164,8	171,5
Neckarsulm	231,4	171,7	176,1
Nürtingen	222,7	112,8	105,8
Leinfelden-Echterdingen	210,7	117,0	99,6
Metzingen ?			
Mössingen?			
Rottenburg?			
Albstadt?			
Hechingen?			
Giengen an der Brenz?			
Ellwangen?			
Mühlacker?			
Calw?			
Nagold?			
Freudenstadt?			
Horb?			

Quellen:

IHK Heilbronn-Franken , Kaufkraftanalyse - Entwicklung des Einzelhandels in der Region Heilbronn-Franken 2001-2005

Regionalverband Heilbronn-Franken, Aktuelle Entwicklung des Einzelhandels in der Region Heilbronn-Franken 1999-2005

IHK Region Stuttgart, Kennzahlen für den Einzelhandel in der Region Stuttgart 2005

IHK Reutlingen, Kennzahlen für den Einzelhandel in der Region Neckar-Alb 2005

Regionalverband Nordschwarzwald, Einzelhandelsdaten der Mittelzentren der Region Nordschwarzwald 2003

Regionalverband Ostwürttemberg/IHK Ostwürttemberg, Einzelhandelskaufkraft, POS-Umsatz und Einzelhandelszentralität 2006

*Die mit ? versehenen Städte könnten aufgrund ihrer Einwohnerzahl ebenfalls einen Einzelhandelsumsatz von über 200 Mio. Euro aufweisen. Genauere Angaben hierzu wurden bei den jeweils betroffenen Regionalverbänden angefragt. Antworten liegen zum gegenwärtigen Zeitpunkt leider noch nicht vor.*