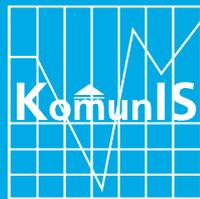


# Statistik und Informationsmanagement Monatshefte

Herausgeber:  
Landeshauptstadt Stuttgart  
Statistisches Amt



## Themen

1/2004

**Kompakt, urban, grün - Das Leitbild der Flächennutzungsplanung und die tatsächliche Entwicklung der Siedlungs- und Verkehrsfläche in Stuttgart seit 1980**

**Prognose der privat zugelassenen Personenkraftwagen in Stuttgart und seinen Stadtbezirken von 2002 bis 2015**

In eigener Sache: Der Leiter des Statistischen Amtes, Eberhard Frank, wird 60

Die räumliche Gliederung Stuttgarts in Stadtbezirke und Stadtteile

„Gelbe Karte“ - das Ideen- und Beschwerdemanagement der Stadt Stuttgart im Spiegel der Stuttgarter Bürgerumfrage 2003

63. Jahrgang





## Der Leiter des Statistischen Amtes, Eberhard Frank, wird 60

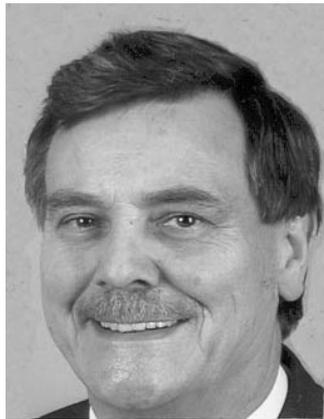
Der Leiter des Statistischen Amtes der Landeshauptstadt Stuttgart, Ltd. Stadtverwaltungsdirektor Eberhard Frank, feiert am 6. Februar 2004 seinen 60. Geburtstag. Die Durchführung statistischer Großprojekte wie die Volkszählung 1987, die Anwendung und Weiterentwicklung statistischer Methoden, die Optimierung des Wissensmanagements und die Verbesserung der informationellen Infrastruktur - diesen Aufgaben widmet sich Eberhard Frank als Statistiker mit größtem Einsatz und gutem Erfolg seit seinem Einstieg in das Berufsleben.

Aufgewachsen im badischen Weingarten mit Studium in Karlsruhe trat Eberhard Frank am 1. Januar 1973 als technischer Diplombetriebswirt in das Statistische Landesamt Baden-Württemberg ein. Neben der Umstrukturierung der Mikrozensusstichprobe und der Integration der EG-Arbeitskräftestichprobe in das System nationaler Stichprobenerhebungen waren Hauptmeilensteine seiner Arbeit in der Landesstatistik die Durchführung und Auswertung einer Wohnungsstichprobe und insbesondere die Vorbereitung, Durchführung und Auswertung der Volkszählung 1987. Dabei leitete er eine Außenstelle des Statistischen Landesamtes mit über 1200 Mitarbeitern. Die Effizienz und Wirtschaftlichkeit dieses Großprojektes wurde in hohem Maße durch seine betriebswirtschaftliche Grundausrichtung gewährleistet. Fachlich arbeitete er bei der Lösung vieler Probleme damals bereits eng mit der Kommunalstatistik zusammen.

Eberhard Frank war im Statistischen Landesamt ebenfalls für die Durchführung aller Wahlen auf Landesebene zuständig. Eberhard Franks Wirken im Statistischen Landesamt war ebenso geprägt durch zahlreiche fachstatistische Publikationen. Auch wurden seine Erfahrungen bei der Formulierung des Landesstatistikgesetzes von 1991 einbezogen.

Am 1. Mai 1993 wurde Herr Frank zum Leiter des Statistischen Amtes

der Landeshauptstadt Stuttgart bestellt. Mit dem Erfahrungsschatz aus der Landesstatistik baute er das Statistische Amt in wenigen Jahren zu einem Informationsdienstleister für die Fachämter, die Verwaltungsspitze und den Gemeinderat aus. Bereits in den ersten Jahren initiierte er den Aufbau des Online-Informationssystems KOMUNIS, mit dem heute alle



Mitarbeiter der Stadtverwaltung und die Gemeinderäte aktuelle statistische Informationen sowie Zeitreihen und Veröffentlichungen direkt abrufen können. Auch wurde unter seiner Regie ein Prognoseverfahren entwickelt, das relevante Bereiche von Einwohnern über Haushalte und Erwerbspersonen bis hin zu Kraftfahrzeugen umfasst und in eine Systemprognose integriert.

Ein besonderes Anliegen von Eberhard Frank ist es, dass die Statistischen Veröffentlichungen sich an aktuellen stadtpolitischen Fragestellungen orientieren, die entscheidungsrelevante Ergebnisse der Statistik analysieren und mit dem Gemeinderat, der Verwaltungsspitze und der Öffentlichkeit kommunizieren. Statistik soll dabei den Organen der Gemeinde auch als strategisches Controlinstrument für das Verwaltungshandeln dienen. Obwohl aufgrund der Haushaltskonsolidierung Eberhard Frank nach seiner Amtsübernahme den Personalbestand des Statistischen Amtes um 25 Prozent abbauen musste, gelang es ihm, das Leistungspotential und die Standards des Amtes deutlich zu erweitern.

Überregional ist Eberhard Frank als Leiter der Arbeitsgruppe „Wahlen und Statistik“ des Städtetags Baden-Württemberg eingesetzt. Auf Bundesebene wurde er im Arbeitskreis des Deutschen Städtetags „Stadtfor-schung, Statistik und Wahlen“ zum Sprecher gewählt. International ist er zum ordentlichen Mitglied des International Statistical Institute ISI mit Sitz in Den Haag berufen worden. Im Auftrag der Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSZE) wurde Eberhard Frank vom Auswärtigen Amt Ende 2001 bei der Wahlüberwachung der Parlamentswahlen im Kosovo zur Sicherstellung des regelgerechten Ablaufs der dortigen Wahl eingesetzt.

Das Zählungsmodell für die EU-weite Volkszählung des Jahres 2001 fußte in Deutschland im Kern auf dem Kommunalen Kompromissmodell, das in seinen wesentlichen Zügen von ihm entworfen wurde. Auch im Rahmen der Diskussion um die Durchführung eines zukünftigen registergestützten Zensus setzt sich Eberhard Frank bundesweit für die Wahrung der kommunalen Interessen ein. Seinem Motto „Statistik aus Leidenschaft“ entsprechend, war ihm auch die Ausbildung des statistischen Nachwuchses ein Anliegen, und er erfüllte Lehraufträge an den Universitäten Stuttgart und Karlsruhe sowie den Fachhochschulen Pforzheim und Ludwigsburg. Den im Bundesstatistikgesetz § 1 für die statistische Arbeit genannten Grundsätzen der Neutralität, Objektivität und wissenschaftlichen Unabhängigkeit fühlt sich Eberhard Frank bei seiner Arbeit verpflichtet.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gratulieren Ihrem Amtsleiter an dieser Stelle zum 60. Geburtstag und wünschen Ihm alles Gute, besonders Gesundheit und im Interesse aller weiterhin eine glückliche Hand bei seinen statistischen Vorhaben und Projekten.

Franz Abele für die Beschäftigten des Statistischen Amtes

## Die räumliche Gliederung Stuttgarts in Stadtbezirke und Stadtteile

Thomas Schwarz

Stuttgarts heutiger Gebietsstand ist das Ergebnis mehrerer Eingemeindungswellen. Der Bereich des inneren Stadtgebiets war mit der Eingemeindung Gaisburgs (1901) zu Beginn des letzten Jahrhunderts im Wesentlichen abgeschlossen; lediglich die spätere Eingemeindung Kaltentals (1922) und der Markungstausch des Frauenkopfs von Rohracker zum inneren Stadtgebiet (1948) rundeten die Gebietsfläche ab. Alle Eingemeindungen ab 1905 bildeten dann nach und nach die Gebietsfläche des äußeren Stadtgebiets. Am 1.4.1942 waren die Eingemeindungen dann mit der Zuordnung Stammheims und der südlichen Fildervororte abgeschlossen<sup>1</sup> (vgl. Karte 1).

aber nicht gebildet.

Sublokale Vertretungsorganisationen entstanden erst im Jahr 1945 in den Außenbezirken Stuttgarts, zunächst in Gestalt „Antifaschistischer Komitees“, gebildet aus Mitgliedern während der NS-Zeit verfolgter Parteien (u.a. SPD und KPD), die sich um die Grundversorgung der Bevölkerung, um die Beseitigung der Kriegstrümmer, dem Schutz vor Plünderungen in einer Phase der Desorganisation in der Verwaltung in Stuttgart kümmerte. Mit zunehmender Professionalisierung und Reorganisation der Verwaltung wurden diese, bald in „Arbeitsausschüsse“ umbenannte Gremien, auf Beratungsaufgaben der örtlichen Verwaltungsstellen<sup>3</sup> zurückgestuft.

27.9.1956). Die neu gebildeten fünf Stadtbezirke des inneren Stadtgebiets mit Bezirksbeiräten und ehrenamtlichen Bezirksvorstehern (allerdings ohne örtliche Verwaltungseinheit) wurden auf der Basis der Einteilung in statistische Bezirke gleichen Namens gebildet.<sup>6</sup> Das 1948 in das innere Stadtgebiet eingegliederte Wohngebiet Frauenkopf (vgl. Tabelle 1) wurde dem Stadtbezirk Ost zugeordnet. Der 1922 eingemeindete Vorort Kaltental, der nach dem Krieg bereits zum inneren Stadtgebiet zählte (vgl. Tabelle 1), wurde dem Stadtbezirk Süd und die Gemarkung Rot- und Schwarzwildpark dem Stadtbezirk West zugeteilt. Ursprünglich war der Rot- und Schwarzwildpark 1922 zusammen mit der Gemarkung des Vororts Botnang eingemeindet (vgl. Tabelle 2), aber bereits 1939 dem inneren Stadtgebiet angegliedert worden (vgl. Tabelle 1). Auch die Gemarkung Solitude wurde dem Stadtbezirk West zugeschlagen. Solitude wurde nach Stuttgart 1942 eingemeindet, gehörte aber verwaltungstechnisch von Anfang an zum inneren Stadtgebiet (vgl. Tabelle 1).

Die Einteilung der Stadtbezirke lehnte sich an Gemarkungen, historisch gewachsene Siedlungsstrukturen, an die besondere topographische Situation der Stadt, aber auch an zentralörtliche Beziehungen und geschichtliche Zusammenhänge an. Dessen ungeachtet wurden Ende der 40er- und Anfang der 50er-Jahre des 20. Jahrhunderts auch im äußeren Stadtgebiet einige Zuordnungsänderungen vorgenommen. So wurde 1948 der Stadtteil Rohracker von Sillenbuch zu Hedelfingen zugeordnet, nachdem gleichzeitig das auf Markung Rohracker liegende Wohngebiet Frauenkopf dem inneren Stadtgebiet eingegliedert wurde. Der Lederberg kam 1948 zu Hedelfingen (vorher Heumaden), Riedenberg im selben Zuge von Birkach zu Sillenbuch und schließlich 1952 Hofen

4 Wenn die Gemarkung der Landeshauptstadt Stuttgart auch in der gesamten Nachkriegsperiode, selbst während der großen Gebietsreform in Baden-Württemberg Mitte der 70er-Jahre, nicht verändert<sup>2</sup> wurde, so hat sich doch das Mosaik der räumlichen Untergliederung des Stadtgebiets im Laufe der letzten fünf Jahrzehnten an einigen Stellen gewandelt. Vor allem in Folge des starken Baubooms der 50er- und 60er-Jahre entstanden zahlreiche neue Baugebiete in Stuttgart, die entweder an bestehende Siedlungen angelagert oder als eigenständige neue Wohngebiete geschaffen wurden.

### Die Gliederung Stuttgarts nach Stadtbezirken

In Stuttgart selbst besitzt die Bezirksverfassung eine längere politische Tradition, erste Ansätze gehen bereits auf die 20er-Jahre des 20. Jahrhunderts zurück. So musste sich die Stadt Stuttgart in den Eingemeindungsverträgen mit den Umlandgemeinden verpflichten, örtliche Verwaltungsstellen in den eingemeindeten Stadtteilen einzurichten. Örtliche Vertretungseinrichtungen wurden

Kommunalpolitisch institutionalisiert<sup>4</sup> ist die Einteilung des Stadtgebiets in Stadtbezirke, die Einrichtung der Bezirksbeiräte, der Bezirksvorsteher sowie örtlicher Verwaltungsstellen (Bezirksämter) im äußeren Stadtgebiet seit dem 1. März 1947. Dazu war das äußere Stadtgebiet in 18 Stadtbezirke eingeteilt. Diese dort praktizierte Bezirksverfassung stand dann auch als „Stuttgarter Modell“ Pate für die Aufnahme der Bezirksverfassung in Gemeinden mit mehr als 100 000 Einwohnern in die am 1.4.1956 in Kraft getretene Gemeindeordnung für Baden-Württemberg.<sup>5</sup>

Knapp zehn Jahre später wurde, aufgrund der positiven Erfahrungen im äußeren Stadtgebiet, die Bezirksverfassung auf das innere Stadtgebiet übertragen. Die Einrichtung der Stadtbezirke im äußeren Stadtgebiet bewertete Bürgermeister Hirn so: „Wir dürfen mit Befriedigung feststellen, dass der Versuch einer Aktivierung der bürgerschaftlichen Kräfte und der Schaffung einer möglichst volksnahen Verwaltung, (...) als geglückt anzusehen ist.“ (Amtsblatt der Stadt Stuttgart Nr. 39 vom

Karte 1: Die Eingemeindungen von Stuttgart 1836 bis 1942

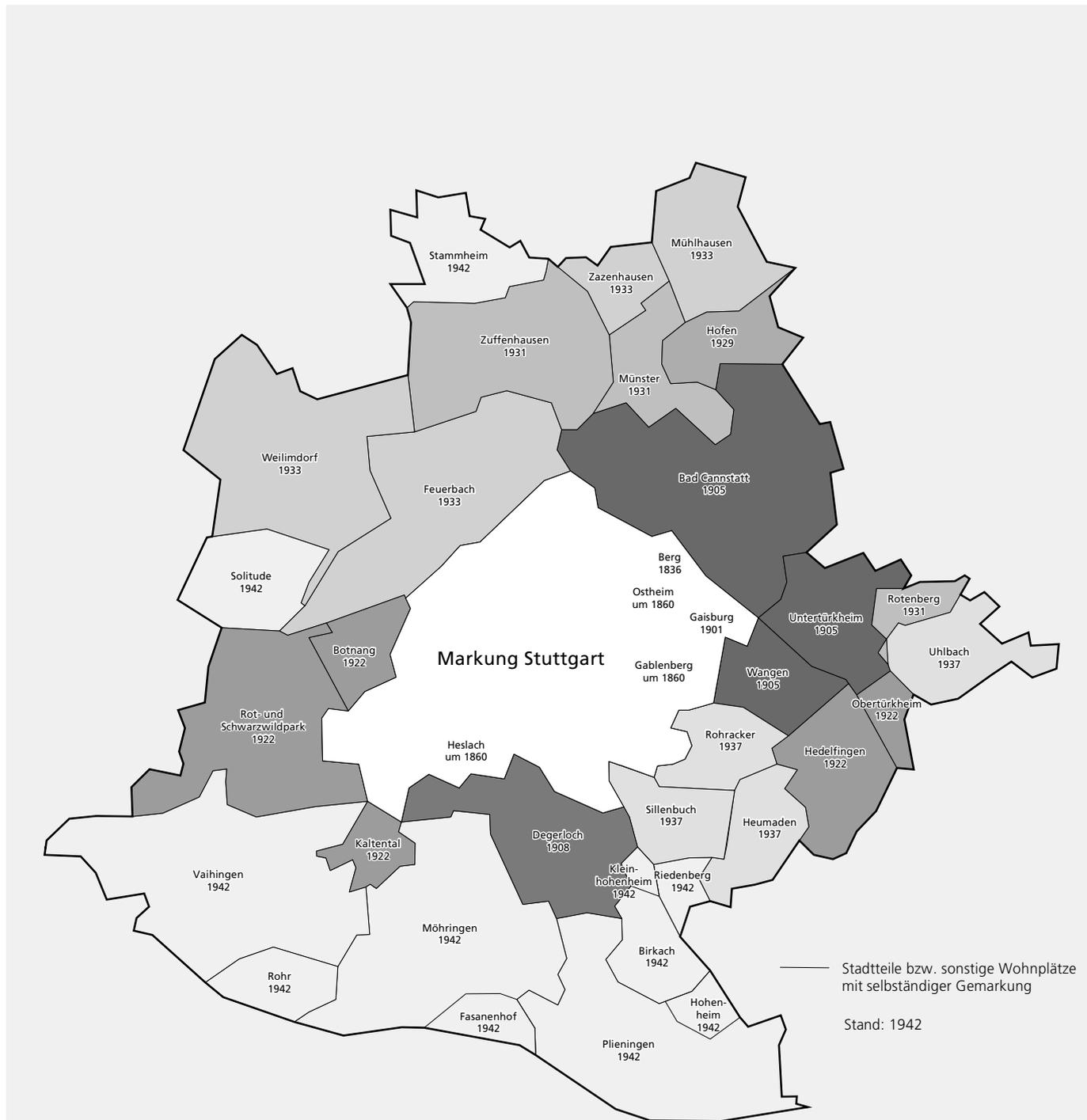


Tabelle 1: Die Entwicklung der Stadtbezirksgliederung Stuttgarts 1946 bis 2000

**a) Inneres Stadtgebiet**

Stuttgart <sup>o</sup>		Gemarkung Stuttgart <sup>1</sup>
Nord	1.10.1956	Einrichtung als Stadtbezirk <sup>2</sup>
Ost	1.10.1956	Einrichtung als Stadtbezirk <sup>2</sup>
Frauenkopf	1.1.1948	zur Gemarkung Stuttgart (vorher Rohracker) <sup>6</sup>
Süd	1.10.1956	Einrichtung als Stadtbezirk <sup>2</sup>
Kaltental <sup>3o</sup>	1.10.1956	Zuordnung zum Stadtbezirk Süd
West	1.10.1956	Einrichtung als Stadtbezirk <sup>2</sup>
Rot- und Schwarzwildpark <sup>o</sup>	1.10.1956	Zuordnung zum Stadtbezirk West;
Solitude <sup>5o</sup>	16.11.1939	zum inneren Stadtgebiet (vorher Botnang) <sup>4</sup>
Mitte	1.10.1956	Zuordnung zum Stadtbezirk West
		Einrichtung als Stadtbezirk <sup>2</sup>

**b) Äußeres Stadtgebiet**

Rohracker <sup>o</sup>	1.1.1948	zu Hedelfingen (vorher Sillenbuch) <sup>6</sup>
Lederberg	1.1.1948	zu Hedelfingen (vorher Heumaden) <sup>6</sup>
Riedenberg <sup>o</sup>	1.1.1948	zu Sillenbuch (vorher Birkach) <sup>6</sup>
Hofen <sup>o</sup>	1.2.1952	zu Mühlhausen (vorher Bad Cannstatt) <sup>7</sup>

<sup>1</sup> Gemarkung Stuttgart einschl. Berg (Eingemeindung 1836), Gablenberg (Eingemeindung um 1860), Gaisburg (Eingemeindung 1.4.1901), Heslach (Eingemeindung um 1860; die Bezeichnung „Karlsvorstadt Heslach“ oder „Karlsvorstadt“ wurde 1935 im amtlichen Verkehr durch die Bezeichnung „Stadtteil Heslach“ ersetzt (Mitt. 1935 Nr. 25 S. 97), Ostheim (Eingemeindung um 1860)<sup>8</sup>. Bis 1939 wurden die Stadtteile Berg, Gablenberg und Gaisburg neben Stuttgart (altes Stadtgebiet) noch als Stadtteile statistisch ausgewiesen.

<sup>2</sup> Hauptsatzung der Stadt Stuttgart vom 24.9.1956.

<sup>3</sup> 1.4.1922 Eingemeindung. Nach 1945 war Kaltental dem inneren Stadtgebiet zugeordnet (im März 1948 wurde die Einrichtung eines Bezirksbeirats abgelehnt, weil Kaltental nicht als äußerer Stadtteil anerkannt wurde; Chronik der Stadt Stuttgart 1945-1948, S. 196).

<sup>4</sup> Verwaltung geht von Botnang auf Stuttgart über (Mitt. 1939 Nr. 48 S. 202).

<sup>5</sup> Eingemeindung 1.4.1942 und von Stuttgarter Zentralämter verwaltet (Mitt. 1942 Nr. 17 S. 41).

<sup>6</sup> GR-Beschluss v. 6.11.1947 (Mitt. 1948 Nr. 1 S. 4).

<sup>7</sup> Mitt. 1952 Nr. 3 S. 11.

<sup>8</sup> Die Eingemeindung erfolgte als Teil der Gemarkung Gablenberg (Gewand Schwarenberg); die Zuordnung des Gewands zu Gablenberg ergibt sich aus den Urkarten Nr. 2610, 2611 (aus den Jahren 1823/25) und den Einträgen in das Primärkataster.

<sup>o</sup> Selbständige Gemarkungen.

von Bad Cannstatt zu Mühlhausen (vgl. Karte 2). Eine tabellarische Übersicht über diese Vorgänge mit den entsprechenden Quellenangaben bietet Tabelle 1. In dieser Tabelle ist auch die Entwicklung des inneren Stadtgebiets Stuttgarts bis 1945 mit den Eingemeindungen dokumentiert.

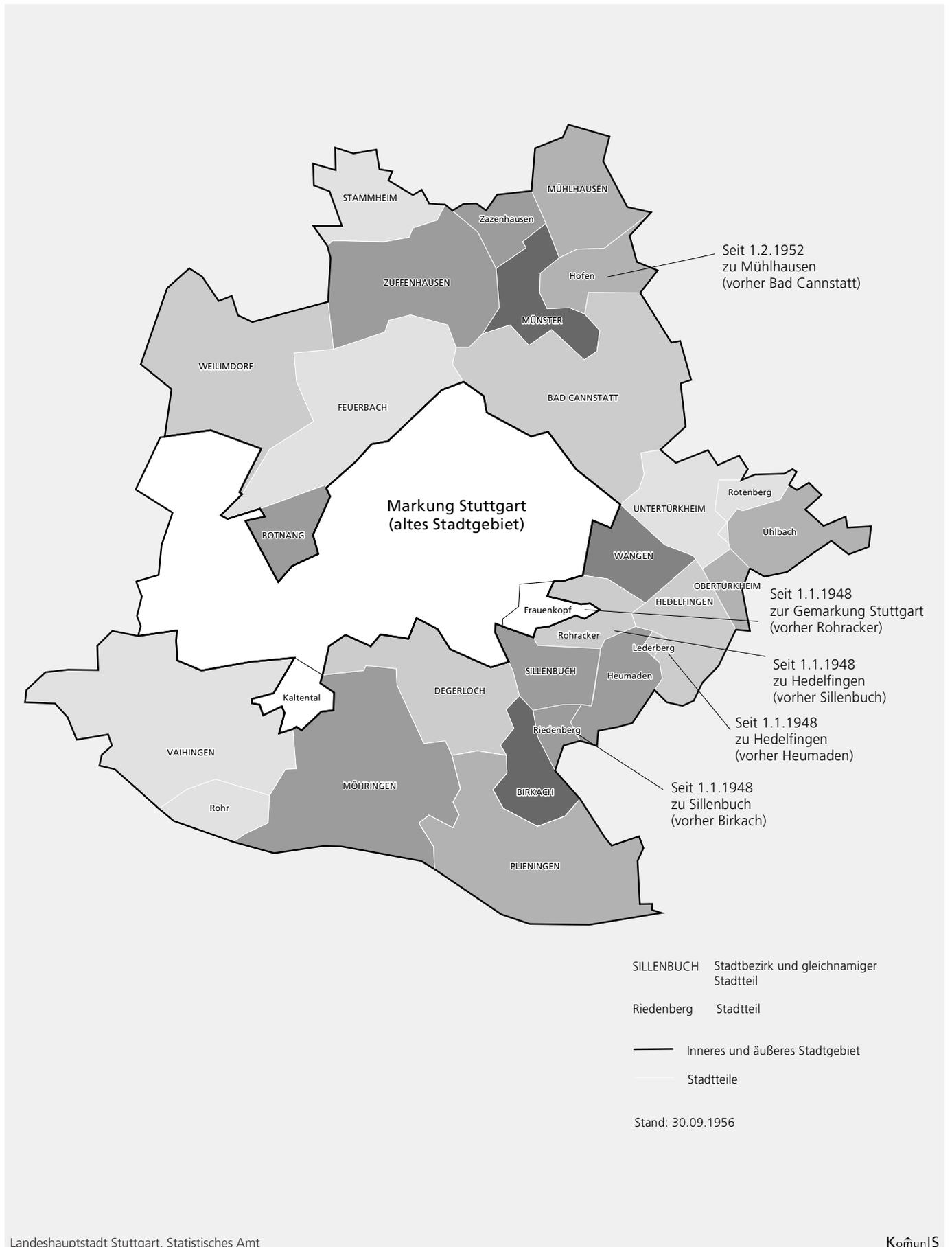
**Die Gliederung Stuttgarts nach Stadtteilen**

Während die Einteilung in Stadtbezirke eine verwaltungstechnische, orga-

nisatorische Gliederung des Stadtgebiets (Verwaltungsbezirke) darstellt, die in erster Linie der Festlegung der örtlichen Zuständigkeit der Bezirksämter und Bezirksbeiräte dient, ist das Stadtgebiet in eine Reihe weiterer „bewohnter Gemeindeteile (Ortsteile; in Stuttgart: Stadtteile)“ gegliedert, deren Benennung Angelegenheit der Gemeinde ist (§ 5 Abs. 4 Gemeindeordnung Baden-Württemberg). Solche Wohnplätze, wie die frühere Bezeichnung auch hieß, können einen Namen erhalten, wenn sie

räumlich vom Hauptort (hier: Stuttgart) getrennt sind und wenn wegen der Einwohnerzahl, der Art der Bebauung oder dem Gebietsumfang ein öffentliches Bedürfnis hierfür besteht (§ 2 Abs. 1 Durchführungsverordnung zur Gemeindeordnung für Baden-Württemberg - DVO GemO). Wohnplätze waren früher nach einem in der DVO GemO festgelegten Verfahren im Staatshandbuch (Wohnplatzverzeichnis) für Baden-Württemberg (herausgeg. vom Statistischen Landesamt) verzeichnet, des-

Karte 2: Entwicklung der Stadtbezirksgliederung Stuttgarts 1946 bis 30.9.1956



sen lange, bis ins 19. Jahrhundert zurückreichende Tradition allerdings mit der Ausgabe 1961 endete. Unterschieden wurden dabei (u.a.), bei überwiegend städtischem Charakter, geschlossene Wohnplätze mit der Bezeichnung „Stadtteil“ oder „Stadtbezirk“ und kleinere geschlossene Wohnplätze oder Einzelwohnplätze in Streulage mit der Bezeichnung „Häuser (Hsr)“.

