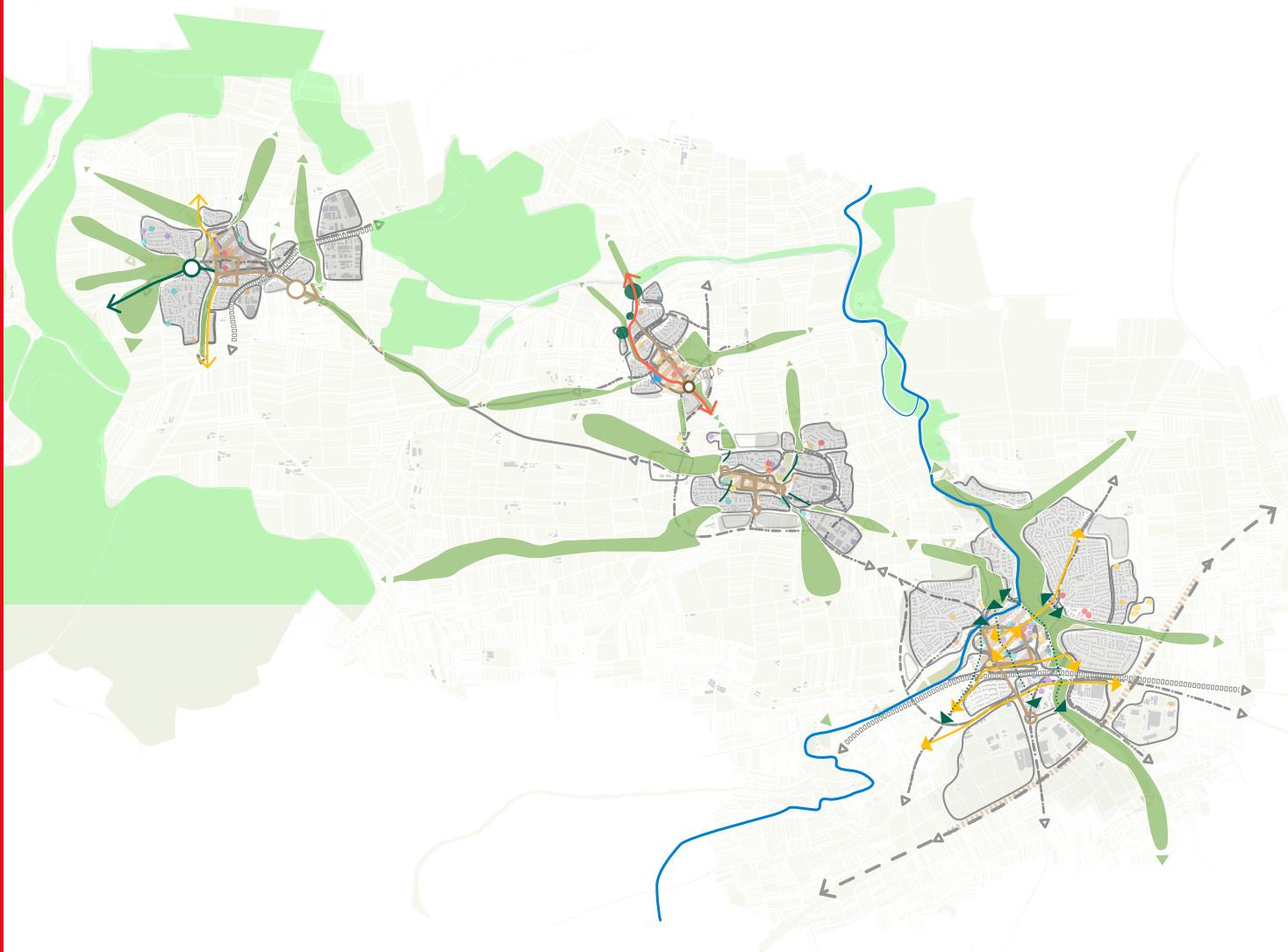


# STADTENTWICKLUNGS- UND KLIMAANPASSUNGSKONZEPT DITZINGEN

ENTWURFSFASSUNG ENDBERICHT  
STAND: SEPTEMBER 2024



# INHALT

## 0 EINFÜHRUNG

- 0.1 AUFGABE UND ZIEL DES ISEK DITZINGEN 2040
- 0.2 ABLAUF UND METHODISCHES VORGEHEN

## 1 BESTANDSANALYSE

- 1.1 LAGE IM RAUM
- 1.2 DEMOGRAFISCHE ENTWICKLUNG UND WOHNEN
- 1.3 NUTZUNGSVERTEILUNG
- 1.4 NAHVERSORGUNG
- 1.5 MOBILITÄT UND VERKEHR
- 1.6 KLIMASCHUTZ- UND ANPASSUNG
- 1.7 STADTSTRUKTUR UND STADTBILD
- 1.8 DIGITALISIERUNG

## 2 ERGEBNISSE AUS DER BÜRGERBETEILIGUNG

- 2.1 BETEILIGUNGSFORMATEN IM ÜBERBLICK
- 2.2 ERGEBNISSE

## 3 STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

- 3.1 STÄRKEN UND SCHWÄCHEN IM ÜBERBLICK
- 3.2 STÄRKEN- UND SCHWÄCHENPLAN

## 4 LEITBILD UND ZIELE

- 4.1 ÜBERGEORDNETE HANDLUNGSFELDER
- 4.2 LEITBILDER IM ÜBERBLICK
- 4.3 HANDLUNGSFELDER FÜR DITZINGEN

## 5 GESAMTSTÄDTISCHE MASSNAHMEN

- 5.1 INTEGRATIVE KLIMAANPASSUNGSPROJEKTE
- 5.2 STRATEGIE WOHNEN
- 5.3 HANDLUNGSLINIEN - THEMENRUNDWEG

## 6 STADTTEILBEZOGENE MASSNAHMEN

- 6.1 STADTTEILBEZOGENE ZIELE
- 6.2 HANDLUNGSRÄUME IM ÜBERBLICK
- 6.3 STADTENTWICKLUNGSPLAN JE ORTSTEIL
- 6.4 MASSNAHMEN JE HANDLUNGSRAUM

## 7 WEITERES VORGEHEN



## VORWORT

Ich freue mich, dass es mit dem Stadtentwicklungsconcept gelungen ist Leitbilder, Ideen und Handlungsräume für eine nachhaltige, lebenswerte und zukunftsorientierte Entwicklung Ditzingens herauszuarbeiten.

Das integrierte Stadtentwicklungs- und Klimaanpassungskonzept (ISEK) Ditzingen soll Orientierungshilfe und Leitfaden für die Entwicklung Ditzingens sein, ohne bereits konkrete Entscheidungen vorwegzunehmen und die zukünftige Entwicklung einseitig einzuschränken.

Der integrierte Ansatz bietet dabei eine ressort- und themenübergreifende Untersuchung der Potenziale und Problemfelder unserer Kommune.

Integrierte Stadtentwicklung bedeutet aus ganz unterschiedlichen Perspektiven die verschiedenen Themen, wie Mobilität, Wirtschaft, Klimaschutz oder Wohnen und Arbeiten, gemeinsam, gleichrangig und vernetzt zu bearbeiten. Es heißt aber auch, die Stadtbewohnerinnen und -bewohner, Verwaltung und Politik in die Planung zu integrieren. Wie die Leitbilder des ISEKs zeigen, liegt der Fokus nicht nur auf den einzelnen Stadtteilen, sondern auch auf Ditzingen als Ganzes.

Die Beteiligung der Bewohnerinnen und Bewohner, war ein wesentlicher Aspekt des ISEKs. Dabei ist es uns als Stadtverwaltung aber auch nicht immer gelungen alle Bürgerinnen und Bürger vollumfänglich für eine Mitarbeit an den unterschiedlichen Beteiligungsformaten des ISEKs zu motivieren. Trotzdem konnten viele erkenntnisreiche und interessante Veranstaltungen umgesetzt werden. Die Ideen und Meinungen der Bevölkerung wurden abgewogen und in die Maßnahmenentwicklung aufgenommen. Ich möchte mich an dieser Stelle bei Allen bedanken, die sich an diesem Dialog beteiligt haben und Ihre Zeit und Engagement in dieses Projekt investiert haben.

Wir haben innerhalb des Prozesses zahlreiche Erkenntnisse gewonnen, die es jetzt gilt in den zukünftigen Entscheidungsprozessen um die Stadtentwicklung zu beachten, hinterfragen und stetig weiterzuentwickeln.

Ulrich Bahmer  
Bürgermeister

# 0

## EINFÜHRUNG

---

## — 0.1 AUFGABE UND ZIEL

Ditzingen steht, wie auch andere Gemeinden vor komplexen Herausforderungen, darunter dem Strukturwandel in der Wirtschaft, den Bedürfnissen einer alternden Gesellschaft, sozialen Veränderungen und den Auswirkungen des Klimawandels. Die Gemeinde ist in den vergangenen Jahren stark gewachsen, viele Projekte konnten erfolgreich umgesetzt werden und sind noch in Planung oder Umsetzung, gleichzeitig gibt es neue Herausforderungen. Aus diesem Hintergrund hat sich die Stadt Ditzingen 2021 entschieden einen Zukunftsfahrplan zu erarbeiten wie sie sich bis zum Jahr 2040 entwickeln will. Für die Entwicklung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) wurde das Internationale Stadtbauatelier beauftragt.

Ziel des integrierten Stadtentwicklungskonzepts ist, als Grundlage des kommunalpolitischen wie des privaten Handelns, ein angestrebtes Zukunftsbild der Stadt Ditzingen darzustellen. Durch eine integrierte Betrachtung der unterschiedlichen Aufgaben und Herausforderungen ist ein strategischer Plan der Stadt bis ins Jahr 2040 entstanden.

Das ISEK beinhaltet langfristige Ziele und Visionen, aber auch konkrete Maßnahmen und Projekte auf der Umsetzungsebene.

ISEK steht für „integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept“. „Integriert“ bedeutet hierbei, verschiedenste Themen, die das Zusammenleben betreffen, wie Mobilität, Wirtschaft, Klimaschutz oder Wohnen und Arbeiten, gemeinsam, gleichrangig und vernetzt zu betrachten. Es heißt aber auch, alle Stadtbewohnerinnen und -bewohner, Verwaltung oder Politik zu integrieren.

„Städtebauliches Entwicklungskonzept“ steht dafür, die Erkenntnisse aus den betrachteten

Einzelthemen in ein übergeordnetes Konzept bzw. einen Plan zu gießen, der die Entwicklung für Ditzingen bis zum Jahr 2040 steuern soll. Aufgrund dessen findet sich im Titel auch der Zusatz Klimaanpassungskonzept. Dabei werden beispielsweise bauliche Entwicklungen festgelegt, wo und wie die Stadt wachsen soll und kann. In die Fläche oder in die Höhe oder vielleicht gar nicht? Aber auch andere strategische Themen werden betrachtet, wie die Stärkung von Nachbarschaften, sozialem Zusammenleben und die Aspekte der Klimaanpassung.

Mit dem integrierten Stadtentwicklungskonzept soll für die Stadt Ditzingen, mit ihren Stadtteilen Hirschlanden, Schöckingen und Heimerdingen, ein ganzheitliches Konzept entstehen, in welches sich jeder Stadtteil mit eigener Identität einbringt und gleichzeitig ein Leitbild für die Gesamtstadt formuliert wird. Es ist ein umfassendes Maßnahmenpaket für Ditzingen entstanden das als Grundlage und Strategie zukünftiger Entwicklungen dienen soll.

## — 0.2 ABLAUF UND METHODIK



Der Prozess zur Entwicklung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes für Ditzingen gliedert sich in vier Phasen:

### Phase I - Bestandsanalyse

Die Entwicklung des ISEKs für Ditzingen beginnt mit einer sorgfältigen Bestandsanalyse. Dabei wurden Informationen über die aktuelle Situation in Ditzingen gesammelt, wie z.B. Daten zur Bevölkerungsentwicklung, Infrastruktur, Klima, Mobilität und weiteren relevanten Themen. In einem ersten Schritt wurden verschiedene Themenfelder der Stadtentwicklung analysiert und in Fazitplänen Stärken und Schwächen festgehalten. Dabei wurden aktuelle Konzepte wie u.a. das Einzelhandelskonzept (2021), der Masterplan Wohnen (2018), der Verkehrsentwicklungsplan (2006), Aktionspläne für Mobilität, Klima- und Lärmschutz (2023), das Klimaschutzkonzept des Landkreises (2015) einbezogen.

Die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern, der Stadtverwaltung samt Ämtern und der Politik spielt eine zentrale Rolle. Um breite Meinungen zu sammeln, wurden diverse Beteiligungsformate genutzt, sowohl analog als auch digital. Dies umfasste Dialogstationen in Stadtteilen, digitale Blitzlichtdiskussionen, Stadtteilspaziergänge mit Jugendlichen und Erwachsenen sowie einen Workshop mit dem Jugendgemeinderat. Trotz des vielfältigen Angebots war die Teilnahme, besonders online, teilweise gering. Die Corona-Pandemie stellte eine Herausforderung dar, und nicht alle geplanten Formate konnten umgesetzt werden. Dennoch lieferten die Beteiligungsprozesse wichtige Impulse, die in Stärken- und Schwächenplänen reflektiert wurden.

Ideen wurden erfasst, geprüft und wo möglich in kurzfristige sowie langfristige Maßnahmen übersetzt. Welche Anregungen verfolgt wurden, beleuchtet das 2. Kapitel.

### Phase II - Leitbilder und Ziele

Unter Berücksichtigung der Bestandsanalyse wurden Leitbilder und Ziele für die Stadt entwickelt. Dabei wurden Schlüsselthemen identifiziert, die für die zukünftige Entwicklung von Ditzingen von besonderer Bedeutung sind. Diese Handlungsfelder spiegeln die Werte und Prinzipien wider, die die Stadt in der Zukunft anstrebt. Sie finden entsprechend Berücksichtigung im fortlaufenden Prozess des ISEKs.

### Phase III - Stadtentwicklungskonzept und Maßnahmen

Basierend auf dem Leitbild und den Zielen wurde das Stadtentwicklungskonzept erstellt. Die Leitbildaspekte wurden auf Handlungsräume übertragen, in denen Maßnahmen gebündelt und zukünftiger Handlungsbedarf definiert wurde. Für jeden Handlungsräum wurden Handlungs- und Entwicklungspotenziale sowie konkrete Maßnahmen erarbeitet. Das Konzept beinhaltet eine strategische und räumliche Planung, die konkrete Projekte definiert, um die gesetzten Ziele zu erreichen. Dazu gehören u.a. städtebauliche Entwicklungen, Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur und Maßnahmen zum Klimaschutz. Parallel zur ISEK-Erstellung werden laufende Planungen weiterentwickelt.

### Phase IV - Finalisierung in Ditzingen

In der finalen Phase wird das Stadtentwicklungskonzept nach Abstimmungen mit der Stadtverwaltung überarbeitet und abgeschlossen. Bei einer anschließenden Online-Beteiligung werden Bürgerinnen und Bürger eingeladen, die Prioritäten für die wichtigsten Projekte zu setzen. Eine Abschlussveranstaltung informiert die Bürgerschaft über die ISEK-Ergebnisse und gibt einen Ausblick auf die weiteren Schritte, einschließlich kurz- und langfristiger Umsetzungen der Projekte.