Die Einführung der Bezeichnung „Stadtteile“ im amtlichen Schriftverkehr erfolgte allerdings erst im Jahre 1931: „Nach dem Beschluss der gemeinderätlichen Inneren Abteilung vom 7. Juli 1931 (städtisches Amtsblatt S. 468) werden die im Laufe der Zeit zu Stuttgart gekommenen Gemeinden und auch die früheren, nicht selbständigen Vororte einheitlich als „Stadtteile“ bezeichnet“ (zitiert nach: Mitt. 1935 Nr. 25 S. 97). Im Staatshandbuch für Württemberg 1936 wurde erstmals anstelle der Bezeichnung „Vororte“ die Bezeichnung „Stadtteile“ verwendet.

Stuttgart war bis 31. Dezember 2000 zuletzt in 56 Stadtteile und zwei sonstige Wohnplätze (Rot- und Schwarzwildpark, Solitude) eingeteilt. Mit Wirkung vom 1. Januar 2001 trat durch Gemeinderatsbeschluss eine erweiterte Stadtteilgliederung in Kraft (GRDs 675/2000 v. 26.7.2000) mit insgesamt 141 Stadtteilen (vgl. Karte 4). Vielfach lehnte sich die Neugliederung an die bisherige Stadtviertelgliederung an; interessanterweise gelang es im inneren Stadtgebiet einige historische Stadtteile wie Berg, Ostheim Gaisburg, Gablenberg „wieder zu beleben“.

Die neue Stadtteilgliederung mit einer feineren Raumeinteilung schaffte die Voraussetzung für eine verbesserte statistische Datenversorgung. Die Nachfrage nach kleinräumigen, statistischen Informationen war in den letzten Jahrzehnten stark gestiegen. Die neue Stadtteilgliederung wurde im Monatsheft 12/2000 der Reihe „Statistik und Informationsmanagement“ detailliert vorgestellt und dabei auch die alte und neue Gliederung synoptisch gegenübergestellt.

### Die Stadtteilgliederung bis 31. Dezember 2000 und ihre Entwicklung

Der vorliegende Beitrag befasst sich mit der bis 31. Dezember 2000 gültigen Stadtteilgliederung Stuttgarts. Der Aufsatz wurde angeregt durch die Notwendigkeit, bei der Aufbereitung und Zurverfügungstellung historischer statistischer Daten, die sich ständiger Nachfrage etwa für Orts- und Vereinschroniken erfreuen, über eine lückenlose, durch Quellennachweise abgesicherte Zusammenstellung der Entwicklung der Stadtteilgliederung und der Zuordnung der Stadtteile zu den Stadtbezirken zu verfügen.

Die meisten Stuttgarter Stadtbezirke umfassen (auch nach der Neugliederung 2001) neben dem namensgebenden Stadtteil einen oder mehrere Stadtteile (vgl. Tabelle 2). Einige wenige Stadtbezirke (z.B. Botnang, Feuerbach, Münster, Stammheim, Wangen) bestehen nur aus dem einen gleichnamigen Stadtteil. In den Tabellen 1 und 2 sind für sämtliche Stuttgarter Stadtteile aufgeführt, zu

welchem Zeitpunkt sie (i.d.R.) als ehemals selbständige Gemeinden nach Stuttgart eingemeindet wurden (z.B. Bad Cannstatt, Birkach) oder als neu erbaute Wohngebiete „Stadtteilrang“ erhielten. Einige der neuen Stadtteile waren bereits unter der besonderen Wohnplatzbezeichnung Häuser (Hsr) im Staatshandbuch eingetragen (wie z.B. Hoffeld, Lederberg), andere erhielten erst durch Gemeinderatsbeschluss eine neu eingeführte amtliche Bezeichnung (wie z.B. Mönchsfeld, Freiberg, Dürlewang).

Insgesamt verdoppelte sich im äußeren Stadtgebiet beinahe die Zahl der Stadtteile nach dem Krieg. 26 „historische“ Stadtteile zählte Stuttgart bis 1945; 1961 kamen weitere 19 Stadtteile hinzu. 1966 und 1971 wurden dann noch jeweils zwei Wohngebiete zu Stadtteilen (vgl. Karte 3).

Als sonstige Wohnplätze ohne die Bezeichnung Stadtteile blieben zuletzt nur noch die Gemarkungen Rot- und Schwarzwildpark, Solitude und Kleinhohenheim (bis 1978) übrig.

Im Verlaufe der Zeit haben sich auch Schreibweisen und Stadtteilbezeichnungen geändert. 1933 erhielt Cannstatt den Zusatz „Bad“ (vgl. Tabelle 2). Im Jahre 1955 wurde die Schreibweise von Weil im Dorf in die heutige gebräuchliche Form Weilmordorf geändert. Die Ortsnamenzusätze „am Neckar“ bei Mühlhausen und „auf den Fildern“ bei Vaihingen und Möhringen entfielen allerdings bereits mit deren Eingemeindung.

<sup>1</sup> Damals kamen Birkach mit Kleinhohenheim, Riedenberg, Möhringen, Plieningen mit Hohenheim, Stammheim, Vaihingen mit Rohr, Solitude und der Fasanenhof zu Stuttgart.

<sup>2</sup> Sieht man von einigen marginalen Grenzänderungen mit Nachbargemeinden ab.

<sup>3</sup> Zitiert nach Hahn, Joachim: Stadtteilverfassung in Stuttgart. Die Stuttgarter Bezirksbeiräte, München: Minerva-Publikation 1989, S. 21,22, der Bezug nimmt auf Vieten, Hermann: Chronik der Stadt Stuttgart 1945-1948, Stuttgart 1972, S. 194 ff. bzw. Landeshauptstadt Stuttgart: Fallstudie über die Erfahrungen mit der Bezirksverfassung in Stuttgart - erstellt als Unterlage für den „Ständigen Ausschuss des Europarats für regionale und kommunale Angelegenheiten“ zum Thema „Dezentralisation der Kommunalverwaltung auf die Stadtbezirksebene“, Stuttgart 1979, S. 3

<sup>4</sup> Die entsprechenden Regelungen wurden in der Satzung über die Verwaltung der äußeren Stadtbezirke vom 22.11.1946 und 23. Januar 1947 festgelegt. Mit der Ausdehnung auf die inneren Stadtgebiete wurde die Bezirksverfassung in der Hauptsatzung der Stadt Stuttgart geregelt.

<sup>5</sup> Vgl. hierzu: Eppe, Claus: Ortschafts- und Bezirksverfassung; Sublokalpolitik in der Gemeinde, in: Pfizer, Theodor und Wehling, Hans-Georg (Hrsg): Kommunalpolitik in Baden-Württemberg, Stuttgart 1991 (2. Aufl.), S. 187-204

<sup>6</sup> Mit der Bildung der Bezirksbeiräte im inneren Stadtgebiet wurde auf der Grundlage der Hauptsatzung vom 24.9.1956 (am 1.10. 1956 in Kraft getreten) nach der Erneuerungswahl zum Gemeinderat am 11.11.1956 begonnen. Die Besetzung der Bezirksbeiräte und die Bestellung der ehrenamtlichen Bezirksvorsteher erfolgte 1957.

Tabelle 2: Die Gliederung Stuttgarts in Stadtteile und sonstige Wohnplätze und ihre Entwicklung bis 2000

Hinweis: Die Tabelle ist wie folgt gegliedert: Stadtteile, die einen gleichnamigen Stadtbezirk bilden, sind vorgestellt und durch Halbfett-Druck hervorgehoben. Eingerückt aufgeführt sind die zugehörigen Stadtteile und nochmals eingerückt die sonstigen Wohnplätze.

**a) Inneres Stadtgebiet**

<b>Nord</b>	ab 1946	als Stadtteil in der Statistik geführt <sup>1</sup>
<b>Ost</b>	ab 1946	als Stadtteil in der Statistik geführt <sup>1</sup>
Frauenkopf	1961	Stadtteil (vorher: besondere Wohnplatzbezeichnung Hsr) <sup>2</sup>
<b>Süd</b>	ab 1946	als Stadtteil in der Statistik geführt <sup>1</sup>
Kaltental <sup>o</sup>	1.4.1922	Eingemeindung als Vorort <sup>3</sup>
<b>West</b>	ab 1946	als Stadtteil in der Statistik geführt <sup>1</sup>
Rot- und Schwarzwildpark <sup>o</sup>	1.4.1922	Eingemeindung <sup>3</sup> im Zuge der Eingemeindung von Botnang als Einzelwohnsitz <sup>4</sup> (unbewohntes Bruderhaus, Jagdschloß u. Parkwärterhäuser) <sup>4</sup>
Solitude <sup>o</sup>	1.4.1942	Eingemeindung als Stadtteil <sup>5</sup> ; im Staatshandbuch 1952 und 1961 allerdings als Staatsdomäne, Schloß und Hsr bezeichnet
<b>Mitte</b>	ab 1946	als Stadtteil in der Statistik geführt <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Die Aufgliederung des inneren Stadtgebiets nach Stadtteilen erfolgte erstmals zur Landtagswahl am 24.11.1946 bzw. in einer Erhebung des Instandsetzungsamtes vom März bis Juni 1947 („Die Zerstörung im Stadtgebiet“, Statistische Blätter des Statistischen Amtes, Heft 6, Jahresübersicht 1948, S. 10-14).

<sup>2</sup> Staatshandbuch für Baden-Württemberg; Wohnplatzverzeichnis 1961; herausgeg. v. Statistischen Landesamt Baden-Württemberg 1964; vgl. auch: Mitt. 1961 Nr. 21 S. 226.

<sup>3</sup> Statistisches Handbuch der Stadt Stuttgart 1900-1957; herausgeg. v. Statistischem Amt der Stadt Stuttgart 1959, S. 10. Erstmalige Bezeichnung als Stadtteil durch GR-Beschluss v. 7.7.1931 (städt. Amtsblatt S. 468; vgl. auch: Mitt. 1935 Nr. 25 S. 97).

<sup>4</sup> Staatshandbuch für Württemberg 1928.

<sup>5</sup> Mitt. 1942 Nr. 17 S. 41.

<sup>o</sup> Selbständige Gemarkungen.

Noch Tabelle 2: Die Gliederung Stuttgarts in Stadtteile und sonstige Wohnplätze und ihre Entwicklung bis 2000

**b) Äußeres Stadtgebiet**

<b>Bad Cannstatt°</b>	1.4.1905	Eingemeindung <sup>1</sup> als Vorort Cannstatt (ab 24.7.1933 Bad Cannstatt) <sup>3</sup>
Burgholzhof	1961	Stadtteil (vorher: besondere Wohnplatzbezeichnung Hsr) <sup>2</sup>
Sommerrain	1961	Stadtteil (vorher: besondere Wohnplatzbezeichnung Hsr) <sup>2</sup>
Steinhaldenfeld	1961	Stadtteil (vorher: besondere Wohnplatzbezeichnung Hsr) <sup>2</sup>
<b>Birkach°</b>	1.4.1942	Eingemeindung als Stadtteil (einschl. Schönberg und Riedenberg) <sup>6</sup>
Schönberg	1961	Stadtteil (vorher: besondere Wohnplatzbezeichnung Hsr) <sup>2</sup>
Kleinhohenheim <sup>o13</sup>	1.4.1942	Eingemeindung <sup>6</sup> ; Herzogl. Domäne, Hof <sup>2</sup>
<b>Botnang°</b>	1.4.1922	Eingemeindung <sup>1</sup> als Vorort
<b>Degerloch°</b>	1.8.1908	Eingemeindung <sup>1</sup> als Vorort (einschl. Hoffeld)
Hoffeld	1961	Stadtteil (vorher: besondere Wohnplatzbezeichnung Hsr) <sup>2</sup>
<b>Feuerbach°</b>	1.5.1933	Eingemeindung <sup>1</sup> als Stadtteil
<b>Hedelfingen°</b>	1.4.1922	Eingemeindung <sup>1</sup> als Vorort
Lederberg	1961	Stadtteil (vorher: besondere Wohnplatzbezeichnung Hsr) <sup>2</sup>
Rohracker°	1.4.1937	Eingemeindung <sup>1</sup> als Stadtteil (einschl. Frauenkopf)
<b>Möhringen°</b>	1.4.1942	Eingemeindung <sup>6</sup> als Stadtteil
Fasanenhof <sup>o9</sup>	1.4.1942	als Teil der Gemeinde Echterdingen nach Stuttgart als Stadtteil eingegliedert <sup>6</sup> ; im Staatshandbuch 1952 allerdings als herzogl. Domäne und Hof bezeichnet; 1961 Stadtteil <sup>2</sup>
Sonnenberg	1.4.1942	als Wohngebiet Sonnenberg bei Möhringen (ohne eigene Markung) eingemeindet <sup>6</sup> ; im Staatshandbuch 1952 als Hsr bezeichnet; 1961 Stadtteil <sup>2</sup>
<b>Mühlhausen°</b>	1.5.1933	Eingemeindung <sup>1</sup> als Stadtteil (einschl. Mönchfeld)
Mönchfeld	27.7.1961	neue amtliche Stadtteilbezeichnung (GR-Beschluss) <sup>11</sup>
Hofen°	1.7.1929	Eingemeindung <sup>1</sup> als Vorort (einschl. Neugereut)
Freiberg	24.2.1966	neue amtliche Stadtteilbezeichnung (GR-Beschluss) <sup>4</sup>
Neugereut	1971	erstmalig als Stadtteil ausgewiesen <sup>5</sup>
<b>Münster°</b>	1.7.1931	Eingemeindung <sup>1</sup> als Vorort (einschl. Freiberg <sup>10</sup> )
<b>Obertürkheim°</b>	1.4.1922	Eingemeindung <sup>1</sup> als Vorort
Uhlbach°	1.4.1937	Eingemeindung <sup>1</sup> als Stadtteil
<b>Plieningen°</b>	1.4.1942	Eingemeindung <sup>6</sup> als Stadtteil (einschl. Steckfeld)
Steckfeld	27.7.1961	neue amtliche Stadtteilbezeichnung (GR-Beschluss) <sup>11</sup>
Hohenheim <sup>o14</sup>	1.4.1942	Eingemeindung als Stadtteil <sup>6</sup> ; im Staatshandbuch 1952 als Hsr bezeichnet; 1961 Stadtteil <sup>2</sup>
Asemwald	1971	erstmalig als Stadtteil ausgewiesen <sup>5</sup>
<b>Sillenbuch°</b>	1.4.1937	Eingemeindung <sup>1</sup> als Stadtteil
Heumaden°	1.4.1937	Eingemeindung <sup>1</sup> als Stadtteil (einschl. Lederberg)
Riedenberg°	1.4.1942	Eingemeindung <sup>6</sup> als Stadtteil
<b>Stammheim°</b>	1.4.1942	Eingemeindung <sup>6</sup> als Stadtteil
<b>Untertürkheim°</b>	1.4.1905	Eingemeindung <sup>1</sup> als Vorort (einschl. Luginsland)
Luginsland	1961	Stadtteil (vorher: besondere Wohnplatzbezeichnung Hsr) <sup>2</sup>
Rotenberg°	1.5.1931	Eingemeindung <sup>1</sup> als Vorort
<b>Vaihingen°</b>	1.4.1942	Eingemeindung <sup>6</sup> als Stadtteil (einschl. Büsnau und Dürrolewang <sup>8</sup> )
Büsnau	1961	Stadtteil (vorher: besondere Wohnplatzbezeichnung Hsr) <sup>2</sup>
Rohr°	1.4.1942	Eingemeindung als Stadtteil <sup>6</sup>
Dürrolewang	24.2.1966	neue amtliche Stadtteilbezeichnung (GR-Beschluss) <sup>4 8</sup>
<b>Wangen°</b>	1.4.1905	Eingemeindung <sup>1</sup> als Vorort
<b>Weilimdorf°</b>	1.5.1933	Eingemeindung <sup>1</sup> als Stadtteil (einschl. Bergheim, Giebel, Hausen, Wolfbusch); frühere Schreibweise Weil im Dorf am 19.4.1955 geändert <sup>7</sup>
Bergheim	27.7.1961	neue amtliche Stadtteilbezeichnung <sup>12</sup> (GR-Beschluss) <sup>11</sup>
Giebel	27.7.1961	neue amtliche Stadtteilbezeichnung (GR-Beschluss) <sup>11</sup>
Hausen	27.7.1961	neue amtliche Stadtteilbezeichnung (GR-Beschluss) <sup>11</sup>
Wolfbusch	1961	Stadtteil (vorher: besondere Wohnplatzbezeichnung Hsr) <sup>2</sup>
<b>Zuffenhausen°</b>	1.4.1931	Eingemeindung <sup>1</sup> als Vorort (einschl. Neuwirtshaus und Rot)
Neuwirtshaus	1961	Stadtteil (vorher: besondere Wohnplatzbezeichnung Hsr) <sup>2</sup>
Rot	27.7.1961	neue amtliche Stadtteilbezeichnung (GR-Beschluss) <sup>11</sup>
Zazenhausen°	1.5.1933	Eingemeindung <sup>1</sup> als Stadtteil

1 Statistisches Handbuch der Stadt Stuttgart 1900-1957; herausgeg. v. Statistischem Amt der Stadt Stuttgart 1959, S. 10. Erstmalige Bezeichnung als Stadtteil durch GR-Beschluss v. 7.7.1931 (städt. Amtsblatt S. 468; vgl. auch: Mitt. 1935 Nr. 25 S. 97).

2 Staatshandbuch für Baden-Württemberg; Wohnplatzverzeichnis 1961; herausgeg. v. Statistischem Landesamt Baden-Württemberg 1964; vgl. auch: Mitt. 1961 Nr. 21 S. 226.

3 Bekanntmachung der Ministerialabteilung für Bezirks- und Körperschaftsverwaltung v. 24.7.1933 Nr. 4720, Amtsblatt des württembergischen Innenministeriums 1933.

4 Mitt. 1966 Nr. 6 S. 46.

5 Im Rahmen der Bekanntmachung der Fortgeschriebenen Wohnbevölkerung nach dem Stand 30.9.1971; Mitt. 1971 Nr. 37 S. 210.

6 Mitt. 1942 Nr. 17 S. 41.

7 Erlass des Innenministeriums Baden-Württemberg v. 2.5.1955; Mitt. 1955 Nr. 10 S. 116.

8 Zusätzlich wurden 1960 ca. 27 ha Fläche von der Gemarkung Möhringen in die Gemarkung Rohr umgegliedert (Mitt. 1960 Nr. 4 S. 77).

9 Eingliederung der Gemarkung Fasanenhof in Gemarkung Möhringen am 15.10.1959; Mitt. 1959 Nr. 18 S. 173.

10 Der größte Teil des späteren Freiberg (58 ha) wurde 1963 nach Mühlhausen umgegliedert (Mitt. 1963 Nr. 17 S. 233).

11 Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 39 v. 28.9.1961; Mitt. 1961 Nr. 21 S. 226.

12 Bereits im Hof- und Staatshandbuch des Königreichs Württemberg 1907 als Weiler auf Markung Weil im Dorf erwähnt.

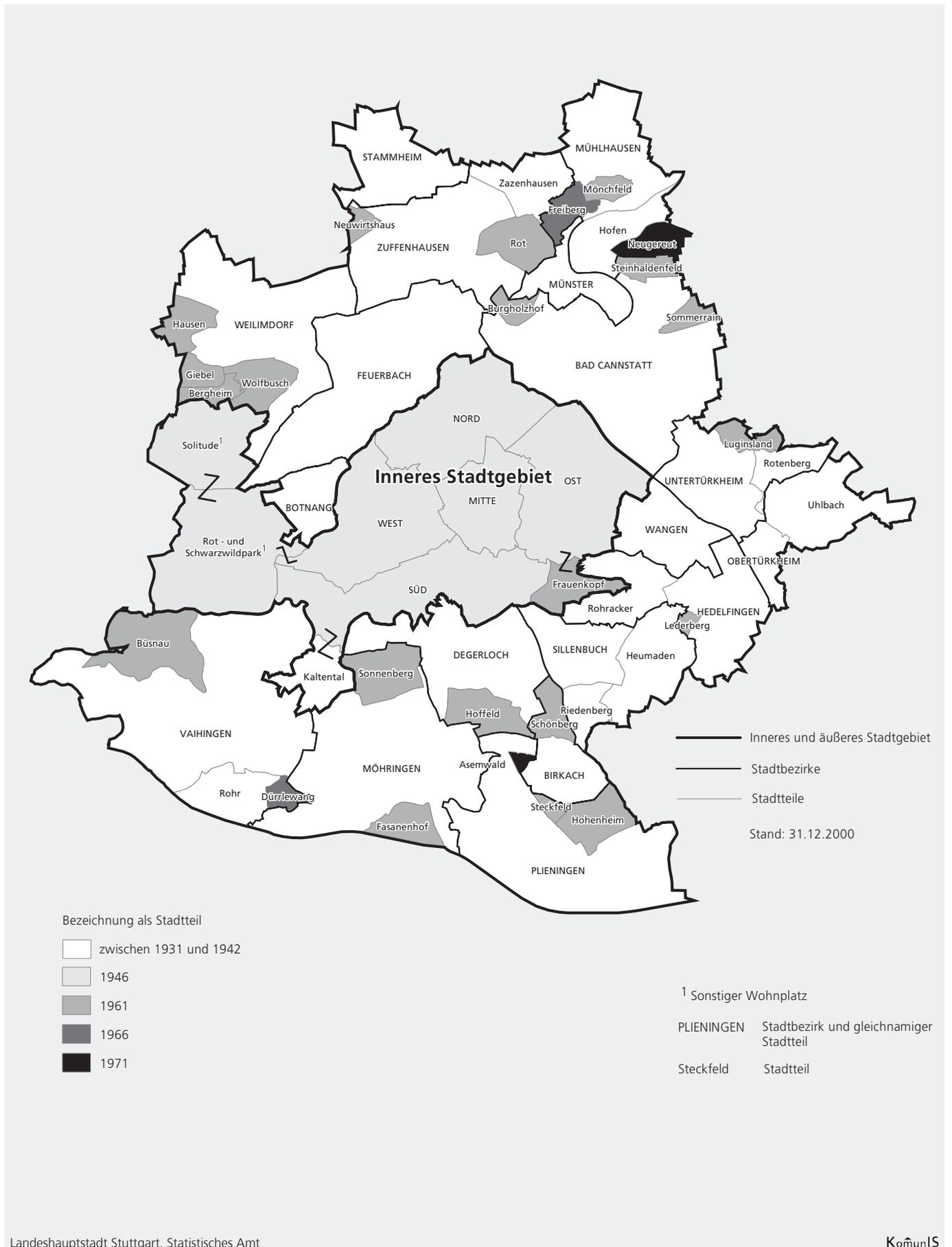
13 Auflösung der Gemarkung am 31.12.1978 durch Stadtmessungsamt gemäß Gemarkungserlass des Innenministeriums v. 31.5.1977. Die Flurstücke wurden in die Gemarkung Birkach einbezogen; Kleinhohenheim wird nicht mehr als eigener Stadtteil fortgeführt, sondern als Baublock dem Stadtteil Schönberg zugeordnet.

14 Auflösung der Gemarkung am 31.12.1978 durch Stadtmessungsamt gemäß Gemarkungserlass des Innenministeriums v. 31.5.1977. Gemarkung Hohenheim wird der Gemarkung Plieningen zugeschlagen; der Stadtteilname Hohenheim bleibt erhalten.

Abkürzungen:

GR = Gemeinderat(s) Mitt. = Mitteilungen der Stadtverwaltung Stuttgart bzw. nach dem Krieg: Mitteilungen des Bürgermeisteramtes der (Landeshaupt-) Stadt Stuttgart Hsr = Häuser ° Selbständige Gemarkung

Karte 3: Entwicklung der Stadtteilgliederung Stuttgarts bis 2000



Karte 4: Stadtteilgliederung Stuttgarts ab 1.1.2001



— Stadtbezirke  
 - - - Stadtteile

Mitte		West		Feuerbach		Sillenbuch	
101	Obener Schlossgarten	181	Krähenwald	341	Feuerbach-Ost	601	Sillenbuch
102	Rathaus	182	Hölderlinplatz	342	Siegelberg	611	Heumaden
103	Neue Vorstadt	183	Rosenberg	343	Bahnhof Feuerbach	621	Riedenberg
104	Universität	184	Feuersee	344	Feuerbach-Mitte		<b>Stammheim</b>
105	Hauptbahnhof	185	Rotebühl	345	Lemberg/Föhrich	641	Stammheim-Süd
106	Klettplatz	186	Vogelsang	346	Hohe Warte	642	Stammheim-Mitte
107	Kernerviertel	187	Hasenberg	347	Feuerbacher Tal		<b>Untertürkheim</b>
108	Diemershald	188	Wildpark	348	An der Burg	661	Gehrenwald
109	Dobel	189	Solitude			662	Flohberg
110	Heusteigviertel	192				663	Untertürkheim
						664	Benziertel
						665	Lindenschulviertel
						666	Bruckwiesen
						671	Luginsland
						681	Rotenberg
							<b>Vaihingen</b>
						701	Vaihingen
						721	Büsnau
						731	Rohr
						741	Dürlewang
							<b>Wangen</b>
						761	Wangen
							<b>Weilimdorf</b>
						801	Weilimdorf
						802	Weilimdorf-Nord
						811	Bergheim
						821	Giebel
						831	Hausen
						841	Wolfbusch
							<b>Zuffenhausen</b>
						861	Zuffenhausen-Am Stadtpark
						862	Zuffenhausen-Schützenbühl
						863	Zuffenhausen-Elbelen
						864	Zuffenhausen-Frauensteg
						865	Zuffenhausen-Mitte
						866	Zuffenhausen-Hohenstein
						867	Zuffenhausen-Mönchsberg
						868	Zuffenhausen-Im Raiser
						871	Neuwirtshaus
						881	Rot
						891	Zazenhausen

## „Gelbe Karte“ - das Ideen- und Beschwerdemanagement der Stadt Stuttgart im Spiegel der Stuttgarter Bürgerumfrage 2003

Petra Reichle

Als Mehrthemenumfrage konzipiert, bietet die Stuttgarter Bürgerumfrage neben einem festen Katalog mit Fragen unter anderem zur Zufriedenheit mit einzelnen Lebensbereichen und mit der Stadtverwaltung Raum für weitere interessante Themenkomplexe. So wurde 2003 auf Vorschlag des Gelben-Karten-Teams das Ideen- und Beschwerdemanagement der Stadtverwaltung Stuttgart als Sonderthema in die Bürgerumfrage integriert. Dadurch können wichtige Erkenntnisse über Beschwerdeneigungen oder -wege sowie über die Einschätzung dieses Angebots erlangt werden. Zusätzlich bieten die Standardindikatoren die Möglichkeit, das Thema in einen allgemeinen Rahmen zur Zufriedenheit mit der Stadtverwaltung einzubinden.