# 1

## BESTANDSANALYSE

---

# 1 METHODIK BESTANDSANALYSE

Die Stadt Ditzingen spielt eine zentrale Rolle als Ankerpunkt für das tägliche Leben, Arbeit, Bildung, Freizeit und Kultur ihrer Bewohnerinnen und Bewohner. Um die Identität der Stadt zu prägen und langfristig zu sichern, sind verschiedene Bereiche von entscheidender Bedeutung, die im Folgenden näher beleuchtet werden. Ebenso spielen feste Rahmenbedingungen, wie die Lage in der Region oder die demografische Entwicklung eine Rolle, um Entwicklungs- und Handlungspotenziale zu erkennen und Maßnahmen zu entwickeln.

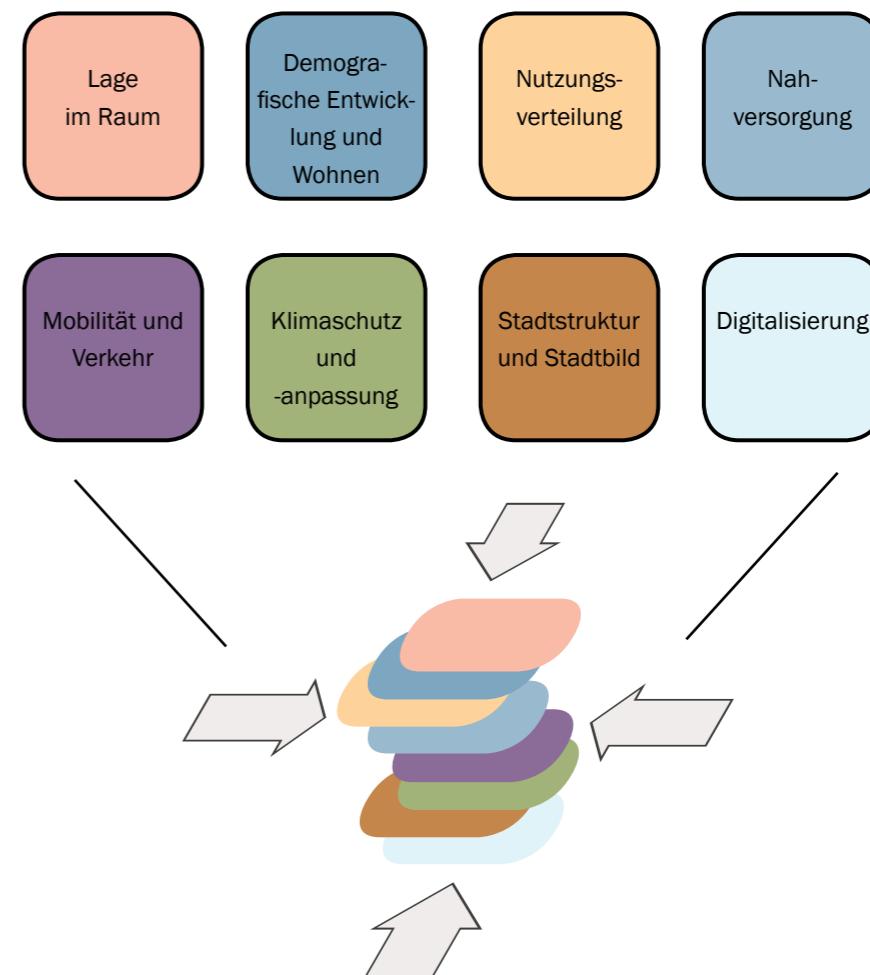
Neben der Analyse und Auswertung bestehender Daten, Konzepte und Untersuchungen wurden mehrere Beteiligungsformate durchgeführt (Kapitel 2), um weiterführende Erkenntnisse zu gewinnen.

Im Vorfeld wurden acht Themenfelder definiert, die im Rahmen der Bestandsanalyse näher untersucht wurden:

1. Lage im Raum:  
Wie ist Ditzingen in regionale Strukturen eingebunden? Wie ist die Erreichbarkeit und die Vernetzung mit anderen Städten oder Gemeinden? Welchen Einfluss haben topografische Gegebenheiten der Stadt im Kontext mit den einzelnen Stadtteilen und dem Umland?
2. Demografische Entwicklung und Wohnen:  
Wie entwickeln sich die Bewohnerzahlen? Wird ein Wachstum angestrebt? Muss zusätzlicher Wohnraum geschaffen werden? Wie ist der Bestand? Wie ist das Wohlbefinden der Bewohnerinnen und Bewohnern in Ditzingen? Welche Anregungen gibt es aus der Bevölkerung?
3. Nutzungsverteilung:  
Welche Nutzungen gibt es im Stadtgebiet und in den Stadtteilen? Welche Nutzungen fehlen in der Kernstadt und in den Stadtteilen? Welche und Wo gibt es soziale Strukturen und kulturelle Einrichtungen? Welche Arbeitsplatzangebote fehlen, um eine möglichst stabile Wirtschaft in Ditzingen zu schaffen?
4. Nahversorgung:  
Werden die Grundbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger direkt vor Ort gedeckt? Gibt es Angebote, die fehlen? Welche?
5. Mobilität und Verkehr:  
Wie ist die Erreichbarkeit und Vernetzung innerhalb des Stadtgebiets und darüber hinaus? Welche alternativen Bewegungsmittel gibt es?
6. Klimaschutz und -anpassung:  
Welche Maßnahmen gibt es um die Stadt klimaresilient zu machen? Welche Grünräume gibt es? Welche Maßnahmen gibt es im Bereich Hochwasserschutz? In welchen Bereichen gibt es bereits eine Überhitzung im Stadtgebiet? Welche Bereiche sind stark versiegelt? Welche Flächen können der nachhaltigen Energieerzeugung dienen?
7. Stadtstruktur und Stadtbild:  
Welche öffentlichen Plätze und Grünflächen weisen Mängel in der Gestaltung auf? Wo ist die Ortsmitte? Was ist ihre Identität? Welche Siedlungsstrukturen gibt es? Wo gibt es historische, erhaltenswerte Strukturen, wo gleichzeitig Bedarfe für moderne, integrierte Neuordnungen? Wie ist die Aufenthaltsqualität in den Ortsmitteln und den Wohnquartieren?
8. Digitalisierung:  
Welches Angebot gibt es bereits? In welchen Bereichen fehlt es an digitaler Vernetzung? Wo ist sie sinnvoll? Im sozialen Miteinander, in der Verwaltung oder aber im Hinblick auf die Organisation von Parkierungsflächen?

Durch die Überlagerung der bestehenden Konzepte und zusätzlichen Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse zeigen sich entstehende Herausforderungen in Bezug auf zukünftige Entwicklungen wie z.B. im Hinblick auf Hochwassermanagement und Stadtraumgestaltung, aber auch Synergien wie z.B. die attraktiven Ortsmitteln und die Nutzungsverteilung und Aufenthaltsqualität.

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse sind in Kapitel 1,2,3 unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus den Bürgerbeteiligungen in Stärken- und Schwächenplänen zusammengefasst.



## 1.1 LAGE IM RAUM - AN DER ENTWICKLUNGSACHSE

### REGIONALE ANBINDUNG

Ditzingen liegt als Unterzentrum an der Entwicklungsachse von Stuttgart nach Calw.

Es besteht eine enge Vernetzung mit umliegenden Gemeinden wie Stuttgart, Leonberg, Kornatal-Münchingen, Kornwestheim und Ludwigsburg.