Ende des Jahres 1997 wurde in der Landeshauptstadt Stuttgart ein Ideen- und Beschwerdemanagement unter dem Stichwort „Gelbe Karte“ eingeführt. Damit ermöglicht die Stadt Stuttgart ihren Bürgerinnen und Bürgern, die Verwaltung über ihre Anliegen schnell und unkompliziert zu informieren, gleich, ob es sich um Kritik, Lob oder Verbesserungsvorschläge handelt. Hierzu wurde ein Team gebildet, das gemeinsam mit den zuständigen Stellen dafür sorgt, dass das jeweilige Anliegen weiter verfolgt wird. Gelbe Karten (vgl. Abbildung 1) liegen zum einen an der Infothek des Rathauses sowie in den einzelnen Dienststellen aus. Zudem besteht die Möglichkeit, online über das städtische Internetangebot sein Anliegen vorzubringen.

Seit der Einführung des Ideen- und Beschwerdemanagements gingen ca. 6600 Gelbe Karten bei der Stadtverwaltung ein (Stand Ende September 2003). Die Anzahl der Gelben Karten pro Jahr gibt Abbildung 2 wieder:

Abbildung 1: Gelbe Karte

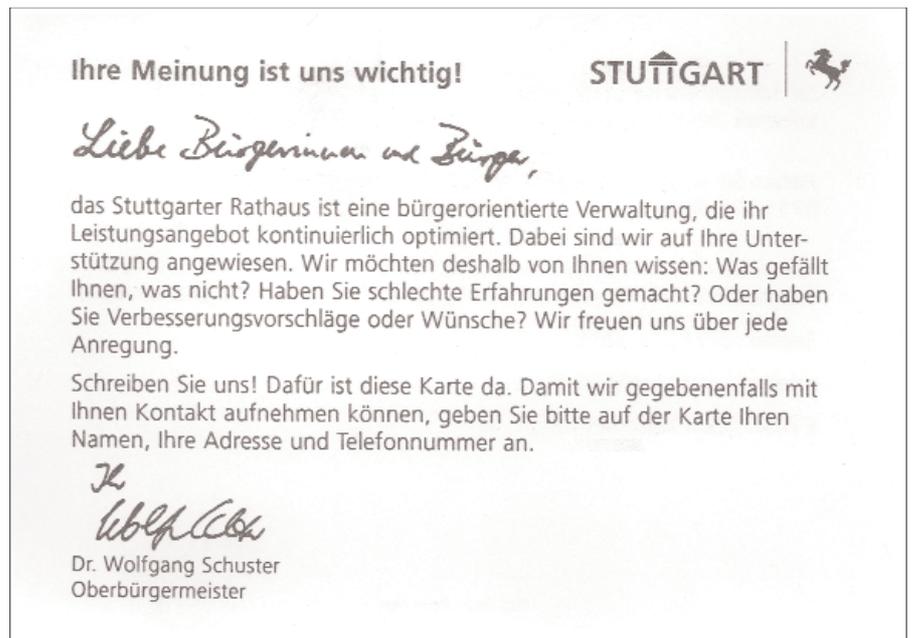
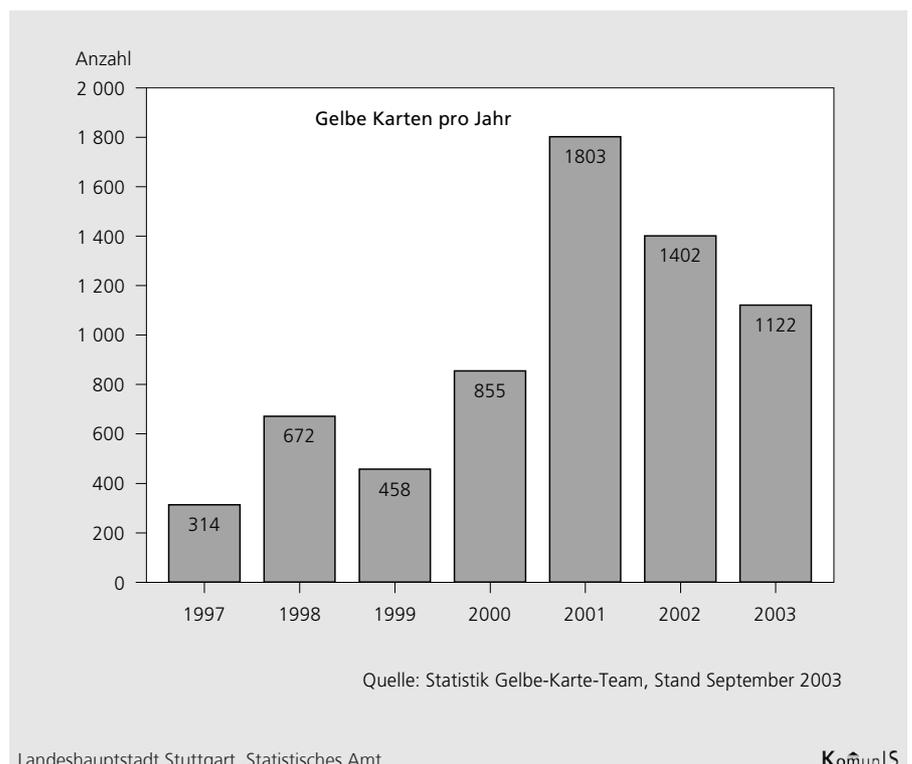


Abbildung 2: Anzahl der bei der Stadtverwaltung eingegangenen Gelben Karten pro Jahr



67 Prozent der eingegangenen Karten enthalten Kritik (vgl. Abbildung 3), 13 Prozent Lob und 20 Prozent warten mit Verbesserungsvorschlägen auf. Erfreulich ist dabei, dass rund zwei Drittel der Äußerungen zum Mitarbeiterverhalten ein Lob sind.

Abbildung 4 zeigt die Schwerpunktthemen der Gelben Karte.

### Das Ideen und Beschwerdemanagement in der Stuttgarter Bürgerumfrage 2003

Die 2398 Bürgerinnen und Bürger Stuttgarts, welche sich an der Erhebung beteiligten (Rücklaufquote: 35 %), wurden unter anderem zum

Ideen- und Beschwerdemanagement der Stadtverwaltung befragt. Dabei war von Interesse, auf welche Weise die Bürger auf die Gelbe Karte aufmerksam wurden. Die wichtigste Rolle spielt dabei das Amtsblatt, 46 Prozent der Antwortenden wurden dadurch auf die Gelbe Karte auf-

Abbildung 3: Themen der Gelben Karte

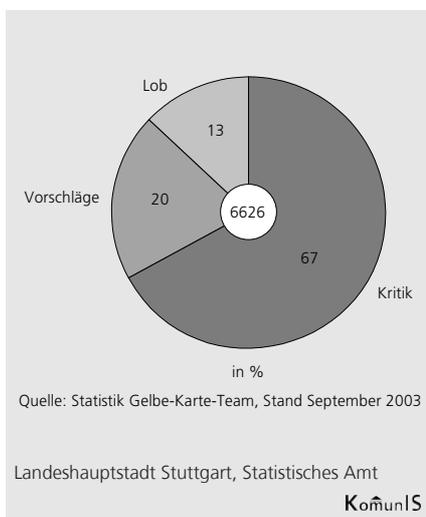


Abbildung 5: Informationsquellen über die Gelbe Karte

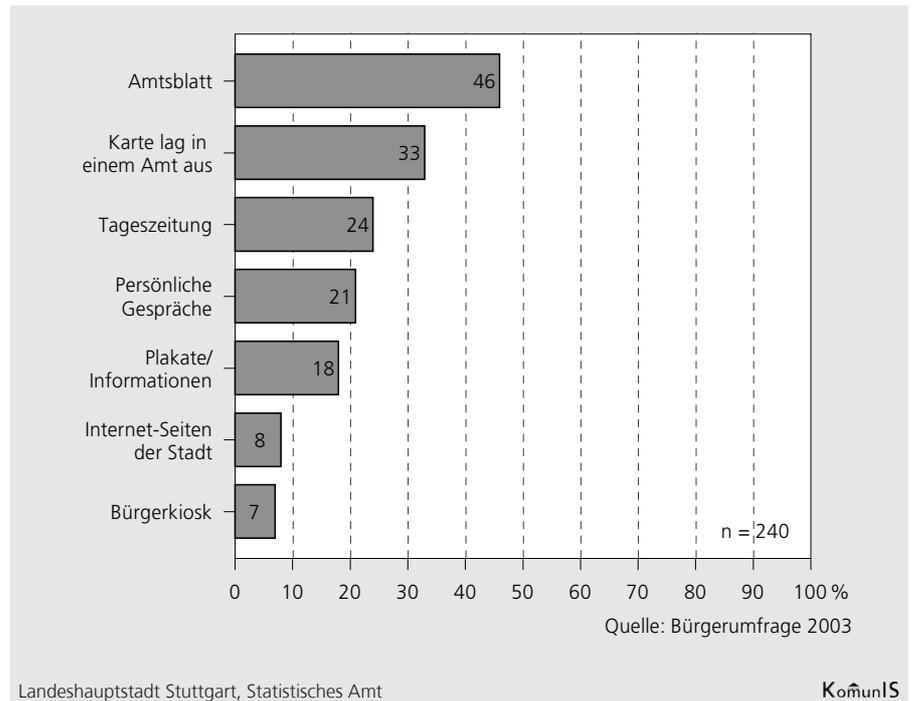
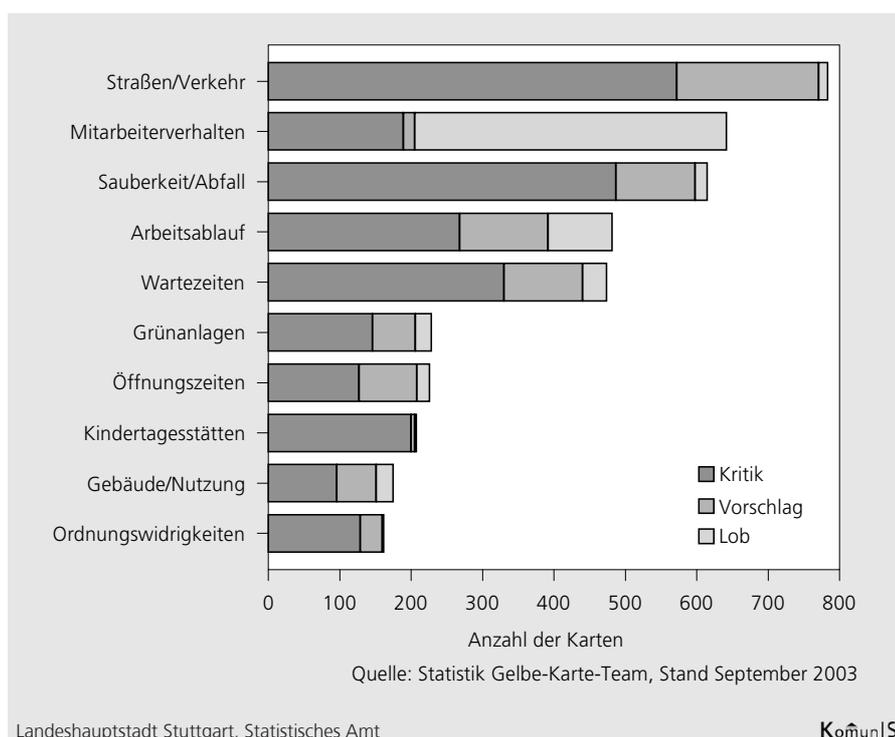


Abbildung 4: Inhaltliche Schwerpunktthemen der Gelben Karte



merksam (vgl. Abbildung 5). Etwa ein Drittel kennt diesen Beschwerdeweg durch die Auslage in einem Amt. Tageszeitung, persönliche Gespräche und Plakate in den Ämtern sind weitere Informationsquellen. Weniger bedeutend ist in diesem Zusammenhang die Internetseite der Stadt Stuttgart sowie die Bürgerkioske.

Die Bezeichnung Ideen- und Beschwerdemanagement zeigt bereits, dass die Gelbe Karte nicht nur dazu dient Kritik vorzubringen, sie eröffnet den Bürgerinnen und Bürgern zudem die Möglichkeit, Anerkennung für bestimmte Leistungen auszusprechen, Verbesserungsvorschläge einzubringen oder einfach Fragen an die Verwaltung zu richten. Welche Möglichkeiten sind dem Bürger besonders wichtig? 70 Prozent der Bürger werten die Chance, eine Be-

schwerde einzubringen, als wichtig (vgl. Abbildung 6). Doch häufig bleibt es nicht bei der Kritik, die Bürger möchten auch aktiv werden und Verbesserungsvorschläge einbringen (67 Prozent). Lob und Anerkennung (61 Prozent) sowie Fragen (64 Prozent) und eigene Ideen (54 Prozent) vorzutragen ist für über die Hälfte der Befragten von Bedeutung.

### Beschwerdeneigung

Nicht immer, wenn Grund zur Unzufriedenheit besteht, wird auch Kritik geäußert. Die Beschwerdeneigung ist von persönlichen Dispositionen abhängig. So geben 50 Prozent der Bürger an, über den Grund einer Beschwerde mit anderen zu sprechen (vgl. Abbildung 7). Ein Drittel der Befragten beschwert sich in jedem Fall, wohingegen jeweils etwa ein Drittel der Meinung sind, eine Beschwerde ziehe keine Konsequenzen nach sich und sei zu aufwendig.

### Beschwerdeweg

Ebenso ist die Art und Weise, wie man eine Beschwerde äußert und an wen man sie richtet, von persönlichen Neigungen abhängig. Die meisten der Befragten richten ihre Kritik an den „Verursacher“ der Beschwerde, an die zuständige Stelle (vgl. Abbildung 8). Hier wird vor allem das Gespräch mit dem zuständigen Sachbearbeiter gesucht (62 %). Mehr Aufwand und weniger Zeitbezug zur Beschwerdeursache weist eine schriftliche Eingabe auf; rund 38 Prozent würden diesen Weg wählen. Per E-Mail präferieren 28 Prozent ihr Anliegen vorzubringen, wobei hier der Anteil in den Altersgruppen bis 45 Jahre signifikant höher ist. Weniger beliebt ist dagegen eine kritische Meinungsäußerung gegenüber den Vorgesetzten sowohl in mündlicher als auch in schriftlicher Form.

Abbildung 6: Möglichkeiten des Ideen- und Beschwerdemanagements, die als wichtig bzw. sehr wichtig eingestuft wurden

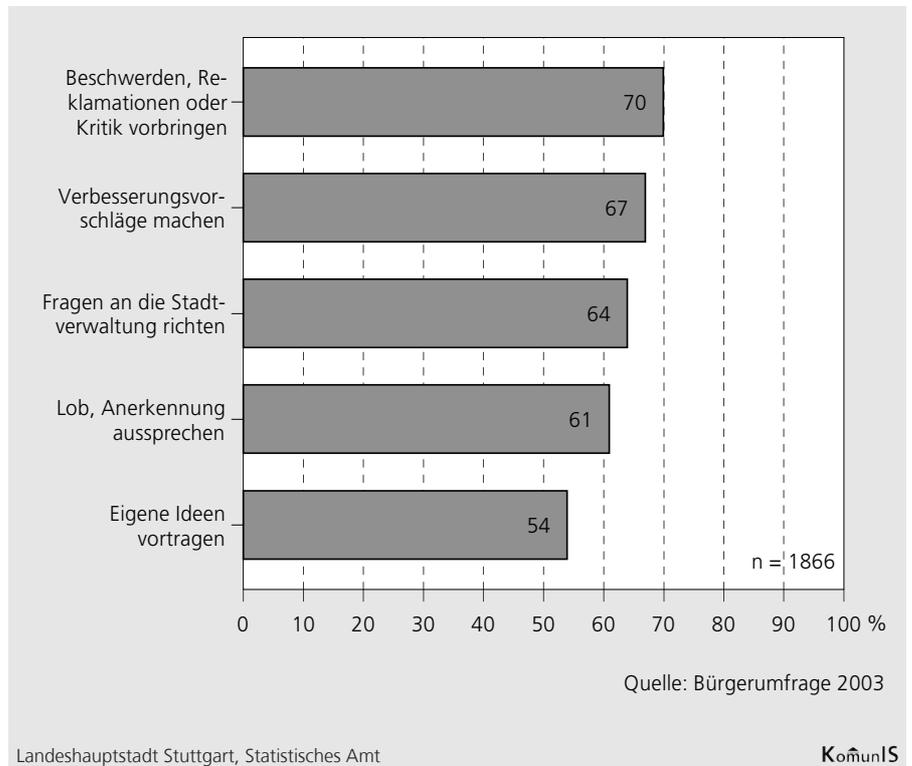


Abbildung 7: Beschwerdeneigung

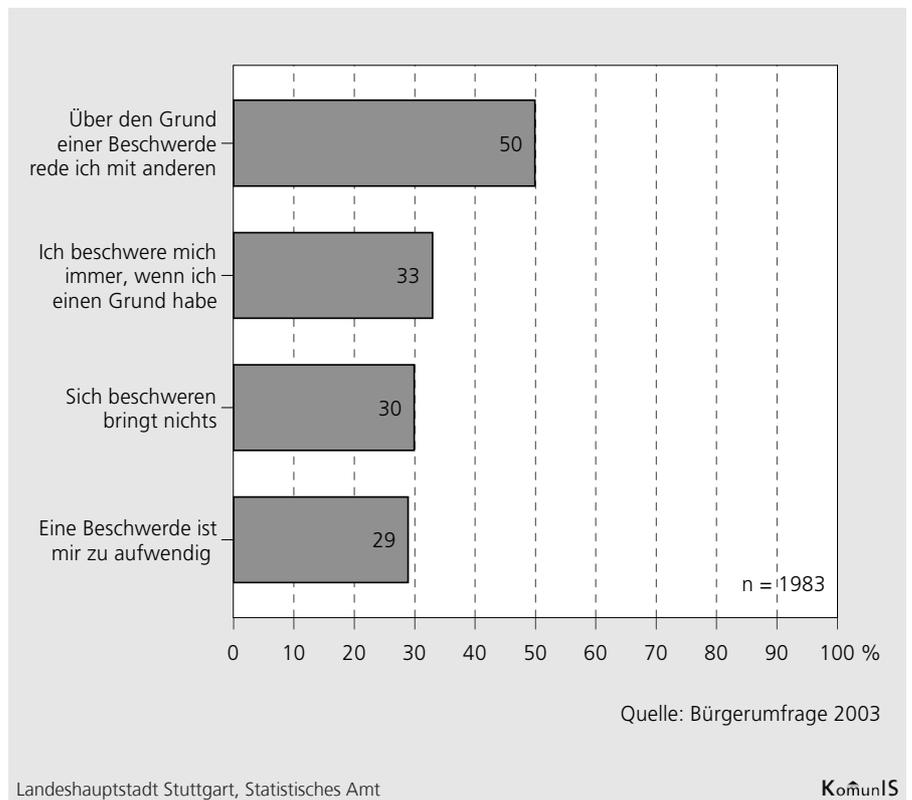
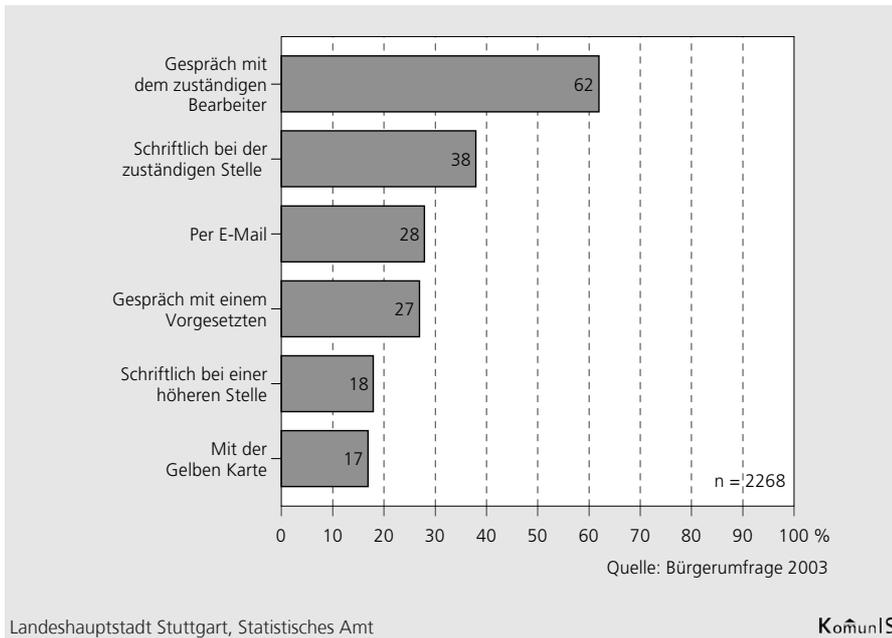


Abbildung 8: Beschwerdewege

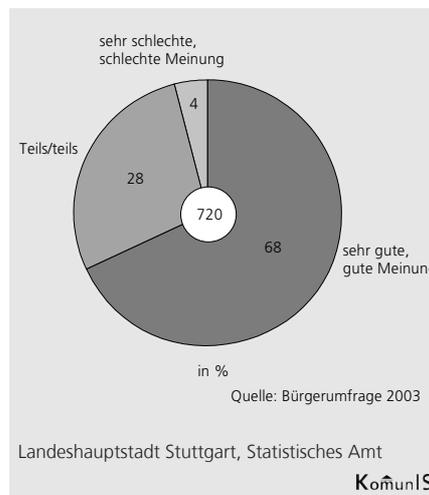


Dieses positive Urteil der Bürgerinnen und Bürger zeigt, dass auch sie im Ideen- und Beschwerdemanagement eine Möglichkeit sehen, die Dienstleistungen der Stadtverwaltung Stuttgart zu optimieren und noch näher an den Bedürfnissen der „Kunden“ zu orientieren.

**Fazit**

Abbildung 9: Meinungen über das Ideen- und Beschwerdemanagement

Bereits in den letzten drei Bürgerumfragen wurde die Einwohnerschaft Stuttgarts um eine allgemeine Einschätzung zum Ideen- und Beschwerdemanagement der Stadtverwaltung gebeten. Dabei bewerteten beinahe konstant zwei Drittel der Bürger die Gelbe Karte als gut bzw. sehr gut; nur vier Prozent haben eine schlechte oder sehr schlechte Meinung über dieses Angebot (vgl. Tabelle 1 und Abbildung 9). Im Vergleich zu weiteren Aktionen und Initiativen liegt das Ideen- und Beschwerdemanagement damit im guten Mittelfeld.



16

Tabelle 1: Meinungen zu Initiativen und Aktionen in Stuttgart

Initiative/Aktion	Sehr gute Meinung	Gute Meinung	Teils/teils	Schlechte Meinung	Sehr schlechte Meinung	Kommunalbarometer		
						2003	2001	1999
						Punkte		
%						Punkte		
Beratungsangebot für ältere Menschen (z.B. Bürgerservice "Leben im Alter")	20	59	18	3	1	74	75	*
Haus des Jugendrechts	21	54	22	3	1	73	73	70
Ideen- und Beschwerdemanagement "Gelbe Karte"	17	51	28	3	1	70	70	69
Initiative "Sicheres und Sauberes Stuttgart"	20	47	22	8	3	68	76	69
Initiative "Förderung des Ehrenamts"	13	49	33	5	1	68	68	66
Sicherheitspatenschaften, Ordnungspatenschaften	10	41	38	8	3	62	67	64

Quellen: Bürgerumfragen 1999, 2001, 2003

Inge Heilweck-Backes

## Kompakt, urban, grün - Das Leitbild der Flächennutzungsplanung und die tatsächliche Entwicklung der Siedlungs- und Verkehrsfläche in Stuttgart seit 1980

*„Ja, das möchtest: Eine Villa im Grünen mit großer Terrasse, vorn die Ostsee, hinten die Friedrichstraße; mit schöner Aussicht, ländlich-mondän, vom Badezimmer ist die Zugspitze zu sehn - aber abends zum Kino hast du's nicht weit. Ja, das möchtest.“*

75 Jahre ist es her seit Kurt Tucholsky diese Zeilen schrieb. Auch heute wünschen sich die meisten Menschen blühende Obstbaumwiesen und wogende Getreidefelder vor der Wohnungstür und hinterm Haus quasi den Autobahnzubringer zum Shopping-Center, Gewerbegebiet und Flughafen. Weniger prosaisch formulierte im April 2002 die Industrie- und Handelskammer der Region Stuttgart ihre Nutzungswünsche angesichts der „schlechten Noten“ für den Wirtschaftsstandort Stuttgart, nach einer vom Deutschen Industrie- und Handelskammertag durchgeführten bundesweiten Unternehmensumfrage. Handlungsbedarf wird danach vor allem beim Ausbau des Straßen- und Schienennetzes und der Bereitstellung von Gewerbeflächen gesehen. Eindringlich wurde an ein wirtschaftsfreundlicheres Verhalten der Stadträte appelliert<sup>1</sup>. Auch die seit Jahresbeginn wieder verstärkt vor einer neuen Wohnungsnot warnende Bau- und Wohnungswirtschaft verlangt nachdrücklich zusätzliche Baulandflächen.

Die Forderungen der Wirtschaft sind verständlich, aber nicht leicht mit dem Ziel einer umweltgerechten und nachhaltigen Siedlungsentwicklung in Einklang zu bringen. Flächenverbrauch und Naturschutz sind ein altes Konfliktthema. Bereits 1985 forderte der Deutsche Bundestag eine „Trendwende im Landverbrauch“, die Enquete-Kommission „Schutz des Menschen und der Umwelt“ legte für das Handlungsfeld „Bauen und Wohnen“ Reduktionsziele fest und in den meisten Bundesländern wurden in den 90er-Jahren Bodenschutzgesetze erlassen. Doch die wesentlichen Trends der regionalen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zeigen sich weiterhin stabil: Disperses Wachstum des Siedlungsraumes durch intraregionale Dekonzentrationsprozesse der Standortstrukturen, zwar gedämpfter, aber weiter fortschreitender Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sowie das ungebrochene Verkehrswachstum.