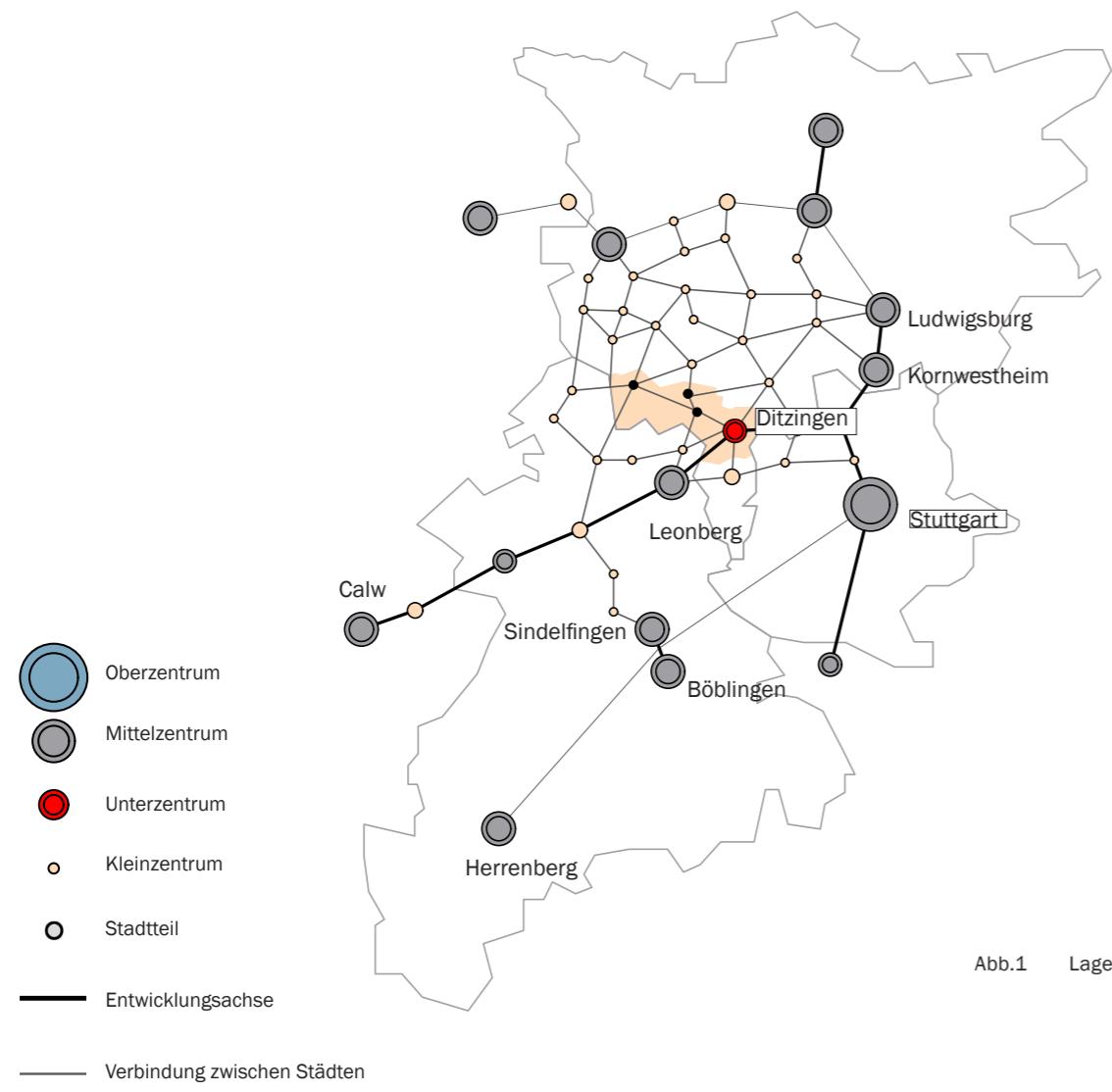


Abb.1 Lage im Raum

Quelle: Regionalplan (2009)

Grafik: ISA

### VERDICHTUNGSRAUM

Ditzingen als Stadt liegt im Verdichtungsraum. Besonders der Stadtteil Ditzingen gilt mit seiner Lage als Hauptort für Siedlungsentwicklung. Hier konzentrieren sich eine optimale Verkehrsanbindung, Anschluss zum ÖPNV, sowie Siedlungstätigkeiten.

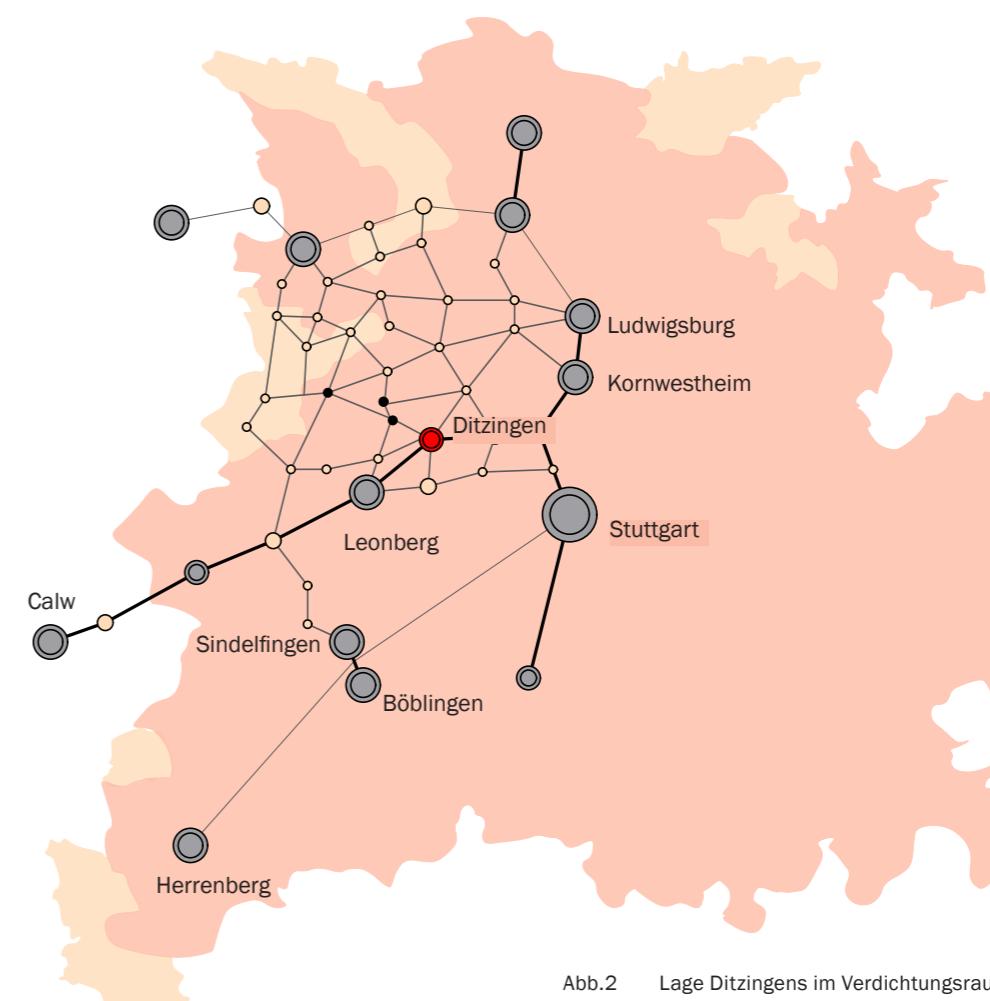
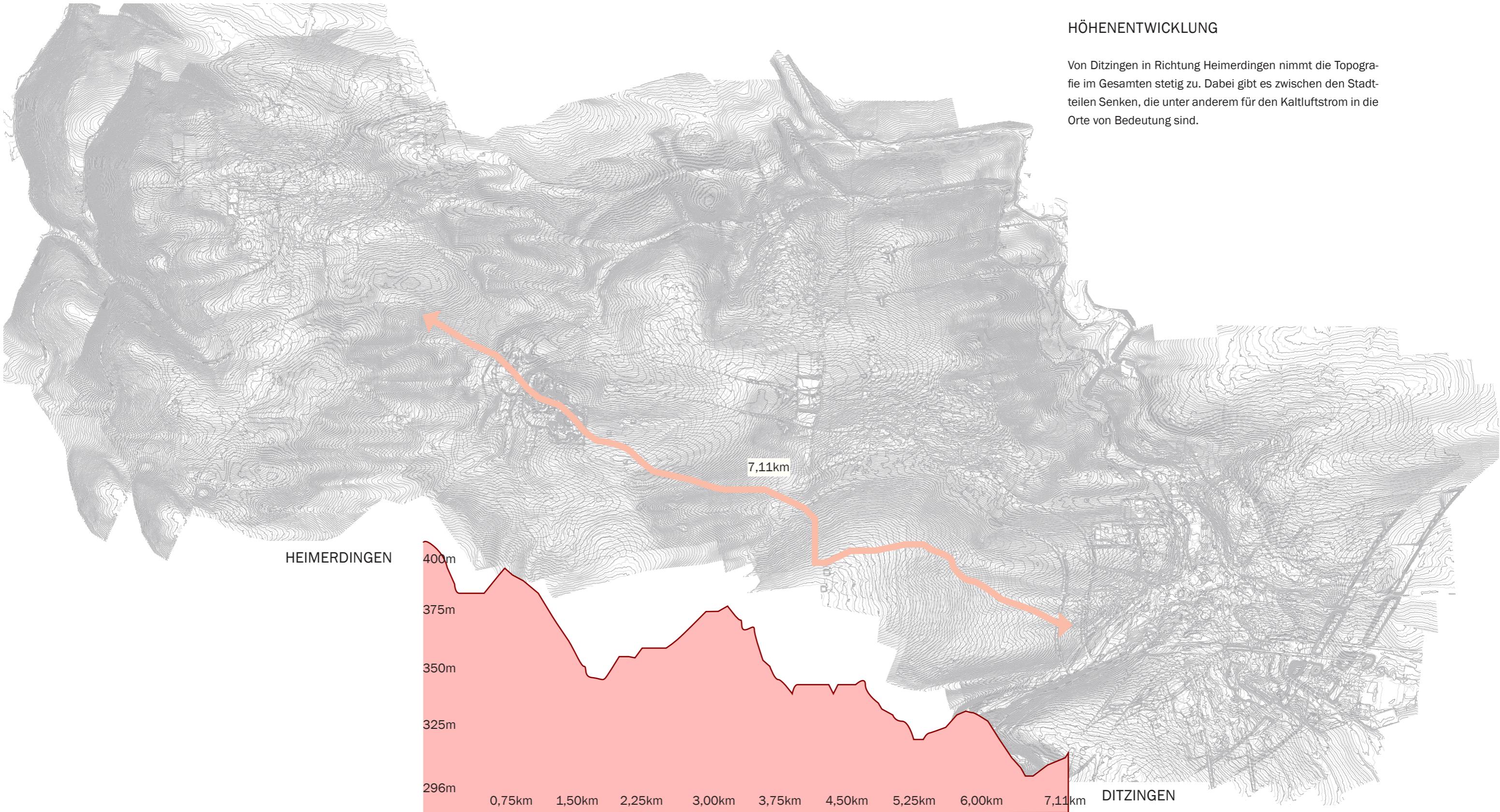


Abb.2 Lage Ditzingens im Verdichtungsraum

Verdichtungsraum

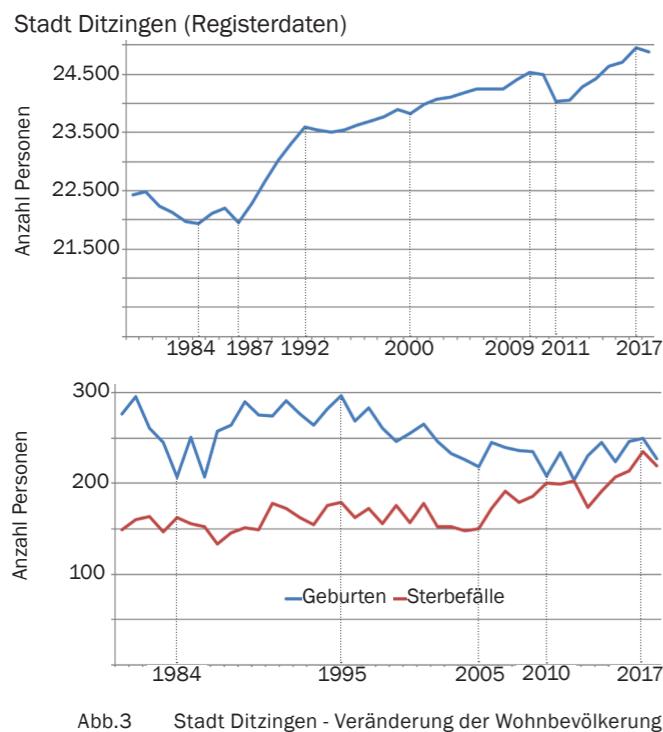
Randzone um den Verdichtungsraum

## 1.1 LAGE IM RAUM - TOPOGRAFIE

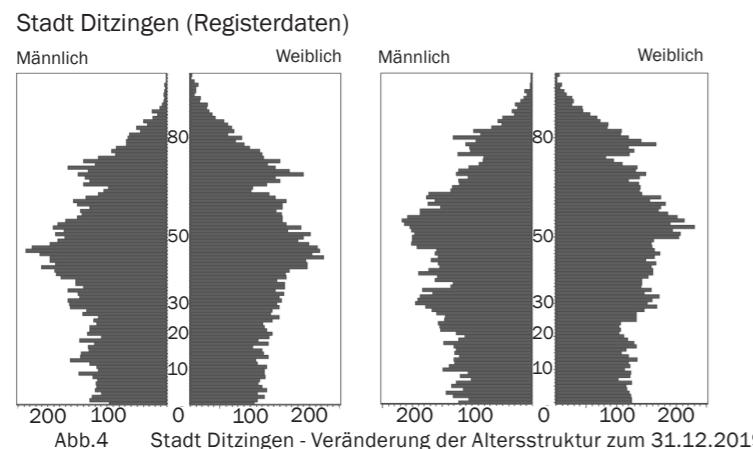


## — 1.2 DEMOGRAPHISCHE ENTWICKLUNG - WOHNBEVÖLKERUNG 2010-2019

### VERÄNDERUNG DER WOHNBEVÖLKERUNG ZUM 31.12

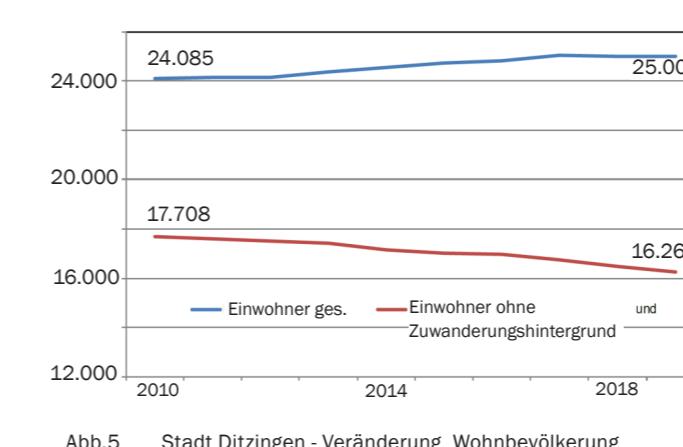


### VERÄNDERUNG DER ALTERSSTRUKTUR ZUM 31.12



Das Durchschnittsalter der Stadt liegt bei 43,3 Jahren, im Landkreis im Vergleich bei 43,1 Jahren (Statistik Kommunal 2019). Die Veränderung der Altersstruktur zeigt, dass der Anteil Ü80 deutlich steigen wird. Über 25 % sind Ü60, ebenso viele Bürgerinnen und Bürger sind U25.