Der Flächenverbrauch geht inzwischen unvermindert weiter. In rund 50 Jahren hat er sich nahezu um das Doppelte beschleunigt. Bundesweit werden täglich ca. 129 Hektar Land verbraucht - das ist jedes Jahr eine Fläche von 73 000 Fußballfeldern, die einer siedlungsbezogenen Nutzung zugeführt wird. Im Jahr 2001 wiesen nach Angaben des Statistischen Bundesamtes die Gemeinden in Deutschland in ihren Flächennutzungsplänen rund 629 km<sup>2</sup> mehr Baufläche aus als 1997 (+ 2,4 %). In den hochverdichteten Regionen werden die kumulativen Komponenten dieser Entwicklung am deutlichsten sichtbar. Einerseits verlagert sich der Schwerpunkt der siedlungsräumlichen Expansion in immer kernstadtfernere Gebiete, andererseits setzt sich das Wachstum der Siedlungsfläche auch in den Teilen der Stadtregionen fort, die bereits durch ausgeprägte Freiraumversorgungsdefizite und indirekte Belastungen durch dichter werdende Infrastrukturnetze gekennzeichnet sind. In vielen Stadtregionen können ökologische und soziale Ausgleichsaufgaben heute bereits nicht mehr angemessen erfüllt werden<sup>2</sup>.

*Der Grundsatz eines sparsamen, natur- und sozialverträglichen Umgangs mit Grund und Boden ist national anerkannt. Doch der Flächenverbrauch schreitet weiterhin voran*

*Täglich wird bundesweit 129 ha Land „verbraucht“*

*Grenze des Siedlungsflächenwachstums in Stuttgart erreicht*

Auch in Stuttgart wurde die Endlichkeit der Ressource Boden bereits nüchtern kalkuliert. Im Flächennutzungsplan 2010 sieht man „die Grenze des Siedlungsflächenwachstums im Wesentlichen erreicht“. Gemeinderat und Verwaltung haben diese Entwicklung bei der Planaufstellung berücksichtigt und sich im Sinne der Lokalen Agenda 21 für eine Beschränkung des Landverbrauches ausgesprochen, das heißt: Vorrang der Innenentwicklung, Verzicht auf größere Neubaufächen und Mobilisierung der Bauflächenpotenziale im Bestand<sup>3</sup>.

*Jährliche Dokumentation der Flächennutzungsdaten im Statistischen Amt*

Für die grundlegenden städtebaulichen, landschafts- und verkehrsplanerischen Belange sind Flächenerhebungen und statistische Auswertungen zur Flächennutzung unverzichtbare Basisinformationen. Das Statistische Amt der Stadt Stuttgart dokumentiert jährlich die Flächennutzungsdaten aus dem städtischen Liegenschaftskataster, auch, um den Erfolg einer sparsamen Flächennutzung nachweisen zu können, wie es die Maßnahme M 3/97 des Kommunalen Umweltberichtes fordert<sup>4</sup>. Strukturelle Merkmale des Siedlungs- und Freiraumsystems etwa die Landschaftszersiedlung oder Landschaftszerschneidung lassen sich mit diesen Daten allerdings nicht befriedigend abbilden. Der folgende Beitrag macht Aussagen über die aktuelle Flächennutzung in Stuttgart und in vergleichbaren Großstädten und zeichnet die Entwicklung in den letzten zwei Jahrzehnten nach.

### Die Entwicklung der Flächennutzung seit 1980

Die Bodenfläche, auch Gemarkungsfläche oder Katasterfläche, ist die durch amtliche Vermessung festgestellte Gesamtfläche einer Gemeinde. Die Katasterbücher aller Stuttgarter Gemarkungen wurden 1994 auf das automatisch geführte Liegenschaftsbuch (ALB) umgestellt. An die Stelle der historischen, seit der Landvermessung im Liegenschaftskataster geführten Soll-Gemarkungsflächen traten die durch Addition der Flurstücksflächen gebildeten Ist-Gemarkungsflächen. Die Fortschreibung des Liegenschaftskatasters geschieht auf der Basis von Veränderungsnachweisen zum Messgehalt der Flurstücke, das heißt, der Aktualisierung der Flächennutzung gehen immer Anlässe zu Flurstücksvermessungen wie Grundstücksverkäufe oder Bauanträge voraus. Dadurch kann es sowohl in zeitlicher als auch inhaltlicher Hinsicht zu Abweichungen mit der tatsächlichen Flächennutzung kommen. Die Untergliederung der Bodenfläche in die einzelnen Nutzungsarten ist schematisch in Abbildung 1 dargestellt. Eine ausführliche Erläuterung der einzelnen Flächenbegriffe ist dem Anhang beigefügt.

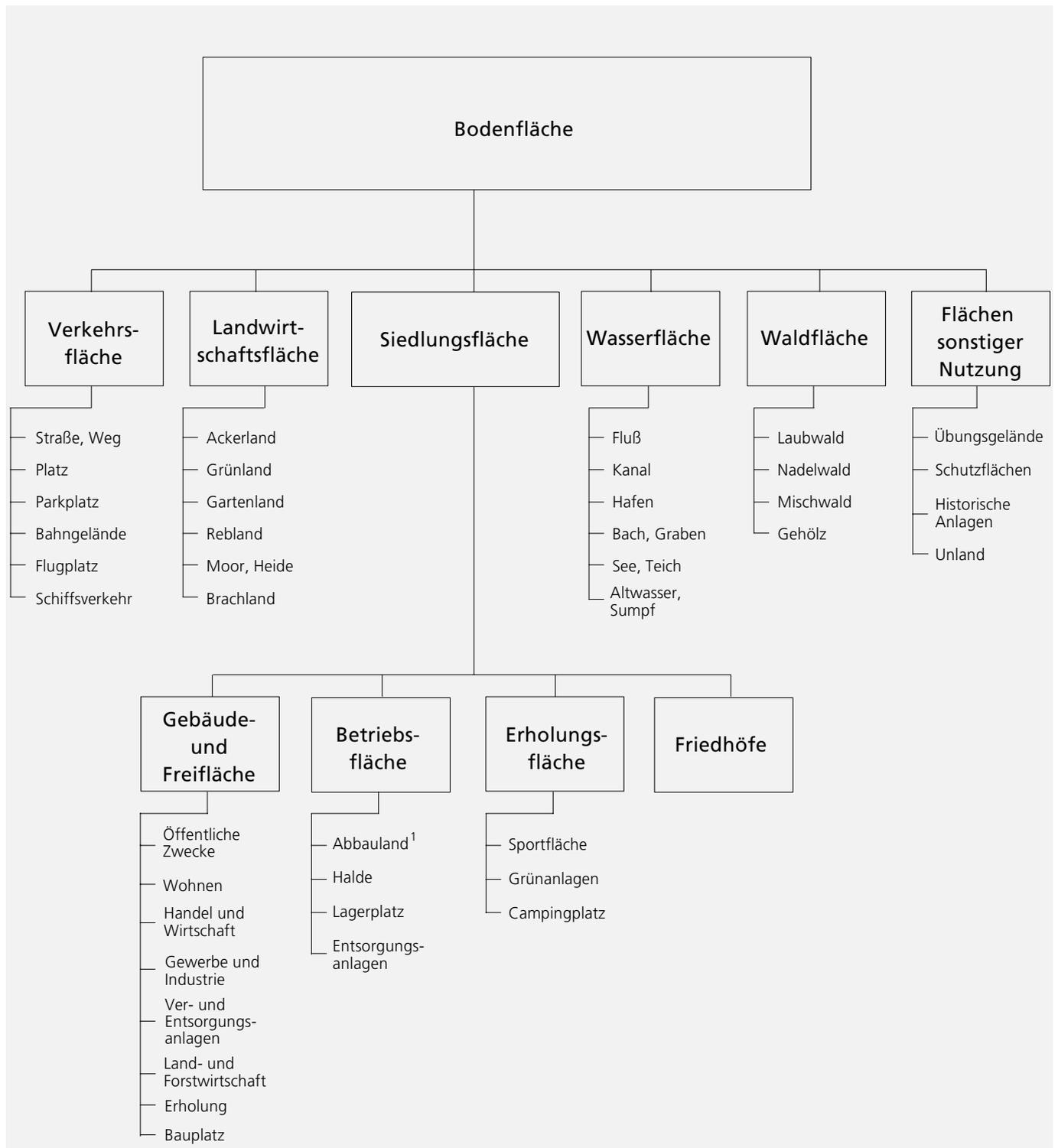
*Die Hälfte der Gemarkung Stuttgarts ist überbaut*

Die Gemarkung Stuttgart umfasst aktuell 20 734 ha. Diese Größe hat sich seit der letzten Eingemeindung im Jahre 1942 nur unwesentlich verändert. Die Hälfte der Bodenfläche ist als Siedlungs- und Verkehrsfläche überbaut. Zur unbebauten Hälfte zählen die Landwirtschafts-, Forst- und Wasserflächen. Der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche hat sich seit 1980 um 14,7 Prozent vergrößert. Der Zuwachs an Siedlungs- und Verkehrsfläche beschreibt aber nicht nur den Zuwachs an „versiegelter“ Fläche, also das Abdichten offener Böden durch bauliche Anlagen, Verkehrsflächen und Freiflächengestaltung. Die einzelnen Flurstücke umfassen neben den bebauten Teilen auch die der Bebauung untergeordneten Flächen wie zum Beispiel Hausgärten oder Verkehrsgrün.

*Landwirtschaftliche Freifläche seit 1980 um fast ein Viertel geschrumpft*

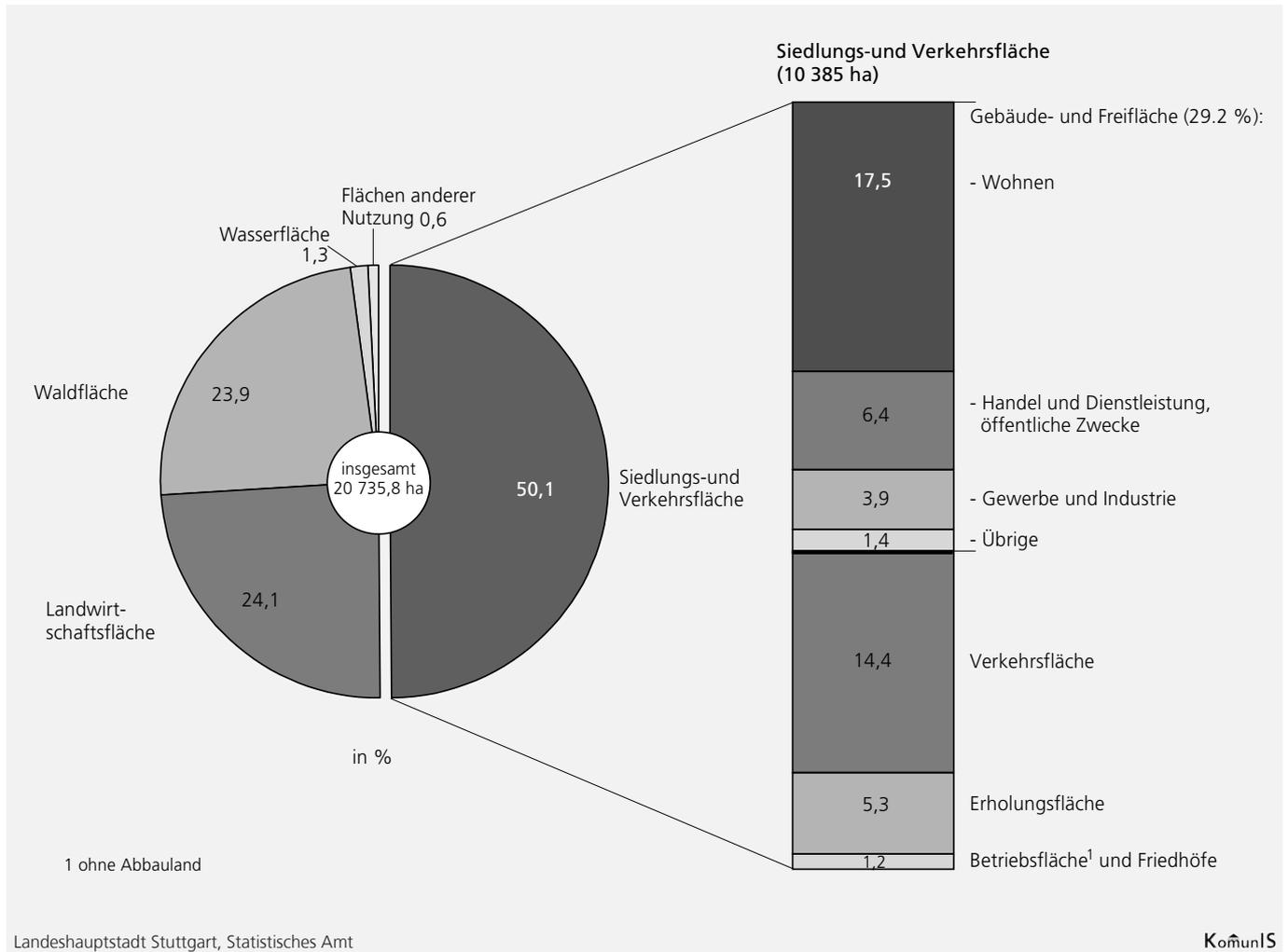
In Abbildung 2 ist die aktuelle Flächennutzung und in Abbildung 3 die Flächenbilanz für die Zeitstände 2002 und 1980 im Einzelnen dargestellt: Die quantitativ wichtigste Veränderung vollzog sich in der Zunahme der Gebäude- und Freifläche und der Erholungsfläche auf Kosten der landwirtschaftlichen Nutzung. 1417 ha landwirtschaftlicher Boden wurde seit 1980 für andere Nutzungen umgewidmet. Diesem Rückgang um 22,1 Prozent steht eine Zunahme von 14,6 Prozent bei der Gebäude- und Freifläche gegenüber. Auch die Erholungsflächen haben mit 50,9 Prozent kräftig dazu gewonnen. Eine tabellarische Übersicht zur Entwicklung der Flächennutzung seit 1980 befindet sich im Anhang.

Abbildung 1: Schematische Darstellung der Flächennutzung



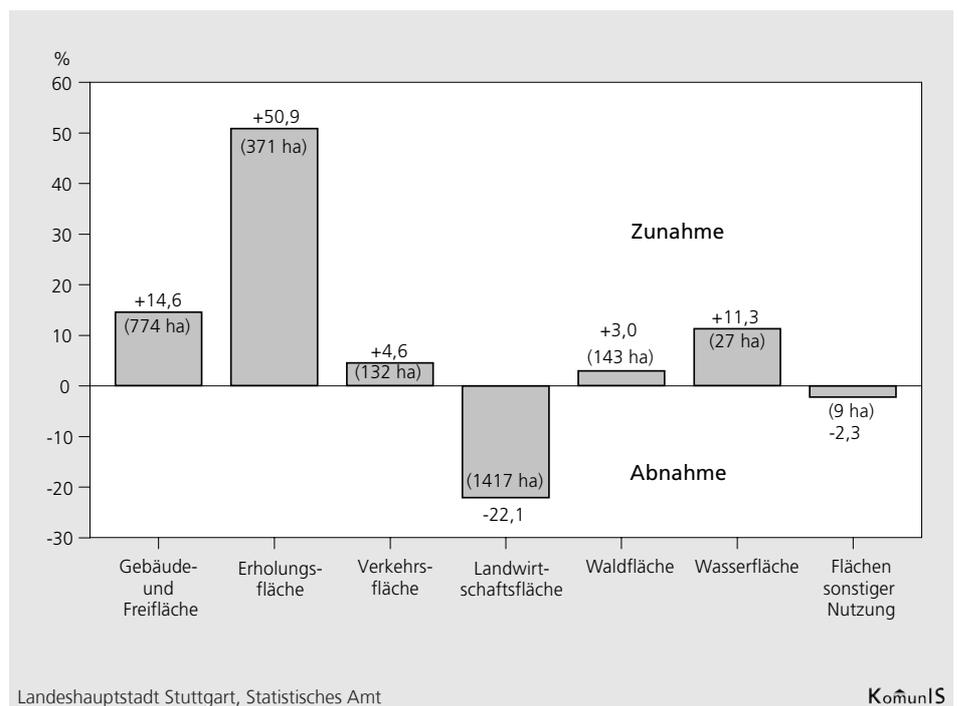
<sup>1</sup> In der Berechnung der Siedlungsfläche ist das Abbauland nicht enthalten

Abbildung 2: Bodenfläche in Stuttgart 2002



20

Abbildung 3: Flächenbilanz in Stuttgart 1980/2002



## Gebäude- und Freifläche

*Gebäude und Freifläche seit 1980 um 14,6 % gewachsen*

Die Entwicklung der Flächennutzung wurde auch in den letzten 20 Jahren im Wesentlichen durch den großen Bedarf an neuen Wohn- und Gewerbeflächen bestimmt. Seit 1980 nahm dadurch der Anteil der Gebäude- und Freifläche um 774 ha oder 14,6 Prozent zu, wenngleich auch der jährliche Flächenverbrauch dieser Nutzungsart kontinuierlich zurückging. Allein 60 Prozent der Gebäude- und Freifläche sind dem Wohnen vorbehalten, etwa ein Viertel für gewerbliche Nutzungen, 10 Prozent für öffentliche Zwecke.

*Auf den Bau der Großsiedlungen folgte die Zeit des Stadtumbaus*

Der erhebliche Bedarf an Wohnungen nach dem Zweiten Weltkrieg verursachte den Bau von Großsiedlungen wie Rot, Giebel, Dürtlewang und Freiberg. Insgesamt wurden in der Zeit von 1950 bis 1970 22 Gebiete mit ca. 71 000 Einwohnern aufgesiedelt. Nach den Jahren des Wohnungsbaubooms traten dann in den achtziger Jahren große Stadterweiterungen endgültig in den Hintergrund. Neben der Erschließung weniger großer Baugebiete am äußeren Rand der Stadt wie Heumaden - Über der Straße, Belau-Himmereich in Botnang, Pfaffenäcker in Weilimdorf sowie der Arrondierung bestehender Baugebiete wie beispielweise Stammheim-Süd wurde der Schwerpunkt auf den Stadtumbau gelegt. In diese Zeit fällt auch das größte innerstädtische Sanierungsprojekt, das Bohnenviertel.

*Hohe Nachfrage nach Wohnbauflächen durch Flächenrecycling und Nachverdichtung befriedigt*

Der durchschnittliche jährliche Zuwachs der Gebäude- und Freifläche zwischen 1980 und 1990 von ca. 46,8 ha sank in den neunziger Jahren trotz der großen Engpässe am Wohnungsmarkt auf 31,8 ha. Die unerwartet starken Zuwanderungen aus Osteuropa und den Kriegsgebieten des ehemaligen Jugoslawien und Albanien stellten in dieser Zeit hohe Anforderungen an die Wohnungs- und Städtebaupolitik. Durch Flächenrecycling von Industriebrachen, der Konversion ehemals militärisch genutzter Flächen (Obere Ziegelei, Brenzstraße, Burgholzhof) sowie Nachverdichtungsprogramme wurde erfolgreich der Druck von der Neuerschließung großer Wohnbauflächen genommen.

*Trend zur Reihenhausbebauung. Dennoch: Rückgang des jährlichen Zuwachses der Gebäude- und Freifläche*

Rückläufige Aussiedler- und Asylbewerberzahlen und generell sinkende Einwohnerzahlen veranlassten die kommunale Wohnungspolitik im letzten Drittel der neunziger Jahre ihren Schwerpunkt auf ein Familienbauprogramm und die Wohneigentumsförderung zu verlagern. Im Rahmen des kommunalen Sonderprogramms „Preiswertes Wohnen“ wurden zahlreiche neue Gebiete (Arrondierungsflächen) überwiegend für eine Reihenhausbebauung ausgewiesen. Ziel des bis 2005 gehenden Förderprogramms ist es, jungen Familien die Eigentumbildung zu erleichtern, und sie dadurch an den Wohnort Stuttgart zu binden. Der Trend zum Eigenheim hält seither unvermindert an. 2000 und 2001 waren zwei Drittel aller Neubauten Einfamilienhäuser. Der flächenschonendere Geschosswohnungsbau ist damit deutlich in die Defensive geraten. Dennoch ist auch in den ersten Jahren des neuen Jahrtausends der durchschnittliche jährliche Zuwachs der Gebäude- und Freifläche auf 22,1 ha weiter zurückgegangen.

*Schrumpfung der Flächen im sekundären Sektor. Flächenzugewinne im Dienstleistungsbereich*

Auch der Wirtschaftsstandort Stuttgart hat Flächenansprüche, und die Ansiedlung finanzkräftiger Betriebe bzw. die Vermeidung von Betriebsverlagerungen hat trotz Flächenknappheit eine hohe kommunalpolitische Priorität. Die seit 1990 aufgesiedelten Arbeitstättengebiete Weilimdorf-Nord 3/4 und Unterer Grund in Vaihingen mit je 12 ha und Entenäcker in Plieningen mit 9 ha werden auf unbestimmte Zeit die letzten größeren Neuerschließungen gewesen sein. Die Entwicklung der Gebäude- und Freiflächen für Gewerbe/Industrie und Handel/Wirtschaft von 1996 bis 2002 kann in Tabelle 1 nachvollzogen werden. Deutlich lässt sich der Strukturwandel im Sekundären Sektor ablesen. Die Flächen für den produzierenden gewerblichen und industriellen Bereich sind in den letzten sechs Jahren um 96 ha oder 3 Prozent zurückgegangen, während der expandierende Dienstleistungssektor einen Flächenzugewinn um 71,6 ha (+ 20,4 %) erfahren hat.

Tabelle 1: Gebäude- und Freiflächen für Wohnen und Arbeiten in Stuttgart 1996 bis 2002

Jahr	Insgesamt	Darunter			
		Wohnen <sup>1</sup>	Arbeiten insgesamt	davon	
				Handel und Wirtschaft	Gewerbe und Industrie
ha					
1996	5 925,7	3 527,6	1 308,6	470,1	838,5
1997	5 940,7	3 550,2	1 313,0	482,7	830,3
1998	5 979,1	3 563,1	1 320,6	500,1	820,5
1999	5 998,2	3 578,3	1 328,7	511,5	817,2
2000	6 024,4	3 617,1	1 345,0	536,5	808,5
2001	6 032,3	3 623,7	1 358,3	557,1	801,2
2002	6 064,4	3 633,1	1 380,2	566,1	814,1
<b>Veränderung 1996/2002</b>					
ha	138,7	105,5	71,6	96,0	- 24,4
%	2,3	3,0	5,5	20,4	- 2,9
<sup>1</sup> Einschließlich Hausgärten					
Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt					
KoMunIS					

Seit 1980 Zunahme der Sport- und Spielflächen um ein Fünftel, der Park- und Gartenanlagen um ein Drittel

## Erholungsfläche

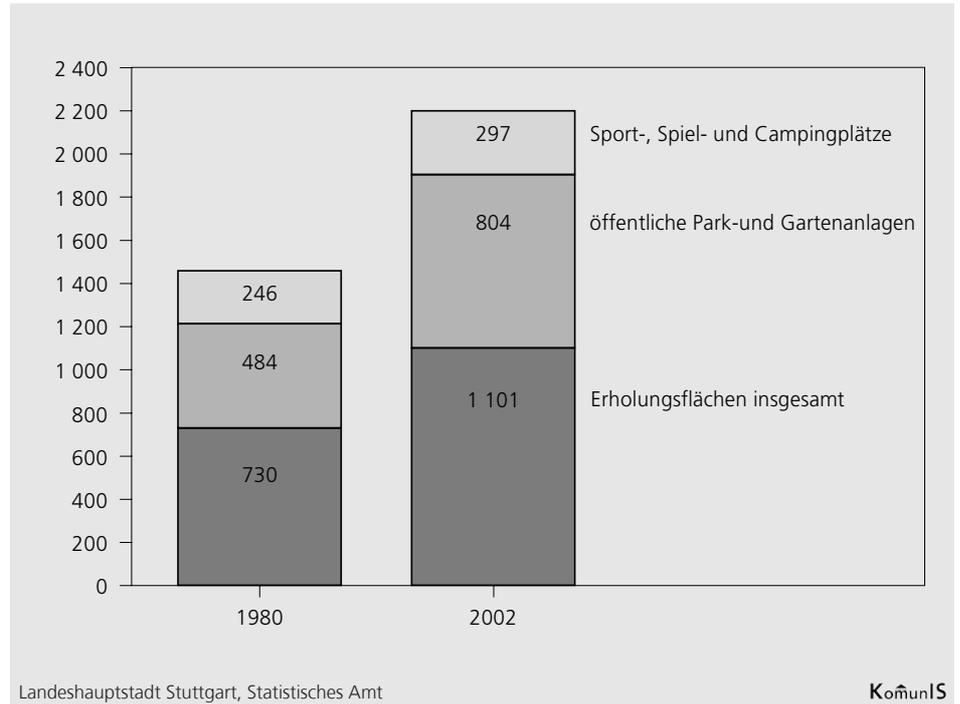
5,3 Prozent der Bodenfläche Stuttgarts, 1101 ha, wird als Erholungsfläche genutzt. Davon entfallen drei Viertel auf öffentliche Park- und Gartenanlagen. Die restliche Fläche ist der Sport-, Spiel- und Campingnutzung vorbehalten. Bauliche Anlagen sind hierbei nicht enthalten, sondern der Gebäude- und Freifläche zugerechnet (vgl. Abbildung 4). Obwohl Stuttgart, die so genannte Stadt zwischen Wald und Reben, durch seinen für eine Großstadt ungewöhnlich hohen Waldanteil von 23 Prozent und Weinberge bis fast in Citylage schon immer sehr durchgrünt war, wurde in den letzten 25 Jahren doch kontinuierlich am Ausbau und der Verknüpfung von Parks und Erholungsflächen gearbeitet. Im Rahmen der Internationalen Gartenbauausstellung (IGA) 1993 wurde das „Grüne U“ geschlossen. Eine zusammenhängende Parklandschaft von den Oberen Anlagen in der Stadtmitte über die Mittleren und Unteren Anlagen, den Park der Villa Berg zum Rosensteinpark, vom Leibfriedschen Garten und Wartberg bis zum Höhenpark Killesberg entstand. 1994 gab es infolgedessen einen Flächenzuwachs von 9,5 Prozent. Insgesamt haben die Flächen für öffentlichen Park- und Gartenanlagen seit 1980 um zwei Drittel (319 ha), die Sport-, Spiel- und Campingfläche hat um 21,1 Prozent zugenommen.