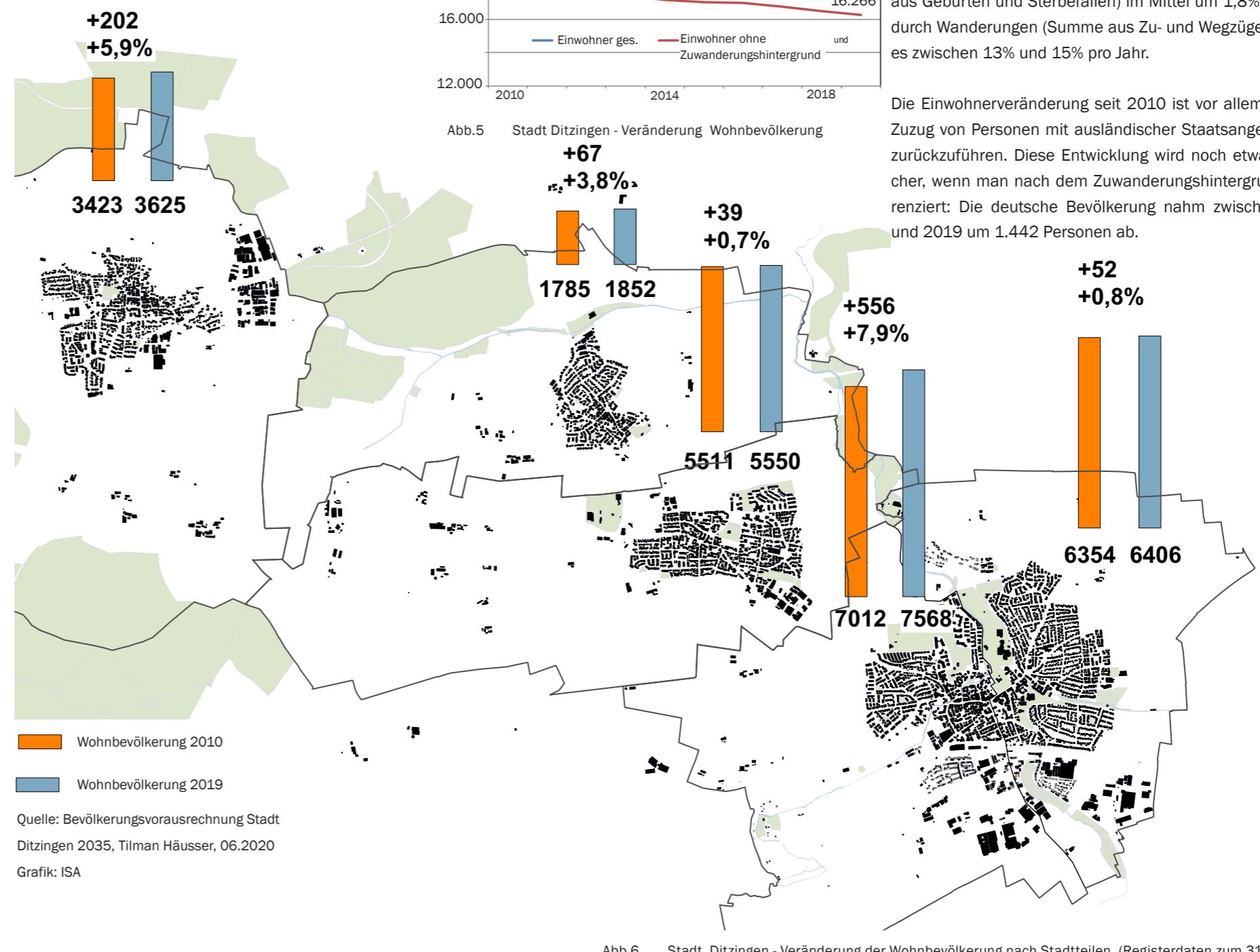
### VERÄNDERUNG DER WOHNBEVÖLKERUNG ZUM DEMOGRAPHISCHE ENTWICKLUNG 31.12 Stadt Ditzingen (Registerdaten)



Nach dem Statistikabzug vom 31.12.2019 (Registerdaten) hatte die Stadt Ditzingen einen Einwohnerstand mit Hauptwohnsitz von 25.001 Personen (Wohnbevölkerung).

Die Einwohnerzahl der Stadt Ditzingen verändert sich zwischen 2015-2020 durch natürliche Bewegungen (Summe aus Geburten und Sterbefällen) im Mittel um 1,8% pro Jahr, durch Wanderungen (Summe aus Zu- und Wegzügen) waren es zwischen 13% und 15% pro Jahr.

Die Einwohnerveränderung seit 2010 ist vor allem auf den Zuzug von Personen mit ausländischer Staatsangehörigkeit zurückzuführen. Diese Entwicklung wird noch etwas deutlicher, wenn man nach dem Zuwanderungshintergrund differenziert: Die deutsche Bevölkerung nahm zwischen 2010 und 2019 um 1.442 Personen ab.



## 1.2 DEMOGRAFISCHE ENTWICKLUNG - PROGNOSE BAUGEBIETE

### PROGNOSE DER BEVÖLKERUNG

Nach den Ergebnissen der Vorausrechnung (Basisjahr 31.12.2019) ist bis zum 31.12.2035 mit einer Veränderung der Einwohnerzahl (Wohnbevölkerung) im Intervall zwischen +11,6% (Szenario 1) und +7,1% (Szenario 2) zu rechnen. In Absolutzahlen ist beim Szenario 1 zwischen dem 31.12.2019 und dem 31.12.2035 mit einem Wachstum um 2.896 Personen (Wohnbevölkerung) zu rechnen. Nach dem Verlauf des Szenario 2 beträgt der Unterschied zwischen Basisjahr der Vorausrechnung und dem Zieljahr +1.783 Personen. Im Mittel liegt die Einwohnerzahl im Jahr 2035 um 9,3% über dem aktuellen Bevölkerungsstand.

### ZWEI SZENARIEN

Stadt Ditzingen - Gesamt

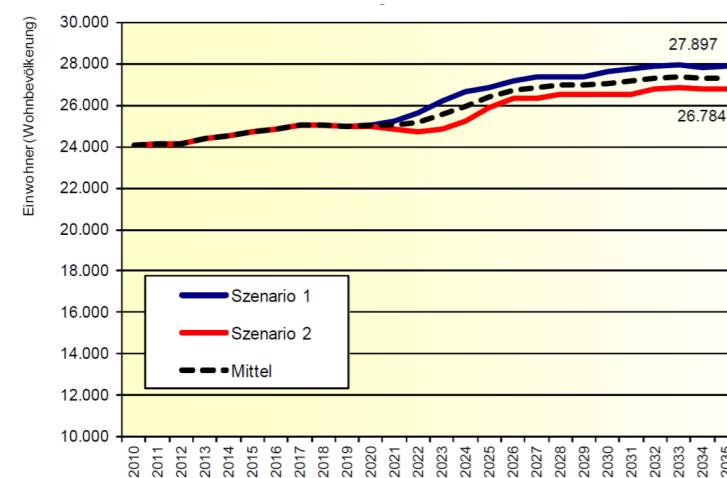


Abb.7 Zwei Szenarien zur Veränderung der Wohnbevölkerung in Ditzingen  
Quelle: Bevölkerungsvorausrechnung Stadt Ditzingen 2035, Tilman Häusser, 06.2020

### BAUGEBIETE UND WOHNINHEITEN

Falls alle Wohninheiten aus laufenden Planungen, Neubautätigkeit im Außen- und Innenbereich und eine Auffüllung von Baulücken im Innenbereich zu 100% realisiert werden können, ergäbe sich zwischen 2020 und 2030 ein Angebot von 1.443 Wohninheiten. Für den Zeitraum nach 2030 lagen noch keine Planungsdaten vor.

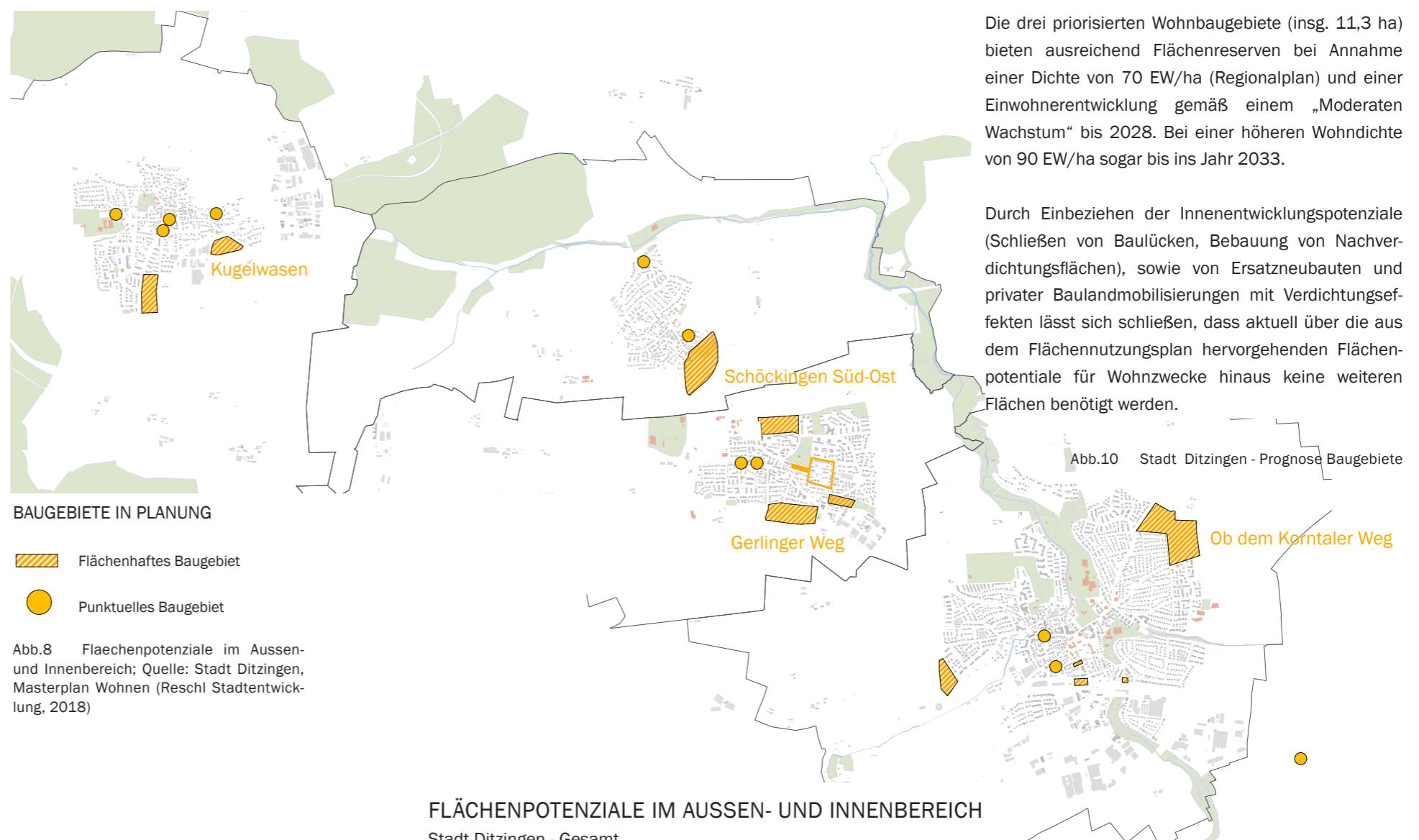
Beim Szenario 2 liegt die Annahme zugrunde, dass sich aufgrund der Corona-Krise 2020 eine Verschiebung der Realisierungswahrscheinlichkeit um 2 Jahre ergibt.

### KANN DER BEDARF GEDECKT WERDEN?

Geht man von einer Haushaltsgröße von 1,98 aus, kann der künftige Wohnungsbedarf durch Neubau gedeckt werden, wenn alle Wohneinheiten realisiert werden.

Die drei priorisierten Wohnbaugebiete (insg. 11,3 ha) bieten ausreichend Flächenreserven bei Annahme einer Dichte von 70 EW/ha (Regionalplan) und einer Einwohnerentwicklung gemäß einem „Moderaten Wachstum“ bis 2028. Bei einer höheren Wohndichte von 90 EW/ha sogar bis ins Jahr 2033.

Durch Einbeziehen der Innenentwicklungspotenziale (Schließen von Baulücken, Bebauung von Nachverdichtungsflächen), sowie von Ersatzneubauten und privater Baulandmobilisierungen mit Verdichtungseffekten lässt sich schließen, dass aktuell über die aus dem Flächennutzungsplan hervorgehenden Flächenpotentiale für Wohnzwecke hinaus keine weiteren Flächen benötigt werden.



### FLÄCHENPOTENZIALE IM AUSSEN- UND INNENBEREICH

Stadt Ditzingen - Gesamt

#### Außenbereich

Insgesamt 27,51 ha Innenbereich (aktivierbar)	
davon Wohnbaugebiete mit Priorität (GR-Beschluss vom 06.11.2017)	11,30 ha
Hirschlanden - Gerlinger Weg I (4,2 ha, Rahmenplan liegt vor, 4 Varianten)	
Schöckingen - Südost (4,95 ha, Rahmenplan liegt vor)	
Heimerdingen - Kugelwasen (2,15 ha, Rahmenplan liegt vor, 2 Varianten)	
davon Wohnbaugebiete in der Kernstadt	9,86 ha
Ditzingen - Ob dem Korttaler Weg (8,6 ha, Rahmenplan liegt vor)	
Ditzingen - Westlicher Ortsrand II (1,26 ha)	
weitere Wohnbaugebiete ohne Priorität	6,35 ha
Hirschlanden - Gerlinger Weg II (1,7 ha)	
Hirschlanden - Leiterweg (3,0 ha, Rahmenplan liegt vor, Neuplanung erforderlich)	
Heimerdingen - Rutesheimer Straße (1,65 ha, Rahmenplan liegt vor)	