## Verkehrsfläche

Leitbild der autogerechten Stadt verursachte immense Flächenversiegelungen

14,4 Prozent der Bodenfläche Stuttgarts, 2981,6 ha, sind dem Verkehr vorbehalten. Davon entfallen 69 Prozent auf Straßenflächen, 14,8 Prozent sind Bahngelände. Die Realisierung der Planungsvorstellungen von einer autogerechten Stadt hatte in der sechziger und frühen siebziger Jahren, immense Flächenversiegelungen und Zerschneidungseffekte zur Folge. Der Flächenverbrauch vor allem für den autobahnähnlichen Ausbau der durch Stuttgart führenden Bundesstraßen betrug in der Zeit von 1960 bis 1970 492 ha. Auch in den darauf folgenden Jahrzehnten war der Verkehrsflächenbedarf beträchtlich. Zwischen 1980 und 1990 lag der Flächenzuwachs immerhin noch bei 140,5 ha.

Abbildung 4: Erholungsflächen in Stuttgart 1980 und 2002



*Defensive Verkehrsflächenentwicklung zu Beginn der 90er-Jahre*

Eine entscheidende Trendwende trat in der Verkehrsplanung erst mit der Konzeption zum Flächennutzungsplan 2010, Anfang der neunziger Jahre ein. Die konsequente Umsetzung des Leitbildes „Stadtverträgliche Mobilität“, das heißt, größtmögliche Verkehrsvermeidung durch sinnvolle Zuordnung von Nutzungen und Veränderungen des Modal-Split zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel, lässt sich deutlich an der weiteren Flächenentwicklung ablesen. Zwischen 1990 und 2000 wurde per Saldo nur noch eine Fläche von 8,6 ha für den Verkehr neu erschlossen.

*Verkehrsflächenentwicklungen im Rahmen von „Stuttgart 21“*

Tabelle 2 zeigt die Flächennutzung nach Verkehrsarten seit 1996. Größere Veränderungen gab es 2002 bei den Bahnflächen. Hier fanden im Rahmen des Projektes Stuttgart 21 im Bereich des Güterbahnhofs Bad Cannstatt Verkehrsflächenentwicklungen von 13,5 ha statt. Die Straßenflächen haben in den letzten sechs Jahren nur leicht zugenommen (4,8 ha). Nach der im Tiefbauamt geführten Statistik über die Art und Länge des Stuttgarter Straßennetzes wurden seit 1996 ausschließlich neue Gemeindestraßen gebaut.

*Große Probleme durch wachsendes Verkehrsaufkommen*

Insgesamt lässt sich die Entwicklung der Verkehrsfläche seit 1990 verhalten optimistisch beurteilen. Rechnerisch hat sich in diesem Zeitraum der Flächenanteil um 0,3 Prozent reduziert. Zwar gab es in nennenswertem Umfang keinen Straßenrückbau, aber im Saldo auch keinen erheblichen Flächenmeherverbrauch, trotz der Ausbaumaßnahmen einiger Bundesstraßen und Ortsumfahrungen. Der Gefahr des „Flächenfraßes“ durch den stark wachsenden Individualverkehr wurde in den letzten zwölf Jahren durch eine vergleichsweise ressourcenschonende und umweltverträgliche Planung sowie durch den konsequenten Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs entgegnet. Die weitaus größeren Probleme bestehen zur Zeit in den negativen Folgen des zunehmenden Verkehrsaufkommens, der Emissions- und Lärmbelastung, wie der aktuelle Bericht des Amtes für Umweltschutz „Luftbilanz Stuttgart 2001“<sup>5</sup> zeigt.

Tabelle 2: Verkehrsflächen in Stuttgart  
1996 - 2002

Jahr	Verkehrsfläche insgesamt	Davon				
		Straße	Weg und Platz	Parkplatz	Bahngelände	Schiffsverkehr
ha						
1996	2977,5	2052,7	400,0	73,5	450,8	0,5
1997	2986,7	2050,5	402,2	78,0	455,4	0,5
1998	2987,3	2057,6	399,8	78,6	450,8	0,5
1999	2998,4	2066,3	402,4	81,9	447,3	0,5
2000	2999,4	2065,4	402,6	80,5	450,4	0,5
2001	2998,5	2060,4	402,4	79,5	455,7	0,5
2002	2981,6	2057,5	402,3	79,1	442,2	0,5
Veränderung 1996/2002						
ha	4,0	4,8	- 0,3	5,6	- 8,6	-

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

KommunIS

### Landwirtschafts-, Wald- und Wasserfläche

*Stark konkurrierende Nutzungsansprüche an freie Landschaft*

Die Landwirtschaftsfläche scheint der Flächenpool für bauliche Wünsche schlechthin zu sein. Widersprechende, konkurrierende Nutzungsansprüche an die freie Landschaft wie Nahrungsmittelproduktion, Naherholung, Sport oder Naturschutzbelange stoßen hier so hart aufeinander wie nirgendwo und müssen innerhalb der landwirtschaftlichen Fläche ausbalanciert werden. Seit 1980 ist die Landwirtschaftsfläche um ein gutes Fünftel, 1417,3 ha, geschrumpft. In den achtziger Jahren war es eine Fläche von 121 Fußballfeldern, die jährlich neu versiegelt wurde. Zwischen 1990 und 2000 bewegte sich der Flächenverbrauch noch immer in einer Größenordnung von 93 Fußballfeldern pro Jahr. Der Anteil der Landwirtschaftsfläche an der gesamten Bodenfläche beträgt 2002 24,1 Prozent, 7 Prozentpunkte weniger als 1980. 39,4 Prozent der landwirtschaftlichen Böden sind Gartenland. Ein Drittel wird als Ackerland, ein Fünftel als Grünland und 8,1 Prozent als Rebland genutzt. Die Reblandflächen sind die einzigen Agrarflächen, die in den letzten 22 Jahren im Umfang unverändert geblieben sind (vgl. Abbildung 5).

*Rückgang der Landwirtschaftsfläche seit 1980 um 22 Prozent*

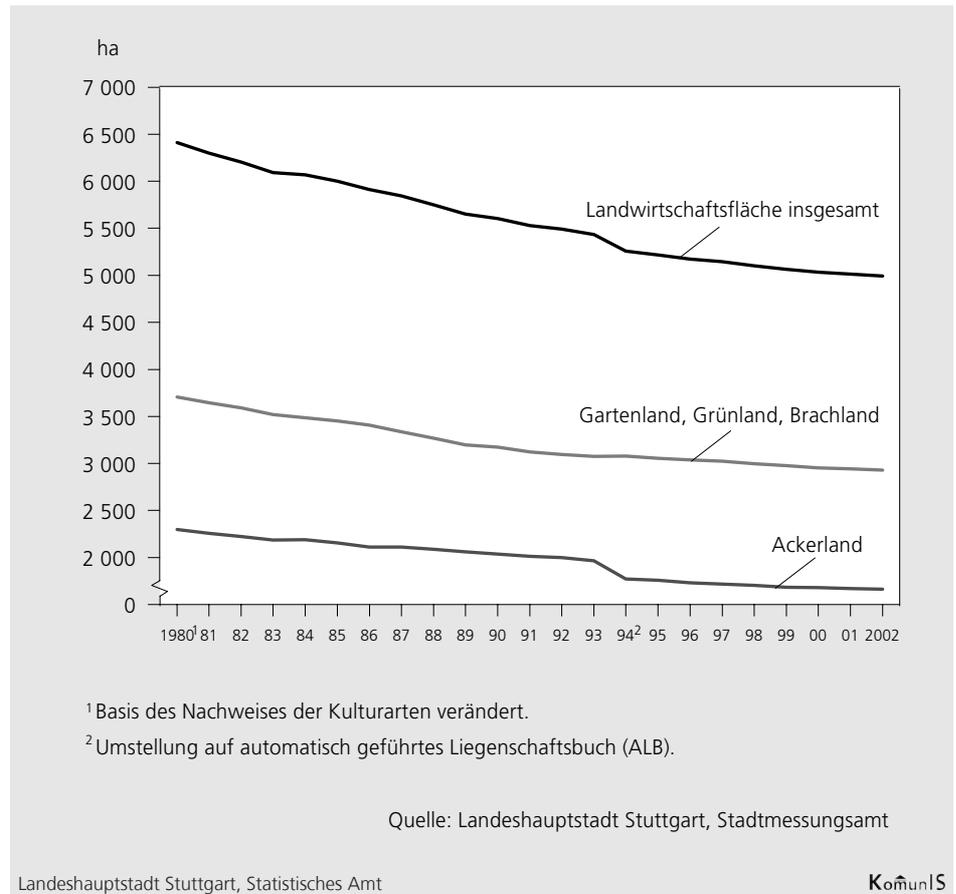
Fast unverändert in ihrer Größe sind seit der Nachkriegszeit die Stuttgarter Waldflächen. Die vielfältigen im Landeswaldgesetz festgeschriebenen Funktionen des Waldes für den Naturhaushalt sind bei allen Maßnahmen im Wald zu beachten. Waldinanspruchnahmen sind deshalb vom Grundsatz her „tabu“. Vielmehr gab es sogar seit 1980 in vielen Jahren kleinere Flächenzuwächse. Insgesamt sind die Waldungen zwischen 1980 und 2002 um 3 Prozent oder 142,7 ha gewachsen. Ganz aktuell wurde zu Beginn dieses Jahres mit der Forstverwaltung über den Standort eines „Zwischenangriffes“ für den Bau des Fildertunnels im Rahmen des Projektes Stuttgart 21 verhandelt. Durch die Verlegung der geplanten Baustelle in benachbartes Waldgebiet, hätten landwirtschaftliche Versuchsflächen der Universität Hohenheim und ein angrenzendes Wohngebiet geschont werden können. Ein Eingriff in den Wald (5-6 ha) fand trotz vorgesehener Ausgleichs-Aufforstungen keine Genehmigung. In der Zwischenzeit wurde die Baustelle jedoch an einen weniger konfliktträchtigen Standort verlegt

*Kein Eingriff in Waldflächen seit 50 Jahren*

*Kein technischer Gewässerausbau seit den 80er-Jahren*

Zwei Drittel der Stuttgarter Wasserflächen entfallen auf die Gemarkung durchziehende Flüsse und Bäche, ein knappes Viertel sind Seen und Teiche. Die Gesamtwasserfläche von 270,2 ha hat sich seit 1980 um 27,4 ha oder 11,3 Prozent vergrößert. Seit den achtziger Jahren hat der Umweltschutzaspekt auch beim Gewässerausbau einen deutlichen Wandel bewirkt. Der technische Gewässerausbau gehört der Vergangenheit an. Mit den Renaturierungsmaßnahmen der Fließgewässer

Abbildung 5: Entwicklung der Landwirtschaftsfläche in Stuttgart seit 1980



wurden gleichzeitig auch Naherholungsmöglichkeiten für die städtische Bevölkerung geschaffen. Zwischen 1980 und 1990 war dies eine zusätzliche Wasserflächen von + 20,8 ha.

### Indikatoren zur Siedlungsstruktur

Wohnfläche seit 1980 um 6 m<sup>2</sup> je Einwohner gestiegen

„Versiegeltes Land“, „Land im Beton“, „Asphalt statt Vielfalt“. Solche Schlagzeilen beschreiben düster den noch immer wachsenden Flächenverbrauch. Die wohlstandsbedingte stetige Zunahme der Wohnfläche - seit 1980 ist die durchschnittliche Wohnfläche je Einwohner um ca. 6 m<sup>2</sup> auf 36,3 m<sup>2</sup> gestiegen - und der Wohnwunsch einer breiten Bevölkerungsschicht nach einem preiswerten Eigenheim im Grünen, der sich im Umland offenbar leichter realisieren lässt, erzeugen seit Jahren trotz abnehmender Einwohnerzahlen einen permanenten Druck, neue Siedlungsflächen zu erschließen.

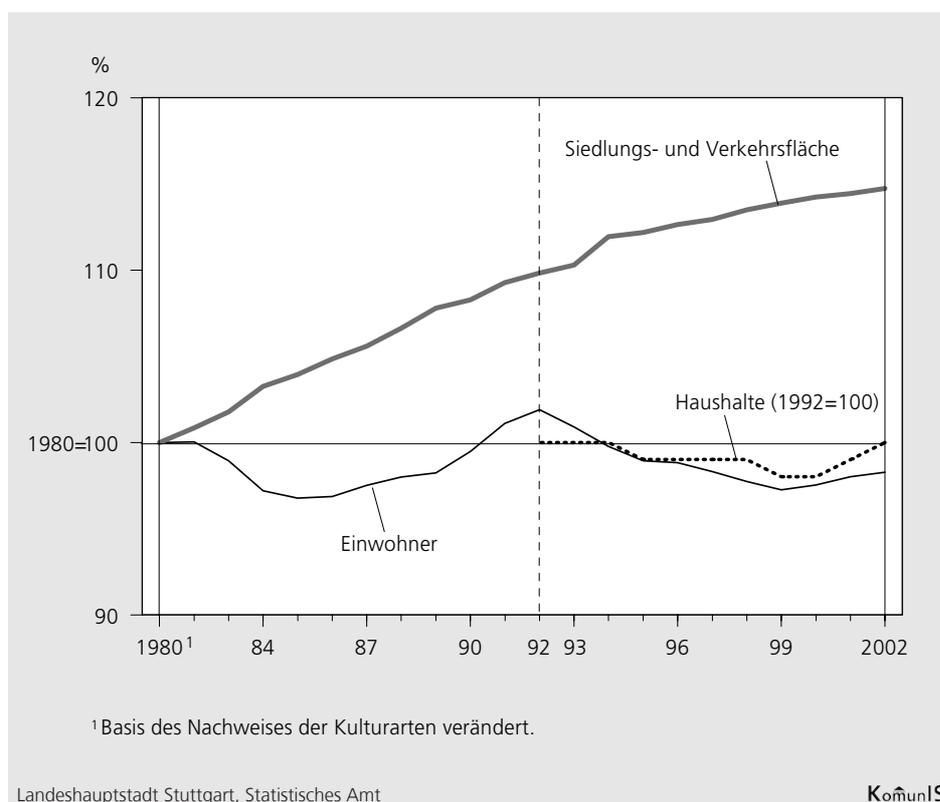
Kommunales Familienbauprogramm versucht Abwanderung entgegenzuwirken

Alarmiert über die sinkenden Einwohnerzahlen ließ der Gemeinderat der Stadt Stuttgart Mitte der neunziger Jahre Ausmaß und Gründe der Abwanderung untersuchen. Die Ergebnisse der Wanderungsmotivbefragungen des Statistischen Amtes<sup>6</sup> sowie die städtebaulichen und wohnungsbezogenen Analysen des Stadtplanungsamtes<sup>7</sup> begründeten die Neufassung des Familienbauprogramms sowie des Programms Preiswertes Wohneigentum. Für den Bau von Reihenhäuser stellte die Stadt Stuttgart in den letzten Jahren in größerem Umfang verbilligte Grundstücke zur Verfügung. Hier zeigt sich einmal mehr das Dilemma konkurrierender Ziele in der Kommunalpolitik. In der Tat gibt es kaum ein Handlungsfeld, bei dem das komplexe Gefüge von ökologischen, ökonomischen und sozialen Anforderungen so sichtbar wird wie im Bereich der Flächennutzung im Allgemeinen und der Siedlungsentwicklung im Speziellen.

*Entwicklung des Überbauungsgrades erst Mitte der 90er-Jahre deutlich langsamer*

Seit 1980 hat die Stadt Stuttgart ihre Siedlungs- und Verkehrsfläche um 1333 ha (14,7 %) ausgedehnt. In der gleichen Zeit ist die Zahl der Einwohner aber um 10 423 Personen gesunken. Abbildung 6 zeigt eindrucksvoll die auseinander gehende Schere zwischen der Siedlungs-/Verkehrsflächenentwicklung- und der Einwohnerentwicklung in den letzten zwei Jahrzehnten. Dabei mag es als Trost erscheinen und als Zeichen einer Trendwende gesehen werden, dass die Flächenneuanspruchnahme zwischen 1990 und 2000 „nur“ um 5,5 Prozent gewachsen ist, während sie im Jahrzehnt davor noch bei 8,3 Prozent lag. Die Entwicklung des Überbauungsgrades (Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Bodenfläche), hat sich dennoch seit Mitte der 90er-Jahre deutlich verlangsamt.

Abbildung 6: Entwicklung der Siedlungs- und Verkehrsfläche und der Bevölkerungs- und Haushaltszahlen in Stuttgart seit 1980



*Rückschreitende Siedlungs- und Bebauungsdichten führen künftig zu höheren Infrastrukturkosten*

Trotz rückläufiger Einwohner- und Haushaltszahlen herrschte in Stuttgart in den neunziger Jahren ein enorm hohes Wohnungsdefizit, das eine überproportional starke Bautätigkeit und einen entsprechenden Flächenverbrauch zur Folge hatte. Die Tatsache, dass immer weniger Einwohner in immer mehr Haushalten lebend, immer mehr Wohnungen auf einer immer größeren Siedlungs- und Verkehrsfläche benötigen, ist nicht nur ein ökologisches, sondern zunehmend auch ein soziales und ökonomisches Problem. Bisher ging die Siedlungsflächenzunahme in der Regel mit einer Zunahme an individuellem Komfort durch eine bessere Flächenausstattung für Wohnen, Arbeiten und Freizeit einher. Mit abnehmender Siedlungsdichte (Einwohner je km<sup>2</sup>) ist künftig für Infrastrukturausbau und -erhaltung sowie erhöhter wohn- und arbeitsbedingter Mobilität mit steigenden Kosten zu rechnen.

Die Siedlungsdichte in Stuttgart geht seit Jahrzehnten kontinuierlich zurück. 5695 Einwohner lebten 2002 auf einem km<sup>2</sup> Siedlungs- und Verkehrsfläche, das sind 1000 Personen weniger als 1970. Auch die Bebauungsdichte, das sind die Wohngebäude je km<sup>2</sup> Siedlungs- und Verkehrsfläche, ist infolge wachsender Siedlungs- und Verkehrsfläche schon seit Jahrzehnten rückläufig. Die Wohnungsdichte (2802 Wohnungen je km<sup>2</sup>) stieg seit 1980 leicht an. In Tabelle 3 verdeutlichen die dargestellten Indikatoren zur Siedlungsstruktur den fortschreitenden Entdichtungsprozess.

Tabelle 3: Indikatoren zur Siedlungsstruktur in Stuttgart seit 1980

Jahr	Siedlungs- und Verkehrsfläche	Überbauungsgrad <sup>1</sup>	Einwohnerdichte	Siedlungsdichte	Bebauungsdichte	Wohnungsdichte	Wohnfläche je Einwohner
	km <sup>2</sup>	%	Einwohner/km <sup>2</sup>	Wohngebäude/km <sup>2</sup>	Wohnungen/km <sup>2</sup>	m <sup>2</sup> /Einwohner	
1980	90,52	43,70	2 905	6 649	705	2 738	-
1985	94,08	45,37	2 809	6 190	702	2 776	-
1990	98,02	47,28	2 888	6 108	688	2 741	33,10
1995	101,55	48,98	2 872	5 863	680	2 758	34,58
2000	103,41	49,87	2 831	5 676	683	2 800	36,36
2002	103,85	50,08	2 852	5 695	685	2 802	36,37

<sup>1</sup> Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Bodenfläche insgesamt

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

Ko<sup>o</sup>m<sup>u</sup>n<sup>i</sup>S

*Bundesrepublik Deutschland verpflichtet sich zur Umsetzung der Habitat-Agenda*

Der Grundsatz eines sparsamen, natur- und sozialverträglichen Umgangs mit Grund und Boden ist seit der UN-Konferenz für Umwelt- und Entwicklung von Rio de Janeiro 1992 und der vier Jahre später stattfindenden Weltausstellung Habitat II national und international anerkannt. Die Umsetzung der Habitat-Agenda soll durch dokumentierte Best Practices und vergleichbare Wohn- und Siedlungsindikatoren erfolgen. Erstmals wurde damit eine Erfolgskontrolle für nachhaltige Siedlungsentwicklung vereinbart<sup>8</sup>. Dazu hat sich auch die Bundesrepublik Deutschland zusammen mit 171 Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen verpflichtet.

*Nachhaltigkeitsgedanke in Bundes-, Landesgesetzen ...*

In der Folgezeit wurde das Prinzip der Nachhaltigkeit im Art. 20 a des Grundgesetzes als Staatsziel erklärt und der im Baugesetzbuch definierte Grundsatz des sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden in das Raumordnungsgesetz integriert. Der neu aufgelegte Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg 2002 geht in den Plansätzen zur Siedlungsentwicklung und Flächenvorsorge ausführlich auf die Umsetzung des Nachhaltigkeitsgedankens ein. Dem Grundsatz Ausbau vor Neubau folgen konkrete Vorschläge zur Vermeidung und Reduzierung neuer Flächeninanspruchnahme und Bodenversiegelung<sup>9</sup>.

*... und im Flächennutzungsplan der Stadt Stuttgart verankert*

Auch der Flächennutzungsplan 2010 der Stadt Stuttgart wurde unter den Leitvorstellungen einer nachhaltigen Raumentwicklung im Sinne der Agenda 21 von Rio de Janeiro und der Habitat-Agenda von Istanbul erstellt. „Kompakt, urban, grün“ lautet das vom Gemeinderat beschlossene Leitbild für eine sozialverträgliche, nachhaltige Stadtentwicklung. Der Vorrang der Innenentwicklung (Bauflächenpotenziale im Bestand) vor der Außenentwicklung (Neubauf Flächen), ein hohes Maß an baulicher Nutzung und die sinnvolle Zuordnung von Nutzungen sind die Bausteine einer flächenschonenden Stadtentwicklung.

*Vorrang der Innenentwicklung*

Das Verhältnis der Innen- zur Außenentwicklung soll nach der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie 3:1 betragen. Für die faktische Realisierung wurde durch das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung im Modellprojekt „Städte der Zukunft“ eine indikatorgestützte Erfolgskontrolle initiiert. Stuttgart, das als Referenzstadt an diesem Projekt teilnimmt, hat diesen städtebaulichen Orientierungswert im Jahr 2000 sogar deutlich übertroffen. Wichtige Bestandteile einer erfolgreichen Innenentwicklung sind Baulandmonitoring und kommunales Flächenmanagement. Beide Instrumente wurden in den letzten Jahren in Stuttgart eingerichtet und werden nach und nach ausgebaut. Seit 1990 werden Baulücken zunächst in abgeschlossenen Umlegungsgebieten, inzwischen auch über die gesamte Stuttgarter Gemarkung erfasst. Im März 2001 wurde das Projekt „Nachhaltiges Bauflächenmanagement Stuttgart“ in das Förderprogramm BWPLUS<sup>10</sup> des Landes Baden-Württemberg aufgenommen. Die Erfassung der Bauflächenpotenziale und der Aufbau einer fortschrei-

*Projekt nachhaltiges Bauflächenmanagement abgeschlossen*

bungsfähigen Datenbank stehen vor dem Abschluss. „Die Landeshauptstadt Stuttgart sei Vorreiter im haushälterischen Umgang mit Flächen“ zitieren die Stuttgarter Nachrichten den Leiter des Instituts für Städtebau und Landesplanung der Universität Karlsruhe, Professor Bernd Scholl, in einem Artikel über den dramatisch steigenden Flächenverbrauch im Land<sup>11</sup>. Die künftige ressourcenschonende Siedlungsflächenplanung kann aber nicht mehr im engen kommunalen Radius erfolgen, sondern muss in ein großräumigeres, regionales Flächenmanagement eingebunden werden.

*Flächenschonende Stadtentwicklung durch hohes Maß an baulicher Nutzung*

Flächeneffiziente Maßnahmen ist das zweite Standbein einer haushälterischen Bodenpolitik im Sinne nachhaltiger Stadtentwicklung. Der Grundsatz eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden, wurde durch flächensparende Siedlungsformen, höhere städtebauliche Dichten und Revitalisierung von Brachflächen in vielen städtischen Projekten verwirklicht. Auch bei der Planung des jüngsten Großprojektes, Olympia 2012, wurde das Nachhaltigkeitsprinzip ernst genommen. Die Evaluierungskommission des Nationalen Olympischen Komitees bewertete die konsequente Umsetzung der Umwelt- und Nachhaltigkeitskriterien durch Umweltmanagement mit einem zweiten Platz.

Dennoch sind viele Ursachen des weiterhin andauernden Flächenverbrauchs nicht oder nur begrenzt durch die Raumordnung steuerbar. Die Gründe sind nicht nur im sozioökonomischen Wandel und den komplexen, oft konkurrierenden Aufgaben der Raumentwicklung zu sehen. Maßgeblichen Anteil hat auch die komplizierte Steuer- und Subventionspolitik, das Bodenpreisgefälle in den Stadtregionen und nicht zuletzt die Strukturpolitik mit dem Ziel der Wohnungsbauförderung durch Neubau.

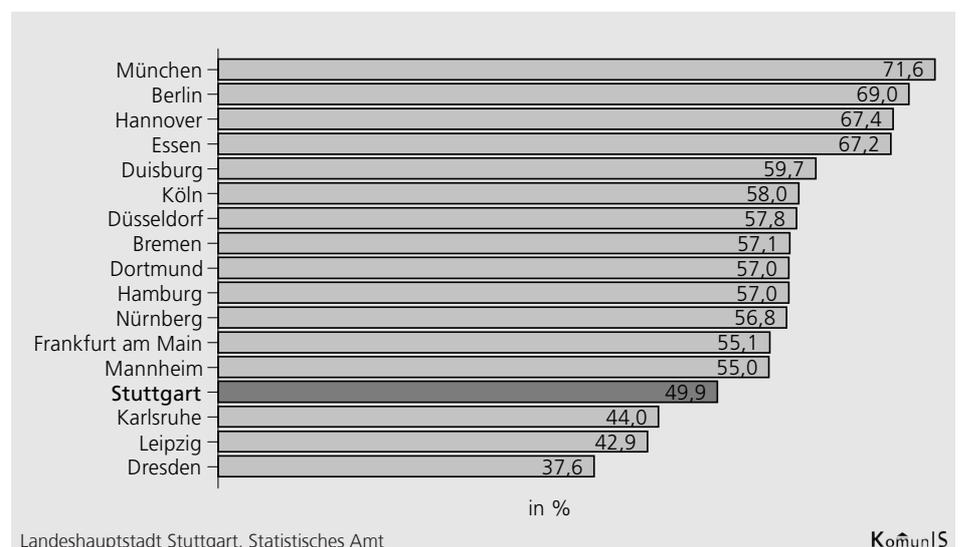
### Siedlungsstrukturindikatoren im Vergleich deutscher Großstädte

Die Daten für den Städtevergleich sind der CD-ROM „Statistik regional“ des Statistisches Bundesamtes, Ausgabe 2002 entnommen. Die Daten selbst beziehen sich auf das Jahr 2000.

Der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der gesamten Bodenfläche einer Kommune beschreibt das Verhältnis bebauter Umwelt zu naturnaher land- und forstwirtschaftlich genutzter Freifläche wie in Abbildung 7 dargestellt. Stuttgart hat mit einem Siedlungs- und Verkehrsflächenanteil von 49,9 Prozent, abgesehen von Leipzig und Dresden, die erst vor kurzem durch Eingemeindungen ihre Stadtfläche erweitert haben, den niedrigsten Überbauungsgrad unter den fünfzehn größten deutschen Städten. München, Berlin, Hannover und Essen liegen mit 69 bis 71,6 Prozent Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Spitze. Der Durchschnittswert beträgt 57,7 Prozent.

*Stuttgart hat den niedrigsten Überbauungsgrad im Städtevergleich*

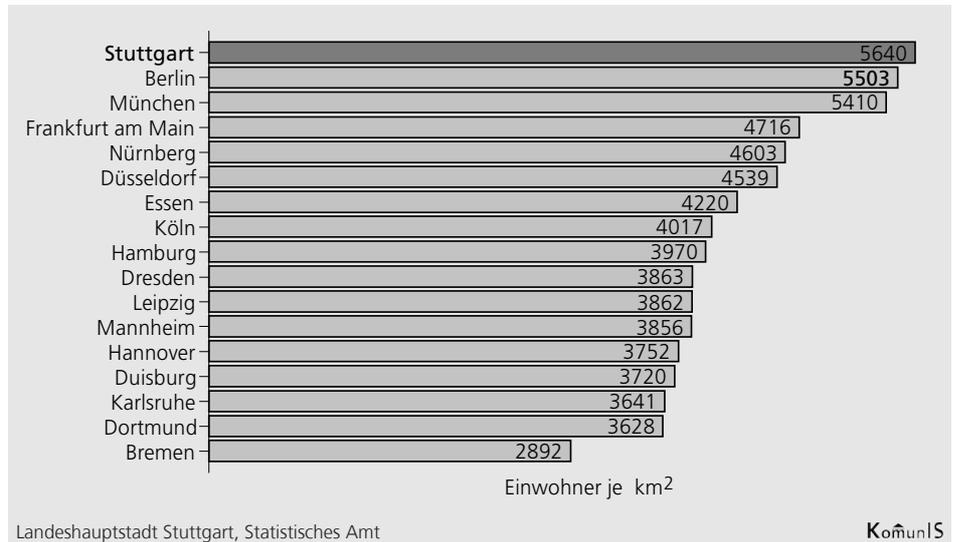
Abbildung 7: Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Bodenfläche insgesamt in deutschen Großstädten im Jahr 2000



*In Stuttgart höchste Siedlungsdichte*

Stuttgart, nach der Boden- oder Gemarkungsfläche die drittkleinste deutsche Großstadt, liegt nach der Zahl der Einwohner auf Platz acht. Wie Abbildung 8 zeigt, hat sie mit 5640 Einwohner je km<sup>2</sup> Siedlungs- und Verkehrsfläche die höchste Siedlungsdichte unter den Großstädten, die im Durchschnitt eine Dichte von 4289 Einwohner je km<sup>2</sup> Siedlungs- und Verkehrsfläche haben.

Abbildung 8: Siedlungsdichte deutscher Großstädte im Jahr 2000



*Hoher Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche für Verkehrsnutzung ...*

Der Anteil der Verkehrsfläche an der Siedlungs- und Verkehrsfläche bewegt sich in den Großstädten zwischen 20 und 31 Prozent. Stuttgart erreicht hierbei mit 29 Prozent einen Spitzenwert, der unter anderem durch die topografischen Gegebenheiten und den Bezug auf die vergleichsweise kleine Siedlungs- und Verkehrsfläche erklärbar ist. Stuttgart hat aber auch dank seiner ausgedehnten Wälder für eine Großstadt noch erstaunlich große zusammenhängende Freiflächen vorzuweisen (vgl. auch Karte zur Landschaftszerschneidung in Baden-Württemberg nach einer Untersuchung der Akademie für Technikfolgenabschätzung<sup>12</sup>). Betrachtet man den Anteil der Verkehrsfläche je Einwohner, steht Stuttgart sehr viel besser da. Mit 51,4 m<sup>2</sup> je Einwohner liegt es am unteren Ende des Städteranking, während in gleich großen Städten wie Dortmund oder Bremen 70 m<sup>2</sup> Verkehrsfläche auf jeden Einwohner entfallen. Auch in den beiden baden-württembergischen Städten Mannheim und Karlsruhe ist dieser Indikator mit ca. 75 m<sup>2</sup> /Einwohner überraschend hoch (vgl. Abbildungen 9 und 10).

*... aber niedriger Verkehrsflächenanteil je Einwohner*

Abbildung 9: Anteil der Verkehrsfläche an der Siedlungs- und Verkehrsfläche in deutschen Großstädten im Jahr 2000

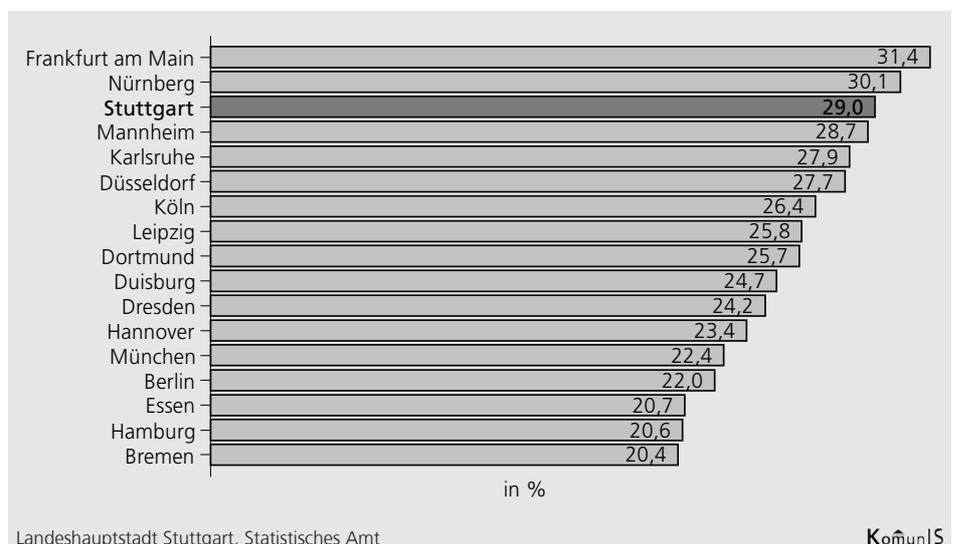
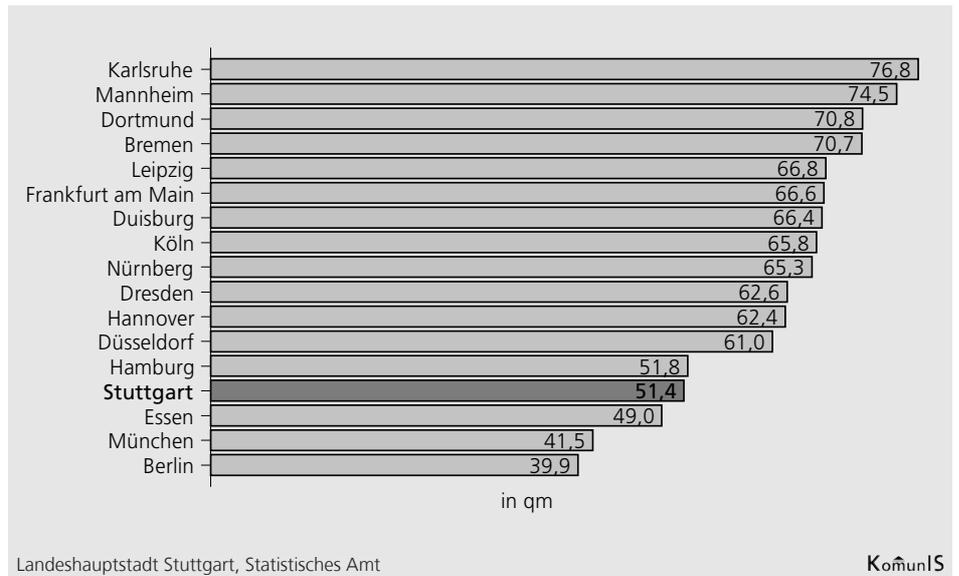


Abbildung 10: Verkehrsfläche je Einwohner in deutschen Großstädten im Jahr 2000



*Stuttgart ist die waldreichste Großstadt Deutschlands*

Reine Erholungsflächen, das heißt öffentliche Park- und Gartenanlagen sowie Flächen, die dem Sport dienen, stehen den Stuttgartern vergleichsweise in bescheidenem Maße zur Verfügung. Sowohl nach dem Anteil der Erholungsfläche an der Siedlungs- und Verkehrsfläche (10,4 Prozent) wie auch nach der Erholungsfläche je Einwohner (18,4 m<sup>2</sup>) rangiert Stuttgart am Ende der Rangliste (vgl. Abbildung 11). Die großen Waldgebiete sind aber für die Naherholung ein vollwertiger Ersatz. Fast keine Großstadt bietet seiner Bevölkerung einen so großen Umfang an Wald- und Erholungsflächen wie Stuttgart. Mit 103,3 m<sup>2</sup> je Einwohner liegt Stuttgart an der Spitze der Skala, das nur von Dresden mit seiner erst kürzlich erfolgten Gemarkungsarrondierung überholt wird. München belegt mit 33,3 m<sup>2</sup> je Einwohner den letzten Platz (vgl. Abbildung 12).

Gemäß dem Leitbild des Flächennutzungsplanes „Stuttgart 2010 - kompakt, urban, grün“, kann Stuttgart als die kompakteste und auch grünste Großstadt Deutschlands bezeichnet werden.

Abbildung 11: Anteil der Erholungsflächen an der Siedlungs- und Verkehrsfläche in deutschen Großstädten im Jahr 2000

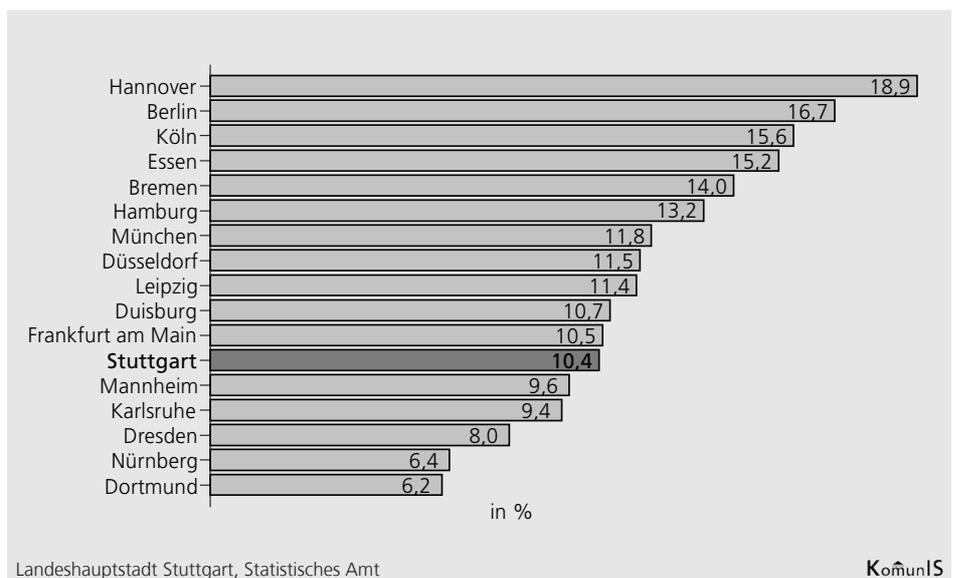
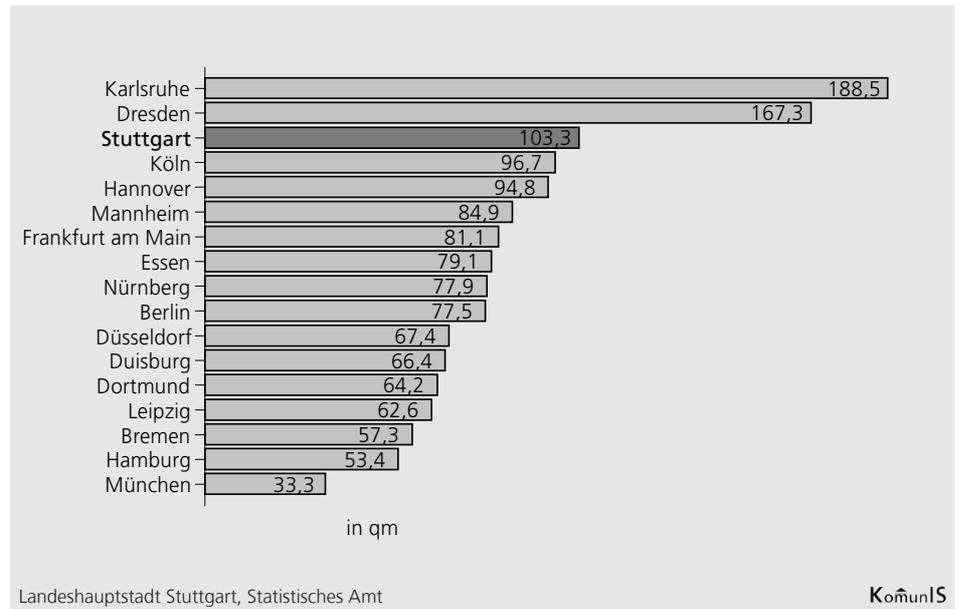


Abbildung 12: Wald- und Erholungsfläche je Einwohner in deutschen Großstädten im Jahr 2000



## Schlussbetrachtungen

*Vielfalt der Städte durch ausufernde Agglomerationsprozesse gefährdet*

„Vorn die Ostsee, hinten die Friedrichstraße. Ja das möchtest“. An der Verwirklichung dieses unerfüllbaren Traumes ist seit Tucholskys Tagen fleißig gearbeitet worden. Die Hoffnung auf ein ganzheitliches Leben mit dem Besten aus beiden Welten, dem ländlich Erholbaren und dem städtisch Betriebsamen hat sich auf die Ganzheit der Städte zerstörerisch ausgewirkt. Ihre Vielfalt ist in einem scheinbar endlosen Siedlungsbrei aufgegangen. Der ursprüngliche Gegensatz von Landschaft und Stadt hat sich aufgelöst. Die Innenstädte haben sich vielerorts zu reinen Einkaufszentren und sterilen Bürohauszonen gewandelt, die Stadtränder sind ausufernde Agglomerationen von Wohnquartieren, Gewerbe- und Industrieparks, Sport- und Freizeitanlagen. Urbanität, so der Soziologe Walter Siebel, ist nicht länger an einen spezifischen Ort gebunden. Stadt ist überall, Stadt ist nirgends<sup>13</sup>.

*Bedrohlicher Anstieg des Flächenverbrauchs in den letzten 50 Jahren*

Der Flächenverbrauch ist in den letzten 50 Jahren dramatisch angestiegen. Bundesweit wächst die Siedlungs- und Verkehrsfläche täglich um ca. 129 Hektar, das entspricht jedes Jahr einer Fläche von 73 000 Fußballfeldern. Die wohlstandsbedingte stetige Zunahme der Wohnfläche und der Wunsch einer breiten Bevölkerungsschicht nach einem preiswerten Eigenheim im Grünen, verursachen eine permanente Nachfrage nach neuen Siedlungsflächen. Naherholungsräume gehen verloren und, um am Wochenende ins Grüne zu kommen, müssen immer größere Strecken zurückgelegt werden. Auch im alltäglichen Leben erzwingt die ausufernde Siedlungstätigkeit eine wachsende Abhängigkeit vom Auto. Die Wege zur Arbeit, zum Einkaufen, in die Schulen, zu den Dienstleistungszentren werden immer länger, das Straßennetz immer dichter.

*Veränderte Planungsziele führten zu Rückgang des Flächenverbrauchs in den 90er-Jahren*

Seit 1980 hat die Stadt Stuttgart ihre Siedlungs- und Verkehrsfläche um 1333 ha (14,7 Prozent) ausgedehnt. Der größte Anteil (774 ha) entfällt auf die Gebäude- und Freiflächen. Dabei konnte der Druck auf die Neuerschließung großer Neubaufächen durch die unerwartet starken Zuwanderungen zu Beginn der 90er-Jahre durch Flächenrecycling von Industriebrachen und Nachverdichtungsprogramme noch relativ gut kompensiert werden. Auch die Erholungsflächen sind seit 1980 stark expandiert. Im Zusammenhang mit der Durchführung der Internationalen Gartenbauausstellung (IGA) wurde kontinuierlich der Ausbau und die Verknüpfung von Parks und Gartenlandschaften betrieben, so dass sich der Bestand um 371 ha vergrößerte. Der Flächenverbrauch für Verkehrszwecke zwischen 1980 und 1990 von 140 ha war immens. Veränderte Planungsziele zu Beginn der 90er-Jahre - größtmögliche Verkehrsvermeidung durch sinnvolle Nutzungszuordnungen und Veränderung des Mo-

dal Split zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel -, sowie die Entwidmung größerer Bahnflächenareale im Rahmen von Stuttgart 21 führten 1990 zu einer sparsamen Flächeninanspruchnahme im Saldo von 8,2 ha.

*Schere der Siedlungsflächen- und Einwohnerentwicklung geht immer weiter auseinander*

Der Neubedarf an Flächen speist sich sämtlich aus den Landwirtschaftsflächen, die in diesem Zeitraum um 22 Prozent geschrumpft sind. Schlagzeilen wie „Flächenfraß macht heimatlos“, „Land im Beton“, „Asphalt statt Vielfalt“ beschreiben düster die Folgen des wachsenden Flächenverbrauchs trotz rückläufiger Einwohner- und Haushaltszahlen (10 423 Personen seit 1980). Die Schere der Siedlungs-/Verkehrsflächen- und Einwohnerentwicklung geht immer weiter auseinander. Einwohner- und Siedlungsdichte nehmen seit Jahren ab. Dabei mag es als Trost erscheinen und als Zeichen einer Trendwende gesehen werden, dass sich die Geschwindigkeit mit der der Flächenverbrauch voranschreitet, verlangsamt. Zwischen 1990 und 2000 ist die Siedlungs- und Verkehrsfläche „nur“ um 5,5 Prozent gewachsen, während die Zunahme im Jahrzehnt davor noch bei 8,3 Prozent lag.

*Zur Umsetzung der Habitat-Agenda wurde Nationale Nachhaltigkeitsstrategie entwickelt*

Für die einen ist diese Entwicklung ein Garant wirtschaftlichen Wachstums, für die anderen eine zentrale Ursache vieler Umwelt- und Naturschutzprobleme. Vielfältig und gravierend sind die ökologischen Folgen der Bodenversiegelung, die zudem weit in die unversiegelten Flächen hineinwirken, sei es als Schadstoffe, Gestank, Lärm oder künstliches Licht. Mit der Umweltkonferenz in Rio de Janeiro 1992 und der Welt-siedlungskonferenz Habitat II 1996 wurde eine Entwicklung eingeleitet, die weltweit eine nachhaltige Siedlungsentwicklung, das heißt in erster Linie eine sparsame, natur- und sozialverträgliche Flächennutzung, zum Ziel hat. Zusammen mit 171 Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen verpflichtete sich die Bundesrepublik Deutschland zur Umsetzung der Habitat-Agenda. 2002 wurde von der Bundesregierung die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie verabschiedet, die eine Reduktion des täglichen Zuwachses der Siedlungs- und Verkehrsfläche auf 30 ha/Tag im Jahr 2020 zum Ziel hat. Das Prinzip der Nachhaltigkeit wurde im Art. 20 a des Grundgesetzes zum Staatsziel erklärt und u.a. in das Raumordnungsgesetz und Baugesetzbuch implementiert. Der neu aufgelegte Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg 2002 geht in den Plansätzen zur Siedlungsentwicklung und Flächenvorsorge ausführlich auf die Umsetzung des Nachhaltigkeitsgedankens ein. Auch der Flächennutzungsplan 2010 der Stadt Stuttgart wurde unter den Leitvorstellungen einer nachhaltigen Raumentwicklung im Sinne der Agenda 21 von Rio de Janeiro erstellt.

*Städtebaulicher Orientierungswert für Innenentwicklung von Stuttgart deutlich übertroffen*

„Kompakt, urban, grün“ lautet das Leitbild für eine sozialverträgliche, nachhaltige Stadtentwicklung Stuttgarts und bedeutet Vorrang der Innenentwicklung (Bauflächenpotenziale im Bestand) vor der Außenentwicklung (Neubauf Flächen), ein hohes Maß an baulicher Nutzung und die sinnvolle Zuordnung von Nutzungen. Den im Rahmen der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie geforderten städtebaulichen Orientierungswert für die Innenentwicklung im Verhältnis 3:1, hat Stuttgart im Jahr 2000 deutlich übertroffen. Auch Baulandmonitoring und kommunales Flächenmanagement, beides wichtige Bestandteile einer erfolgreichen Innenentwicklung, wurden in Stuttgart eingerichtet. Die Erfassung der Bauflächenpotenziale und der Aufbau einer fortschreibungsfähigen Datenbank ist nahezu abgeschlossen.

*Stuttgart betreibt vorbildliches haushälterisches Bodenmanagement*

Die Landeshauptstadt Stuttgart sei Vorreiter im haushälterischen Umgang mit Flächen, zitieren die Stuttgarter Nachrichten den Leiter des Instituts für Städtebau und Landesplanung der Universität Karlsruhe im Mai 2003 in einem Artikel über den dramatisch steigenden Flächenverbrauch im Land<sup>11</sup>. In der Tat hat Stuttgart mit einem Siedlungs- und Verkehrsflächenanteil von 49,9 Prozent im Jahr 2000, abgesehen von Leipzig und Dresden, die erst vor kurzem durch Eingemeindungen ihre Stadtfläche erweitert haben, den niedrigsten Überbauungsgrad unter den fünfzehn größten Städten in Deutschland. München, Berlin, Hannover und Essen liegen mit 69 bis 71,6 Prozent Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Spitze. Mit 5640 Einwohnern je km<sup>2</sup> Siedlungs- und Verkehrsfläche hat Stuttgart aber auch die höchste Siedlungsdichte. Durch den hohen Verkehrsflächenanteil an der überbauten Fläche (29 %), autobahnähnlich ausgebaute Längs- und Quertrassen zerschneiden und isolieren

ganze Stadtquartiere, wird die Stadt des Automobilbaus meist im ironischen Sinne als Autostadt bezeichnet. Die starke Verkehrsflächenkonzentration dieses hochverdichteten Siedlungsbereiches kann aber auch als eine höchst effiziente Flächennutzung gesehen werden, die dazu beiträgt die noch unbebauten naturnahen Areale zu schonen. Eine Verkehrsfläche von 51 m<sup>2</sup> je Einwohner stellt im Großstadtvergleich einen ausgesprochen niedrigen Wert dar.

*Stuttgarter Bevölkerung verfügt über höchsten Grünflächenanteil*

Dank seiner ausgedehnten Wälder besitzt Stuttgart für eine Großstadt noch erstaunlich große zusammenhängende Freiflächen. Zusammen mit den Erholungsflächen verfügt die Stuttgarter Bevölkerung mit 103 m<sup>2</sup> je Einwohner über den größten Umfang an städtischem Grünareal. München, am Ende der Rankingliste, bietet jedem Einwohner nur 33 m<sup>2</sup>.

*Stuttgarts einzigartige Topographie könnte imageprägend wirken*

Großstadt zwischen Wald und Reben, der alte Werbespruch erscheint langweilig und bieder. Dabei stimmt er nach wie vor. Die traumhaft schöne Topografie, grüne Hügelketten, ein großes, den Talkessel einrahmendes Landschaftstheater, das ist einzigartig an Stuttgart. Bei der Suche nach einem neuen städtischen Leitbild sollte dieser unverwechselbare Charakter der Stadt eine bedeutende Rolle spielen. „Stuttgart ist nicht nur die Stadt der Gärten und Parks. Nein, noch simpler: Im Namen selber (Stuten-Garten) steckt unser Leitbild“, schreibt der renommierte Stuttgarter Architekt Roland Ostertag<sup>14</sup>. Er ist es auch, der nun auf die große Chance hinweist, durch den geplanten Auszug der Messe auf dem Killesberg einen großzügigen Landschaftszusammenhang zu schaffen, der von den dortigen Parkanlagen über die Feuerbacher Heide vorbei am Bismarckturm über den Kräherwald bis in die „freie Landschaft“ reicht. Aus dem Grünen U könnte so ein Grünes S (Grünes Stuttgart) werden. Das Leitbild des Flächennutzungsplanes ist Realität: Stuttgart ist kompakt, urban, grün. Stuttgart ist die kompakteste und grünste Großstadt Deutschlands.

*Stuttgart ist die kompakteste und grünste Großstadt Deutschlands*

- 1 Stuttgarter Zeitung vom 13.04.2002.
- 2 Siedentop, Stefan: Kumulative Landschaftsbelastungen durch Verstädterung, in: Natur und Landschaft, 74. Jg. (1999), Heft 4.
- 3 Stadtplanungsamt (Hrsg.): Flächennutzungsplan 2010, Landeshauptstadt Stuttgart, S. 7-8.
- 4 Maßnahme M3/97 des Kommunalen Umweltberichtes 1997: „Dokumentation des Flächenverbrauchs für Siedlung und Verkehr mit jährlicher Fortschreibung durch das Statistische Amt der Stadt Stuttgart“, in: Kommunalen Umweltbericht Naturschutz und Landschaftspflege 1997, Landeshauptstadt Stuttgart (Hrsg.), Bürgermeisteramt S. 33.
- 5 Luftbilanz Stuttgart 2002. Gemeinderatsdrucksache 873/2002.
- 6 Ergebnisse der Zuzugs- und Wegzugsmotivbefragungen 1997 und 1998, Stuttgart 1999 (Statistik und Informationsmanagement, Themenheft 2)
- 7 Wohnen in der Großstadt. Beiträge zur Stadtentwicklung 33, Landeshauptstadt Stuttgart (Hrsg.), Stadtplanungsamt.
- 8 Dosch, Fabian: Auf dem Weg zu einer nachhaltigen Flächennutzung? in: Informationen zur Raumentwicklung, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.), Heft 1/2.2002.
- 9 Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg. Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg (Hrsg.).
- 10 Förderprogramm BWPLUS: Baden-Württemberg Programm Legensgrundlage Umwelt und ihre Sicherheit.
- 11 Stuttgarter Nachrichten vom 26.5.2003.
- 12 Flächenerschneidung in Baden-Württemberg (Kurzinformativ und Karte). Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg (Hrsg.).
- 13 Rautenberg, Hanno: Leben im unheimlichen Heim, in: Die Zeit, Nr. 19 vom 2.5.2003.
- 14 Ostertag, Roland: Wie aus einem Grünen U ein Grünes S wird, in: Stuttgarter Zeitung vom 20.5.2003.

### Weitere verwendete Literatur:

Ohnewald, Michael, Wörner, Achim:  
Und ewig lockt das Wohlstand verheißende Bauland, in: Stuttgarter Zeitung vom 7.2.2003.

Vorholz, Fritz:  
Ein Land aus Beton, in: Die Zeit, Nr. 46 vom 7.11.2002

Kein schöner Land? Flächenfraß macht heimatlos. BUND Magazin. Bund für Umwelt und Naturschutz e.V. (Hrsg.), Heft 3/2003

Rio + 10: Nachhaltige Siedlungsentwicklung. Reflexionen aus dem BBR: Informationen zur Raumentwicklung. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.), Heft 1.2.2002

Simon, Christina und Hafner, Thomas:  
Wohnorte: 50 Wohnquartiere in Stuttgart von 1890 bis 2002, (Hrsg.), 208 S.

Anhang: Flächennutzung in Stuttgart seit 1980

34

Jahr (31.12.)	Bodenfläche insgesamt	Davon							Siedlungs- und Verkehrsfläche
		Gebäude- und Freifläche	Erholungs- fläche	Verkehrs- fläche	Landwirt- schaftsfläche	Waldfläche	Wasser- fläche	Flächen anderer Nutzung	
ha									
1980	20 714,5	5 290,3	729,6	2 849,9	6 412,8	4 806,7	242,8	382,4	9052,0
1981	20 714,6	5 295,9	754,7	2 890,6	6 301,0	4 831,7	247,2	393,5	9130,0
1982	20 714,1	5 356,4	747,5	2 919,9	6 207,1	4 835,1	262,9	385,6	9211,8
1983	20 713,1	5 427,4	770,8	2 911,4	6 093,3	4 862,1	261,1	387,0	9297,8
1984	20 735,1	5 454,4	785,8	2 919,2	6 068,8	4 867,4	260,4	378,5	9346,6
1985	20 735,5	5 510,6	792,4	2 918,3	6 001,6	4 867,1	260,7	384,3	9408,4
1986	20 736,4	5 549,0	806,0	2 939,5	5 915,2	4 873,1	261,1	392,5	9491,4
1987	20 735,9	5 575,2	809,2	2 970,3	5 845,1	4 868,9	262,4	404,6	9558,3
1988	20 731,1	5 650,6	815,1	2 982,4	5 752,8	4 866,9	263,8	399,3	9651,8
1989	20 731,1	5 711,9	850,9	2 990,4	5 652,1	4 866,3	263,6	396,2	9756,9
1990	20 731,8	5 752,9	854,4	2 989,8	5 605,8	4 871,1	264,1	393,7	9801,5
1991	20 732,0	5 784,0	913,8	2 989,1	5 531,5	4 874,0	264,3	375,4	9891,3
1992	20 732,8	5 820,2	932,6	2 984,0	5 493,3	4 866,5	269,4	366,5	9941,4
1993	20 733,1	5 835,6	947,7	2 995,3	5 435,3	4 892,8	269,1	356,7	9983,3
1994	20 734,7	5 916,9	1 038,1	2 974,4	5 257,4	4 938,1	269,7	340,1	10133,4
1995	20 734,2	5 942,3	1 039,5	2 969,6	5 219,1	4 951,5	269,7	342,2	10155,4
1996	20 734,0	5 925,5	1 048,5	2 977,5	5 175,0	4 955,3	269,6	382,6	10196,6
1997	20 734,1	5 940,7	1 053,5	2 986,7	5 146,9	4 955,5	270,0	380,9	10224,4
1998	20 733,9	5 979,1	1 065,7	2 987,8	5 104,1	4 949,5	270,2	377,5	10274,8
1999	20 734,1	5 998,2	1 070,3	2 998,4	5 068,4	4 949,0	269,7	380,1	10308,7
2000	20 733,9	6 024,4	1 075,4	2 999,3	5 036,1	4 949,2	270,2	379,3	10340,5
2001	20 733,8	6 032,3	1 088,2	2 998,5	5 015,5	4 951,6	270,2	377,5	10359,6
2002	20 735,8	6 064,4	1 101,1	2 981,6	4 995,5	4 949,4	270,2	373,6	10384,8

Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtmessungsamt

### Erläuterungen:

<b>Bodenfläche</b>	Die Bodenfläche, auch Gemarkungsfläche oder Katasterfläche, ist die durch amtliche Vermessung festgestellte Gesamtfläche einer Gemeinde.
<b>Gebäude- und Freifläche</b>	Flächen mit Gebäuden und baulichen Anlagen sowie unbebaute Flächen (Freiflächen), die Zwecken der Gebäude untergeordnet sind. Unbebaute Flächen wie Vorgärten, Hausgärten (bis zu 10 Ar), Spielplätze oder Stellplätze gelten gewöhnlich als der Bebauung untergeordnet, wenn sie das 10-fache der bebauten Fläche nicht überschreiten. Flächen bis zu 0,2 ha gelten bei obiger Nutzung als der Bebauung untergeordnet. Aus erhebungstechnischen Gründen ist hierin bis 1995 außerdem die <b>Betriebsfläche</b> enthalten.
<b>Betriebsfläche</b>	Betriebsflächen sind unbebaute Flächen, die vorherrschend gewerblich, industriell oder für Zwecke der Ver- und Entsorgung genutzt werden (nur soweit diese Flächen nicht in die Gebäude- und Freiflächen einbezogen werden können). Hierzu gehören insbesondere Abbauland (Steinbrüche, Kiesgruben und dgl.), Mülldeponien, Lager- und Stapelplätze.
<b>Erholungsfläche</b>	Unbebaute Flächen, die vorherrschend dem Sport, der Erholung oder dazu dienen, Tiere und Pflanzen zu zeigen, wie zum Beispiel Zoologische oder Botanische Gärten und Wildgehege.
<b>Verkehrsfläche</b>	Flächen, die dem Straßen-, Schienen- und Luftverkehr dienen. Hierzu zählen auch Wege, sofern sie nach allgemeiner Auffassung als „Weg“ zu bezeichnen sind. Zu den als Straße nachzuweisenden Flächen gehören gewöhnlich auch die Trenn- und Seitenstreifen, Brücken, Gräben und Böschungen, Rad- und Gehwege, Parkstreifen.
<b>Landwirtschaftsfläche</b>	Flächen, die dem Ackerbau, der Wiesen- und der Weidewirtschaft, dem Gartenbau oder dem Weinbau dienen. Hierzu zählen auch Moor- und Heideflächen sowie Brachflächen, die der Landwirtschaft dienen.
<b>Waldfläche</b>	Flächen, die mit Bäumen und Sträuchern bewachsen sind und hauptsächlich forstwirtschaftlich genutzt werden. Hierzu gehören auch Gehölze, Waldblößen, Pflanzgärten, Wildäsungsflächen.
<b>Wasserfläche</b>	Flächen, die ständig oder zeitweilig mit Wasser bedeckt sind, gleichgültig, ob das Wasser in natürlichen oder künstlichen Betten abfließt oder steht. Hierzu gehören auch Böschungen und Leinpfade.
<b>Flächen anderer Nutzung</b>	Flächen, die nicht mit einer der vorgenannten Nutzungsarten bezeichnet werden können. Hierzu gehören insbesondere Übungsplätze (zum Beispiel Truppenübungsplätze), Schutzflächen, historische Anlagen (sofern nicht vom Charakter der Anlage her die Zuordnung Gebäude- und Freifläche zutreffender ist), Friedhöfe und das Unland (zum Beispiel Felsen, Steinriegel, stillgelegtes Abbauland).
<b>Siedlungs- und Verkehrsfläche</b>	Die Siedlungs- und Verkehrsfläche ist die Summe aus Gebäude- und Freiflächen, Betriebsflächen ohne Abbauland, Erholungs- und Verkehrsflächen und den Friedhöfen einer Gemeinde.

Franz Biekert

## Prognose der privat zugelassenen Personenkraftwagen in Stuttgart und seinen Stadtbezirken von 2002 bis 2015

Eine gut ausgebaute und leistungsfähige Infrastruktur zum schnellen Transport von Personen und Gütern ist eine wesentliche Grundlage eines hoch entwickelten Wirtschaftssystems und ein sehr wichtiger Standortfaktor.

Zugleich sind die Belastungen insbesondere durch den Straßenverkehr stark gestiegen. Staus, überlastete Straßen, Unfallopfer, Einbußen an Lebensqualität bei Anwohnern an den Hauptdurchgangsstraßen durch Lärm und Schadstoffemissionen und viele andere negative Begleiterscheinungen des heutigen Verkehrsgeschehens werden täglich erlebt und erfahren. In der kommunalen Verkehrsplanung spielen daher grundlegende Informationen zum Kraftfahrzeugbestand eine große Rolle.

*PKW-Bestand seit 1950 um mehr als das 20-fache gestiegen*

Seit 1950 hat sich der Pkw-Bestand in Stuttgart um mehr als das 20-fache erhöht, eine Grenze dieses Wachstums ist nicht in Sicht.

Die Gründe für die bisherige, fast ungebrochene Zunahme der Motorisierung und des Individualverkehrs in den vergangenen Jahrzehnten sind vielschichtig. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang insbesondere

- die zunehmende funktionalräumliche Trennung von Wohnort, Arbeitsplatz, Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten,
- die flächenhafte Siedlungsentwicklung,
- die Zunahme der Kaufkraft und
- die insbesondere mit den Schlagworten Seniorisierung und Singularisierung charakterisierbare Veränderung der soziodemographischen Struktur der Bevölkerung und der Haushalte.

Doch wie wird sich die Motorisierung in den nächsten Jahren weiter entwickeln?

### Datengrundlage

*Statistikdateien aus dem Einwohner- und dem Kraftfahrzeugwesen werden benötigt*

Für eine Prognose der Pkw werden die Statistikdateien zum Einwohnerbestand sowie die Statistikdateien zum Kraftfahrzeugbestand in Stuttgart benötigt, jeweils mit dem Stand vom 31. Dezember der Jahre 1992 bis 2002. Die Basisdatei zum Kraftfahrzeugbestand, die das Statistische Amt zweimal jährlich als anonymisierte Einzeldatensätze vom Kommunalen Rechenzentrum der Region Stuttgart (KdRS) übermittelt bekommt, enthält dabei nicht nur Merkmale zum gemeldeten Fahrzeug (z.B. Fabrikat, Zulassungsdatum, Hubraum), sondern auch Informationen zum Halter des jeweiligen Fahrzeugs (z.B. Alter und Geschlecht).

*Untersucht werden von Privatpersonen zugelassene Personenkraftwagen*

Für eine Vorausschätzung des Pkw-Bestandes ist zu beachten, dass nicht alle Pkw, die in Stuttgart gemeldet sind, in eine kleinräumige Prognose einbezogen werden können, weil ein Teil der Pkw auf juristische Personen oder Firmen zugelassen sind. Die gewerblich genutzten Pkw sind aber in Stuttgart seit Jahren eine relativ konstante Größe und können auch nicht weiter untergliedert werden. Deshalb beschränkt sich die vorliegende Prognose auf diejenigen Pkw, die von Privatpersonen zugelassen wurden.

Darüber hinaus werden für die Vorausberechnung des Pkw-Bestandes die kleinräumigen Daten aus der „Einwohnerprognose für Stuttgart von 2002 bis 2015“ herangezogen.

### Vorgehensweise

Eine wichtige Kenngröße für die kleinräumige Entwicklung des Pkw-Aufkommens ist die Pkw-Dichte, auch Motorisierungsgrad genannt. Diese misst die Anzahl der Pkw pro 1000 Erwachsener ab 18 Jahren, also desjenigen Teils der Gesamtbevölkerung, der berechtigt ist, einen Pkw zu fahren. Der Motorisierungsgrad der Bevölkerung und insbesondere die Ausstattung der Erwachsenen mit privat genutzten Pkw ist für die weitere Entwicklung des Pkw-Bestandes die entscheidende Bestimmungsgröße.

Der Besitz eines privaten Pkw hängt im Wesentlichen vom Alter und vom Geschlecht einer Person ab. Auf Männer sind wesentlich mehr Pkw zugelassen, als auf Frauen, obwohl die Frauen in dieser Hinsicht in den letzten Jahren sehr stark aufgeholt haben. Da immer mehr Einwohner in Stuttgart das Seniorenalter erreichen, werden zwangsläufig auch Stuttgarts Autofahrer immer älter. Ebenso beeinflusst das lokale Umfeld in Bezug auf Parkplätze in Wohnungsnähe oder eine gute Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz den Motorisierungsgrad in den Stuttgarter Stadtbezirken.

*Ergebnisse der letzten 10 Jahre in die Zukunft projiziert*

Um diese Faktoren, die in den letzten 10 Jahren die Schwankungen der Pkw-Dichte ganz wesentlich bestimmt haben, und weiterhin wirksam sind, so genau wie möglich in die Zukunft projizieren zu können, erfolgt die Prognose der Pkw-Dichten entsprechend differenziert. Speziell wurden insgesamt 276 separate Prognosen berechnet, die sich aus den Kombinationen der 23 Stadtbezirke, zwei Geschlechts- und sechs Altersgruppen ergeben (die statistische Prognosemethode ist im Anhang beschrieben).

37

In Kombination mit den vorausberechneten Daten aus der „Einwohnerprognose 2002 bis 2015“ und den prognostizierten Pkw-Dichten kann daraus die Anzahl der privat zugelassenen Pkw im Prognosezeitraum berechnet werden.

### Ergebnisse der Prognose für Stuttgart

Von 1992 bis 2001 stieg der Pkw-Bestand in Stuttgart um mehr als 13 374 Fahrzeuge, bei einem gleichzeitigen Rückgang der Bevölkerung um 19 107 Personen. Besonders stark war der Anstieg zwischen 1999 und 2001. Wie bei jedem anderen langlebigen Konsumgut erwartet man auch beim Auto, dass irgendwann der Markt gesättigt sein müsste. Hielt man in den 70er-Jahren noch ein Auto pro Haushalt für ausreichend, so findet man heutzutage zwei oder sogar drei Pkw insbesondere in Haushalten mit erwachsenen Kindern.

*Pkw-Bestand steigt um 1,4 % auf 243 240 Fahrzeuge an*

Die Ergebnisse der vorliegenden Prognose zeigen, dass sich die Wachstumskurve in den folgenden Jahren zwar abschwächen wird, ein Ende des Anstiegs aber noch nicht in Sicht ist. So steigt der private Pkw-Bestand in Stuttgart bis zum Jahr 2015 um 1,4 Prozent auf 243 240 Fahrzeuge an (vgl. Abbildung 1). Gleichzeitig wird der Einwohnerprognose zufolge Stuttgart 8040 erwachsene Einwohner weniger zählen. Damit wird die Pkw-Dichte in Stuttgart bis 2015 von 480 privat zugelassenen Pkw pro 1000 Einwohner über 18 Jahren auf 495 steigen, eine Erhöhung um 3,1 Prozent (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1: Veränderungen des privaten Pkw-Bestandes, der Einwohner über 18 Jahre und der Pkw-Dichten 2015 gegenüber 2002 nach Stadtbezirken

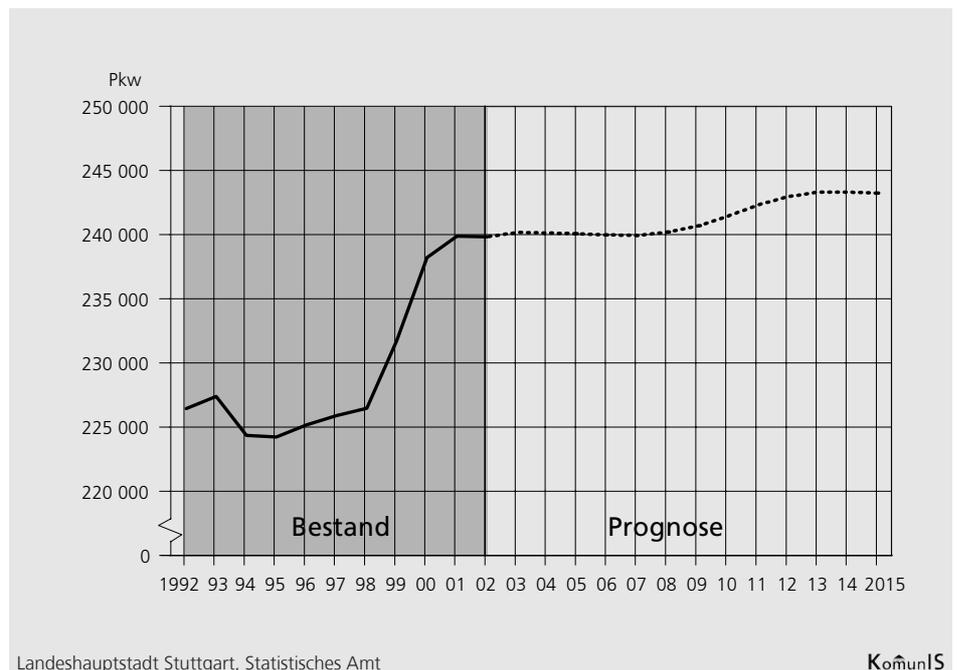
Stadtbezirk	2002		2015		Veränderung 2015 gegenüber 2002					
					Pkw		Einwohner über 18 Jahren		Pkw-Dichte	
	Pkw	Pkw-Dichte	Pkw	Pkw-Dichte	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Mitte	8 295	405	8 084	424	- 211	-2,5	-1 424	-7,0	19	4,7
Nord	9 955	445	11 570	462	1 615	16,2	2 710	12,1	17	3,7
Ost	18 267	448	17 730	468	- 537	-2,9	-2 931	-7,2	20	4,6
Süd	16 432	430	15 671	442	- 761	-4,6	-2 732	-7,2	12	2,7
West	17 922	396	16 522	403	-1 400	-7,8	-4 288	-9,5	7	1,8
Bad Cannstatt	26 395	469	27 648	489	1 253	4,7	315	0,6	20	4,2
Birkach	2 845	500	2 691	503	- 154	-5,4	- 342	-6,0	3	0,6
Botnang	6 335	544	6 130	557	- 205	-3,2	- 649	-5,6	13	2,5
Degerloch	7 605	511	7 254	525	- 351	-4,6	-1 073	-7,2	14	2,8
Feuerbach	11 975	509	12 074	523	99	0,8	- 446	-1,9	14	2,8
Hedelfingen	4 409	562	4 192	573	- 217	-4,9	- 535	-6,8	11	2,0
Möhringen	13 133	516	13 455	533	322	2,5	- 189	-0,7	17	3,2
Mühlhausen	11 437	529	11 495	536	58	0,5	- 165	-0,8	7	1,3
Münster	2 743	502	2 546	510	- 197	-7,2	- 469	-8,6	8	1,5
Obertürkheim	3 674	546	3 536	556	- 138	-3,8	- 378	-5,6	10	2,0
Plieningen	5 700	521	5 947	534	247	4,3	203	1,9	13	2,4
Sillenbuch	11 502	557	11 423	588	- 79	-0,7	-1 205	-5,8	31	5,5
Stammheim	5 623	567	6 186	575	563	10,0	846	8,5	8	1,4
Untertürkheim	7 062	522	7 053	535	- 9	-0,1	- 358	-2,6	13	2,6
Vaihingen	17 551	476	19 889	474	2 338	13,3	5 091	13,8	-2	-0,4
Wangen	4 062	537	4 147	584	85	2,1	- 456	-6,0	47	8,6
Weilimdorf	12 951	515	13 266	525	315	2,4	138	0,5	10	1,9
Zuffenhausen	13 950	480	14 731	502	781	5,6	297	1,0	22	4,5
Stuttgart	239 823	480	243 240	495	3 417	1,4	-8 040	-1,6	15	3,1

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

KoMuInS

38

Abbildung 1: Prognose der privaten Pkw in Stuttgart von 2003 bis 2015



Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

KoMuInS

## Differenzierung nach Stadtbezirken

Die Gründe für die unterschiedliche Entwicklung der Motorisierung in den Stadtbezirken sind sehr vielschichtig, lassen sich aber im Kern auf die bestehende Siedlungsstruktur und die demographischen Strukturen sowie auf die geplante Neubautätigkeit zurückführen.

*Bandbreite reicht von einer Abnahme des PKW-Bestands in Stuttgart-West um 7,8 % und einer Zunahme in Stuttgart-Nord um 16,2 %*

Innerhalb der Stadt Stuttgart weisen die 23 Stadtbezirke bezogen auf die Veränderung des Pkw-Bestandes erhebliche Unterschiede auf. Die Skala reicht von einer Abnahme des Pkw-Bestandes bis ins Jahr 2015 von 7,8 Prozent im Stadtbezirk West bis zu einer Zunahme um 16,2 Prozent im Stadtbezirk Nord (vgl. Tabelle 1 und Abbildung 2).

Die Pkw-Zahlen werden auch in den Stadtbezirken Bad Cannstatt, Feuerbach, Möhringen, Mühlhausen, Plieningen, Stammheim, Vaihingen, Wangen, Weilimdorf und Zuffenhausen bis 2015 steigen, da in diesen Stadtbezirken zuletzt größere Neubautätigkeit stattfand oder im Prognosezeitraum geplant ist.

Vor allem in der Innenstadt (außer Nord) und in den unteren Neckarvororten (Untertürkheim, Obertürkheim und Hedelfingen) ist mit einem Rückgang der Pkw-Zahlen zu rechnen; gleiches gilt auch für Birkach, Degerloch und Botnang.

*Pkw-Dichte nimmt zu*

Weil die Pkw-Bestände der Prognose zufolge steigen und die Einwohnerzahlen gleichzeitig in vielen Stadtbezirken sinken werden, steigen die Motorisierungsgrade in fast allen Stadtbezirken bis zum Jahr 2015; einzig für Vaihingen wird ein leichter Rückgang (- 0,4 %) vorausberechnet.

## Differenzierung nach dem Alter des Pkw-Halters

39

Analysiert man die Verteilung des Pkw-Bestandes nach den Altersgruppen der Halter, so zeigen sich ebenfalls deutliche Unterschiede.

Nach dem Erwerb des Führerscheins mit 18 Jahren fühlen sich junge Männer von jeher stark zum Auto hingezogen, die Frauen haben in dieser Altersgruppe (18 bis unter 25 Jahre) jedoch einen enormen Nachholbedarf und werden von Jahr zu Jahr mobiler. Daraus resultiert ein Anstieg des Pkw-Bestandes bis ins Jahr 2015 um 11,6 Prozent in dieser Altersgruppe, trotz einem leichtem Einwohnerrückgang um 0,9 Prozent (vgl. Tabelle 2 und 3).

In den beiden Altersgruppen der 25- bis unter 35-Jährigen und der 35- bis unter 45-Jährigen findet mit 27,9 Prozent bzw. 18,7 Prozent der stärkste Einwohnerrückgang bis zum Jahr 2015 statt. Gleichzeitig werden für diese Altersklassen keine nennenswerten Steigerungen im Motorisierungsgrad vorausberechnet. Daher sind für diese beiden Altersklassen rückläufige Pkw-Zahlen zu erwarten.

*Höchster Zuwachs des PKW-Bestands bei 45- bis unter 55-Jährigen*

Anders die Altersklasse der 45- bis unter 55-jährigen Männer und Frauen. Für diese wird ein Zuwachs an Einwohnern um 28,1 Prozent und ein noch höherer Zuwachs des Pkw-Bestandes um 31,1 Prozent prognostiziert.

Mit der Verkleinerung des Haushaltes, wenn die erwachsenen Kinder ausgezogen sind, und mit dem Ausscheiden aus dem Berufsleben verringern die 55- bis unter 65-jährigen Pkw-Besitzer ihren Fahrzeugbestand wieder, da der Zweit- oder Drittwagen nicht mehr gebraucht wird. Trotzdem ist noch mit einem leichten Anstieg des Pkw-Bestandes im Prognosezeitraum von insgesamt 1,7 Prozent in dieser Altersgruppe zu rechnen. Dies geht vor allem auf das Nachholpotential bei den Frauen zurück; so werden im Jahr 2015 7,9 Prozent mehr Pkw auf Frauen im Alter von 55 bis unter 65 Jahren zugelassen sein, als noch im Jahr 2002.

Abbildung 2: Veränderungen der Einwohner- und Pkw-Bestände sowie des Motorisierungsgrades in Stuttgart nach Stadtbezirken 2015/2002

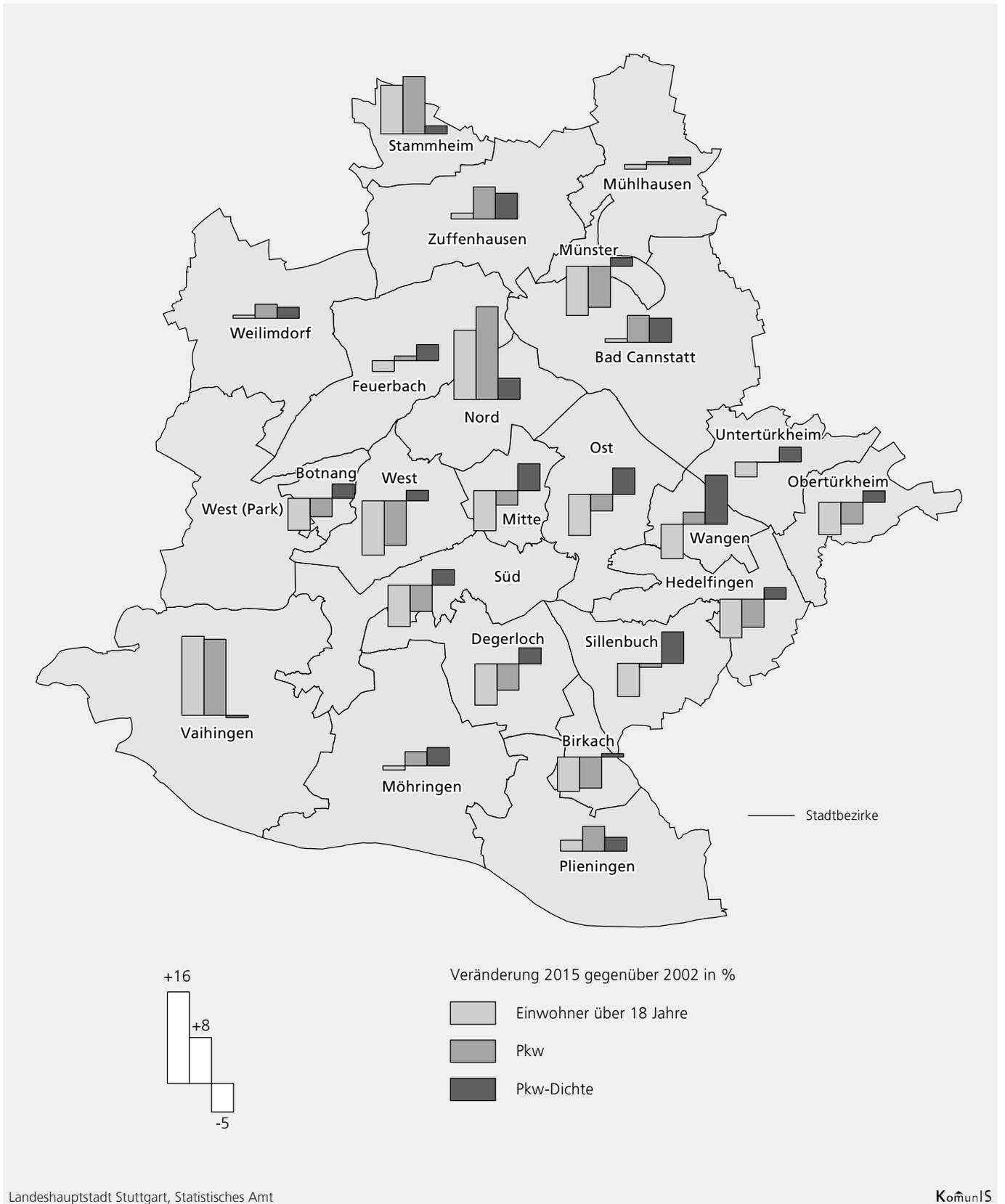


Tabelle 2: Prognose der privaten Pkw in Stuttgart von 2002 bis 2015 nach Altersgruppen der Pkw-Halter

Jahr (31.12.)	Pkw nach der Altersgruppe des Halters						Insgesamt
	18 bis unter 25 Jahre	25 bis unter 35 Jahre	35 bis unter 45 Jahre	45 bis unter 55 Jahre	55 bis unter 65 Jahre	65 Jahre oder älter	
2002	8 640	44 064	56 455	47 253	44 859	38 552	239 823
2003	9 458	41 207	58 030	48 577	43 969	38 922	240 163
2004	9 462	39 282	58 327	49 662	43 046	40 345	240 124
2005	9 452	37 714	57 899	51 133	42 086	41 800	240 084
2006	9 481	36 120	57 162	52 811	41 215	43 186	239 975
2007	9 502	34 856	56 021	54 345	40 987	44 207	239 918
2008	9 567	34 008	54 620	56 113	40 833	45 061	240 202
2009	9 641	33 424	53 195	57 690	40 922	45 804	240 676
2010	9 689	33 033	51 874	59 038	41 756	46 052	241 442
2011	9 740	32 822	50 610	60 154	42 625	46 351	242 302
2012	9 748	32 685	49 341	61 139	43 203	46 845	242 961
2013	9 710	32 513	48 111	61 855	43 848	47 270	243 307
2014	9 681	32 282	46 991	62 102	44 655	47 587	243 298
2015	9 641	32 086	46 070	61 939	45 633	47 871	243 240
<b>Veränderung des Pkw-Bestandes 2015/2002</b>							
Anzahl	1 001	-11 978	-10 385	14 686	774	9 319	3 417
%	11,6	-27,2	-18,4	31,1	1,7	24,2	1,4
<b>Veränderung des Einwohner-Bestandes 2015/2002</b>							
Anzahl	- 469	-27 876	-18 138	21 033	478	16 932	-8 040
%	-0,9	-27,9	-18,7	28,1	0,6	17,0	-1,6

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

KoMunIS

41

Tabelle 3: Prognose der Pkw-Dichten in Stuttgart von 2002 bis 2015 nach Altersgruppen

Jahr (31.12.)	Pkw-Dichten nach der Altersgruppe des Halters						Insgesamt
	18 bis unter 25 Jahre	25 bis unter 35 Jahre	35 bis unter 45 Jahre	45 bis unter 55 Jahre	55 bis unter 65 Jahre	65 Jahre oder älter	
2002	159	441	581	632	605	387	480
2003	178	446	576	626	594	379	480
2004	178	444	575	627	593	383	480
2005	178	443	575	630	592	386	481
2006	178	443	576	632	593	390	482
2007	179	443	576	634	594	394	484
2008	179	443	577	637	597	397	485
2009	179	444	578	639	598	400	487
2010	179	444	578	640	601	402	488
2011	179	444	579	642	603	404	490
2012	179	444	580	643	605	406	491
2013	179	445	581	644	607	408	492
2014	179	445	582	645	609	409	493
2015	179	445	583	647	612	411	495
<b>Veränderung der Pkw-Dichte 2015/2002</b>							
Anzahl	20	4	2	14	6	24	15
%	12,6	1,0	0,3	2,3	1,1	6,1	3,1

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt

KoMunIS

Die Zahl der Personen im Seniorenalter über 65 Jahre wird bis ins Jahr 2015 in Stuttgart um 17 Prozent steigen. Immer mehr Menschen werden bis ins hohe Alter gesund bleiben und die körperlichen und geistigen Voraussetzungen bewahren, um weiter mobil zu sein und am Straßenverkehr teilzunehmen. Außerdem sind sie seit Jahren an das Autofahren gewöhnt und werden versuchen ihren fahrbaren Untersatz so lange wie möglich zu behalten. So wird für diesen Personenkreis ein deutliches Ansteigen der Pkw-Zahlen erwartet (+ 24,5 %).

### Differenzierung nach dem Geschlecht des Pkw-Halters

„Frauen geben Gas“

Die Pkw-Dichte bei den weiblichen Haltern wird im Jahr 2015 um 3,6 Prozent höher liegen als noch im Jahr 2002. Die Steigerungsrate bei den Männern beträgt dagegen lediglich 2,3 Prozent (vgl. Tabelle 4).

Tabelle 4: Entwicklung der Pkw-Dichten in Stuttgart von 2002 bis 2015

Jahr (31.12)	Pkw-Dichten für		
	Männer	Frauen	insgesamt
2002	671	299	480
2003	672	297	480
2004	672	297	480
2005	673	297	481
2006	675	299	482
2007	676	300	484
2008	678	301	485
2009	679	302	487
2010	680	304	488
2011	681	306	490
2012	683	307	491
2013	684	308	492
2014	685	309	493
2015	686	310	495
	<b>Veränderung 2015/2002</b>		
Anzahl	16	11	15
%	2,3	3,6	3,1

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt KoMunIS

Berufstätigkeit, finanzielle Selbstständigkeit, der Trend zu Zweit- und Drittwagen in der Familie und die steigende Zahl von Single-Haushalten sind Rahmenbedingungen, durch die der Motorisierungsgrad der Frauen erhöht wird. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass der tatsächliche Motorisierungsgrad der Frauen eigentlich noch höher liegen müsste. Häufig nutzen sie, zum Beispiel aus versicherungstechnischen Gründen, Fahrzeuge, die nicht auf ihren Namen, sondern auf den ihres Partners zugelassen sind.

### Fazit

Trotz sinkender Einwohnerdaten wird PKW-Bestand weiter steigen

Trotz sinkender Einwohnerzahlen wird der Pkw-Bestand aller Voraussicht nach weiter ansteigen. Der private PKW-Bestand in Stuttgart wird sich bis zum Ende des Jahres 2015 um 1,4 Prozent auf 243 240 Fahrzeuge erhöhen. Pro 1000 Einwohner über 18 Jahren werden dann in Stuttgart 495 Personenkraftwagen auf Privatpersonen zugelassen sein (2002: 480).

*Der Altersaufbau der Pkw-Halter verändert sich*

Die stärkste Zunahme an privat zugelassenen Personenkraftwagen verzeichnet die Gruppe der 45- bis unter 55-Jährigen. In dieser Gruppe wird bis zum Ende des Prognosezeitraumes der Pkw-Bestand um fast ein Drittel steigen.

*Senioren und Frauen bestimmen die weitere Motorisierung*

Eine wachsende Zahl älterer Menschen in der Stadt bei gleichzeitiger Erhöhung der Motorisierungsquote bewirkt, dass die Zahl der Pkw-Besitzer im Alter von 65 Jahren und älter insgesamt um circa 24 Prozent steigen wird; bei Frauen im entsprechenden Alter wird die Motorisierung sogar um 27 Prozent steigen. Diese Pkw-Halter sind den Besitz und den Komfort eines eigenen Auto ihr Leben lang gewöhnt und nichts deutet darauf hin, dass sie, wenn, und so weit es ihre Gesundheit zulässt, darauf verzichten möchten. Das eigene Auto erlaubt ihnen wie kein anderes Verkehrsmittel mobil zu bleiben und damit aktiv am Leben teilzunehmen.

Der Zunahme des Pkw-Bestandes bei älteren Haltern steht eine Abnahme bei jüngeren Haltern im Alter von 25 bis unter 45 Jahren in Prognosezeitraum gegenüber.

Die zunehmende finanzielle Unabhängigkeit und die verstärkte berufliche Tätigkeit der Frauen, sowie der auch weiterhin bestehende Trend zum Zweit- und Drittwagen in den Familien werden den Motorisierungsgrad der Frauen ansteigen lassen. Prognostiziert wird bis 2015 in Stuttgart eine Zunahme der Pkw-Dichte um 3,6 Prozent (Männer: + 2,3 %).

### **Anhang: Methodisch-statistische Erläuterungen zur Prognose**

*Referenzzeitraum ist 1992 bis 2002*

Die Daten der privat zugelassenen Personenkraftfahrzeuge und der Einwohner der Jahre 1992 bis 2002 werden in 276 Gruppen aufgeteilt (gemäß den 23 Stadtbezirken, den 2 Geschlechts- und den 6 Altersgruppen), um sich für die Berechnungen des künftig zu erwartenden Pkw-Bestandes auf einen ausreichend langen Referenzzeitraum stützen zu können.

Als Ergebnis der Analyse ergibt sich im Referenzzeitraum eine Exponentialkurve, die den Verlauf der beobachteten Pkw-Dichten am besten widerspiegelt. Unter der Annahme, dass die Bestimmungsfaktoren für die im Referenzzeitraum beobachtete Entwicklung der Pkw-Dichte weiterhin wirksam sein werden, kann die zukünftige Entwicklung mit dieser Funktion ermittelt werden.

Ausgehend von den beobachteten Pkw-Dichten (Anzahl der Pkw pro 1000 Einwohner) der Jahre 1992 bis 2002 ist es zweckmäßig, um Prognosefehler zu vermeiden, zunächst die Kurven der beobachteten Werte einem Glättungsalgorithmus (gleitende Mediane) zu unterziehen.

*Prognose der PKW-Zahlen als Exponential-Funktion*

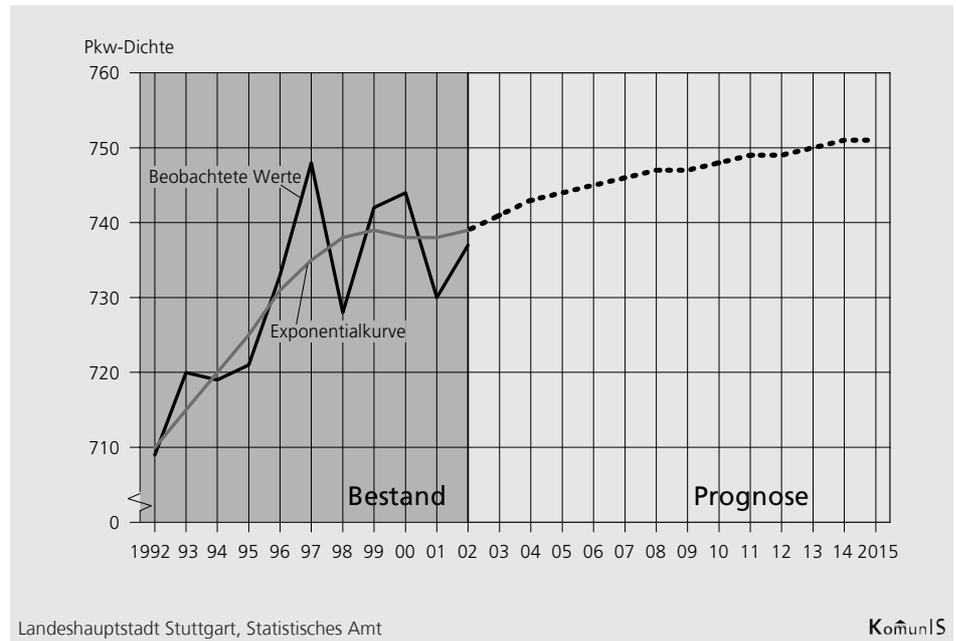
Danach werden die beiden Parameter  $b_0$  und  $b_1$  einer Exponential-Funktion  $y = e^{(b_0 + b_1 / t)}$  für den Referenzzeitraum durch die Wahl der Parameter so angepasst, dass die Summe der Abstände von den beobachteten Werten zu den durch die Exponentialfunktion geschätzten Werten so klein wie möglich wird.

In dem in der Abbildung 3 gezeigten Beispiel erhält  $b_0$  den Wert 6,6095 und  $b_1$  den Wert -0,0464.

Diese Exponentialfunktion, deren Parameter nun alle bekannt sind, wobei  $y$  die Pkw-Dichte und  $t$  die Werte 1 bis 11 (entspricht den Jahren 1992 bis 2002) auf der Zeitachse darstellen, wird nun als Prognosefunktion zur Berechnung der Pkw-Dichte bis 2015 verwendet.

Zur Bestimmung der zukünftigen Pkw-Dichten werden in obiger Gleichung für den Parameter  $t$  die Werte 12 bis 24 (entspricht den Jahren 2003 bis 2015) eingesetzt. Die Parameter  $b_0$  und  $b_1$  bleiben konstant. Daraus erhält man als  $y$ -Werte die Pkw-Dichten für die Jahre 2003 bis 2015 in den jeweiligen Kombinationen aus Stadtbe-

Abbildung 3: Beispiel: Stadtbezirk=Süd, Geschlecht=männlich, Altersgruppe=45 bis unter 55 Jahre



zirken, Geschlechts- und Altersklassen, und der Verlauf der Pkw-Dichten kann bis ins Jahr 2015 graphisch dargestellt werden.

Aus der neuesten Einwohnerprognose des Statistischen Amtes für die Stadt Stuttgart können die prognostizierten Einwohner für die Jahre 2003 bis 2015 in den gleichen Merkmalskombinationen wie die Pkw-Dichten aufbereitet und in Beziehung gebracht werden.

Die vorausgerechneten Pkw-Bestandszahlen ergeben sich anschließend gemäß der Formel:  $\text{Pkw} = \text{Pkw-Dichte} \cdot \text{Einwohner} / 1000$ , und können dann nach den räumlichen und sozialstatistischen Gruppierungsmerkmalen wie Stadtbezirke, Geschlechts- und Altersgruppen weiter analysieren werden.

### Literaturhinweise:

Biekert, Franz:  
Stuttgarts Autofahrer werden immer älter, in: Statistik und Informationsmanagement, 62. Jg. (2003), Monatsheft 5

Biekert, Franz:  
Die Struktur des Kraftfahrzeugbestandes in Stuttgart 1996, in: Statistik und Informationsmanagement, 56. Jg. (1997), Monatsheft 6

Brachat-Schwarz, Werner; Walker, Michael:  
Der Bestand an Pkw im Jahr 2010 - Eine Vorausrechnung für die Stadt- und Landkreise Baden-Württembergs in: Baden-Württemberg in Wort und Zahl, 2001, Heft 2

Box, G.E.P and Jenkins, G.M.: Time Series Analysis:  
Forecasting and Control, Revised Edition, San Francisco, Holden Day, 1976

Eicken, Joachim:  
Die standardisierte kommunale Kraftfahrzeugstatistik - ein integraler Bestandteil für ein laufendes Verkehrsbeobachtungssystem, in: der städtetag, 1998, Heft 2

Lindemann, Utz:  
Einwohnerprognose 2002 bis 2015 für die Stuttgarter Stadtbezirke, in: Statistik und Informationsmanagement, 61. Jg. (2002), Monatsheft 8

Shell PKW-Szenarien:  
Motorisierung - Mehr Autos - weniger Verkehr? Szenarien des Pkw-Bestandes und der Neuzulassungen in Deutschland bis zum Jahr 2020. Shell Pkw-Szenarien, 2001

# Stuttgart Wegweiser

neue Ausgabe!



Sie wollen sich in der Stadt schnell und leicht zurechtfinden? Sie suchen ein bestimmtes Gebäude, einen Arzt, eine Behörde, ein Parkhaus, ein Hotel?

Alles das und einiges mehr an exakten und zuverlässigen Informationen finden Sie im STUTTGART-WEGWEISER. Im Straßenverzeichnis ist jede Straße mit ihrer Lage, ihren Kreuzungspunkten und je Straßenabschnitt mit den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel beschrieben. Leicht zu finden sind alle Behörden, Ärzte, Kirchen, Hotels, ja sogar Hebammen und Friedhöfe.

Der STUTTGARTER-WEGWEISER stellt für viele ein unverzichtbares Nachschlagewerk dar.

785 Seiten im handlichen Format 15 x 11 cm  
13 € (zuzüglich Versandkosten)  
April 2002

**Landeshauptstadt Stuttgart**  
**Statistisches Amt**

Eberhardstraße 39  
70173 Stuttgart

Telefon (0711) 2 16 - 34 40  
Telefax (0711) 2 16 - 39 00

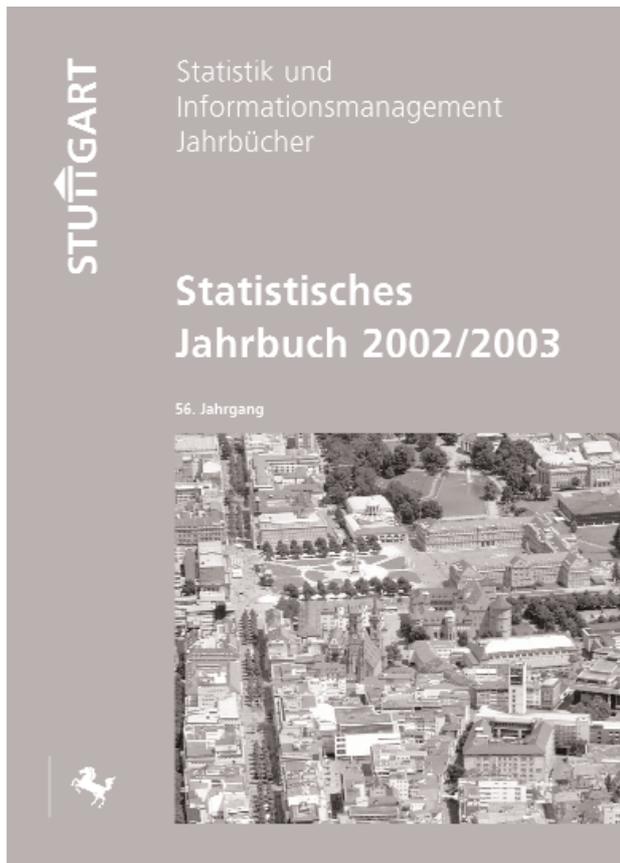
E-Mail: [poststelle.12@stuttgart.de](mailto:poststelle.12@stuttgart.de)  
[komunis@stuttgart.de](mailto:komunis@stuttgart.de)

Internet: [www.stuttgart.de](http://www.stuttgart.de)

# Stuttgart in Zahlen

Das Statistische Jahrbuch 2002/2003

**Jahrbuch 2002/2003  
im handlichen A5-Format und  
in Farbe**



Über

**48 000 aktuelle Zahlen**

zum wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Leben in Stuttgart

mit Großstadt- und Regionalvergleich

## 56. Jahrgang 2002/2003

320 Seiten, 80 Grafiken,  
295 Tabellen, Stichwortverzeichnis  
2 Übersichtskarten  
1 Satellitenbild

13 € (zuzüglich Versandkosten)  
10 € für Abonnenten

## CD-ROM

- gesamtes Jahrbuch im PDF-Format
- alle Tabellen als EXCEL-Dateien weiterverarbeitbar
- zusätzliche Strukturtabellen für das Jahr 2001
- interaktive Karten zu verschiedenen Themengebieten

Jahrbuch:  
ISSN 1431-0988

CD-ROM:  
ISSN 1434-4289

15 € (zuzüglich Versandkosten)

25 € Jahrbuch und CD im Set

### Landeshauptstadt Stuttgart Statistisches Amt

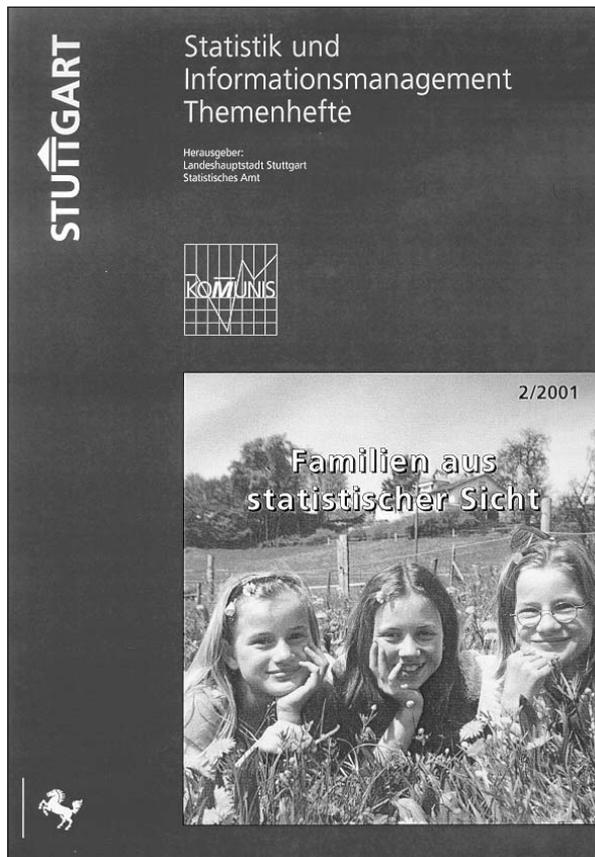
Eberhardstraße 39  
70173 Stuttgart

Telefon (0711) 2 16 - 34 40  
Telefax (0711) 2 16 - 39 00

E-Mail: poststelle.12@stuttgart.de  
komunis@stuttgart.de

Internet: www.stuttgart.de

# Ohne Familien geht es nicht!



## Familien aus statistischer Sicht

- Familienfreundliche Landeshauptstadt Stuttgart
- Blitzlicht Statistische Familienberichterstattung 31.12.2000
- Der Mythos der großstädtischen „Single“-Gesellschaft
- Familie und modernes Leben heute
- Vereinbarung zwischen der Bundesregierung und den Spitzenverbänden der deutschen Wirtschaft zur Förderung der Chancengleichheit von Frauen und Männern in der Privatwirtschaft
- Familien mit Kindern unter 18 Jahren in Stuttgart
- Eine aussterbende Lebensform?
- Der Mythos der Stadtfucht von Familien aus Stuttgart
- Vier Autos – ein Kind
- Familien in Stuttgart seit 1992 nach der Zahl der Kinder unter 18 Jahren
- Familienleben ist teuer – Kinder kosten Geld
- Monatliches Haushaltsnettoeinkommen in Stuttgart 4539 DM
- Monatliches Haushaltsnettoeinkommen 1999 in der Region Stuttgart an der Spitze
- Vier Prozent der Stuttgarter auf Sozialhilfe zum Lebensunterhalt angewiesen
- Zwei Seiten einer Medaille
- Fast die Hälfte der Ehepaare in Baden-Württemberg mit zwei Einkommen
- Exkurs: Lebensformen in Baden-Württemberg
- Ausgewählte Datenübersicht
- Was gibt die Stadt für Kinder und Jugendliche aus?

2000, 102 Seiten, zahlreiche Tabellen,  
Grafiken

10,23 € (zuzüglich Versandkosten)

ISSN 1431-0996

### Landeshauptstadt Stuttgart Statistisches Amt

Eberhardstraße 39  
70173 Stuttgart

Telefon (0711) 2 16 - 34 40  
Telefax (0711) 2 16 - 39 00

E-Mail: [poststelle.12@stuttgart.de](mailto:poststelle.12@stuttgart.de)  
[komunis@stuttgart.de](mailto:komunis@stuttgart.de)

Internet: [www.stuttgart.de](http://www.stuttgart.de)

## **Veröffentlichungen zu den Themen:**

Eberhard Frank:

### **Die Stuttgarter Stadtteile wurden neu gegliedert,**

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,  
Monatsheft 12/2004, S. 317-327

Eberhard Grapke, Ralph Braun:

### **Kundenorientierung und Kundenzufriedenheit im Standesamt Stuttgart,**

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,  
Monatsheft 11/2001, S. 286-310

Inge Heilweck-Backes:

### **Die Entwicklung der Flächennutzungsplanung in Stuttgart seit 1980,**

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,  
Monatsheft 5/2003, S. 113

Franz Biekert:

### **PKW-Bestand in Stuttgart von 1995 bis 2001 nach den wichtigsten Herstellern,**

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,  
Monatsheft 04/2002, S. 67

### **Prognose des Personenkraftwagenbestandes in Stuttgart 1998 bis 2005**

Landeshauptstadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement,  
Monatsheft 3/1999, S. 64-75