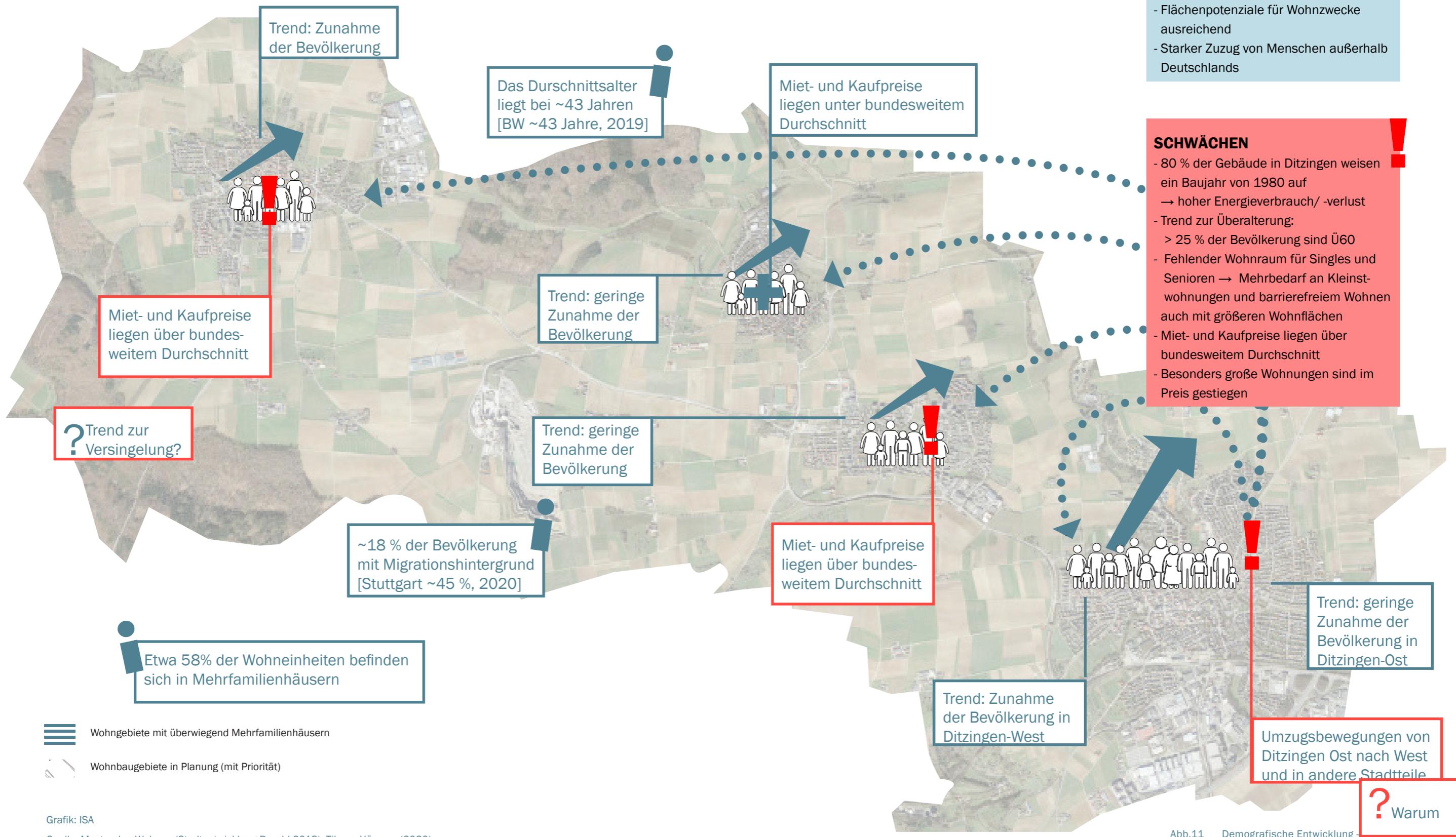
Insgesamt 11,7 ha  
davon rund 1,5 ha kommunal (100 %)  
restliche private Flächen (20%)  
Davon aktivierbar rund 3,5 ha

Baulücken (aus Baulückenkataster) rund 3,8 ha  
Leerstände (nicht erfasst) >= 0,0 ha  
Wohnbau-Nachverdichtungsflächen (aus Baulückenkataster) rund 3,2 ha  
Weitere Neuordnungsbereiche rund 4,7 ha  
  | Ditzingen - Wilhelmsschule  
  | Hirschlanden - Teilbereich GE-Gebiet Lange Äcker II  
  | Heimerdingen - Areal Feucht

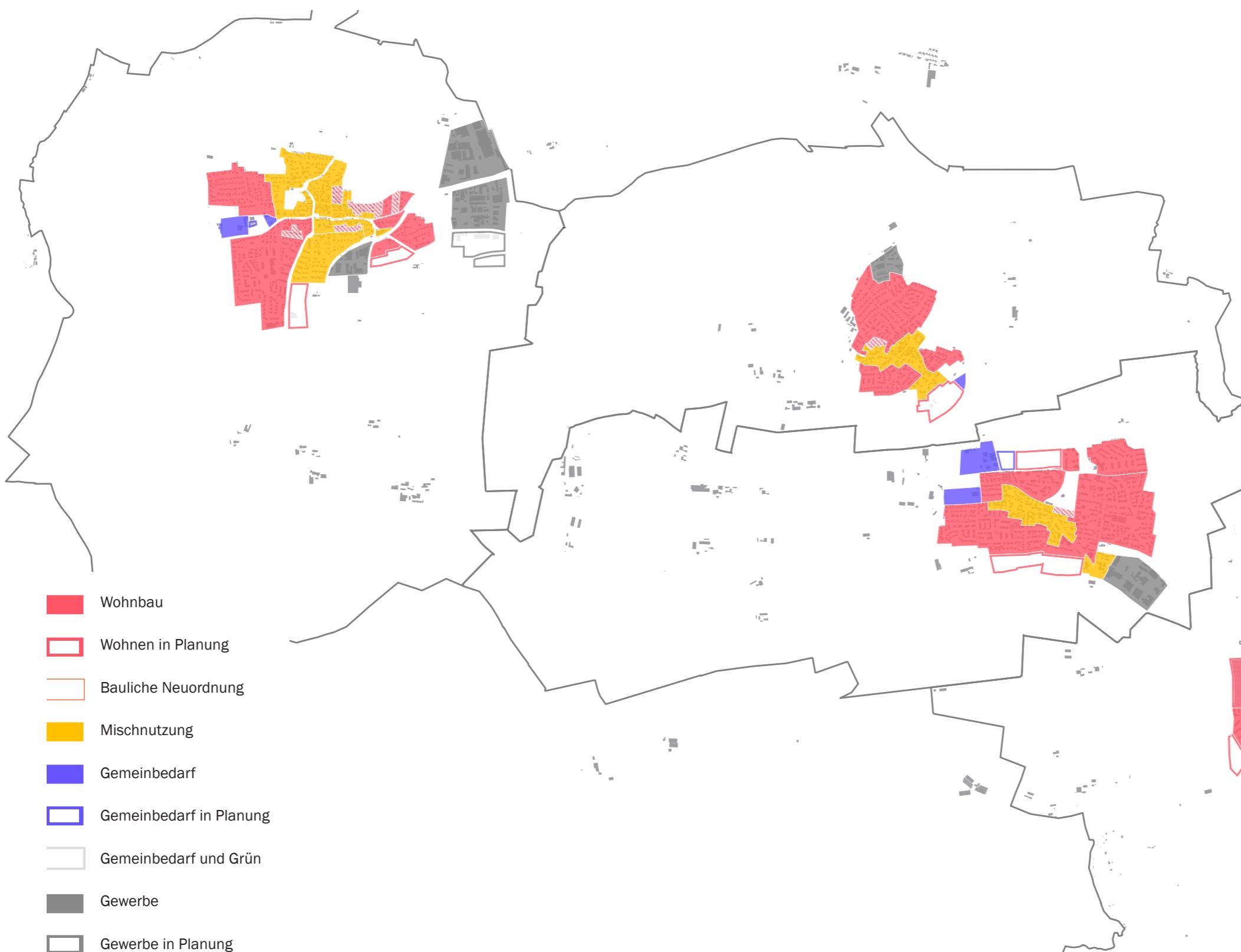
#### Ergebnis

Insgesamt rund 31 ha

## 1.2 DEMOGRAFISCHE ENTWICKLUNG UND WOHNEN



## 1.3 NUTZUNGSVERTEILUNG - ÜBERSICHT



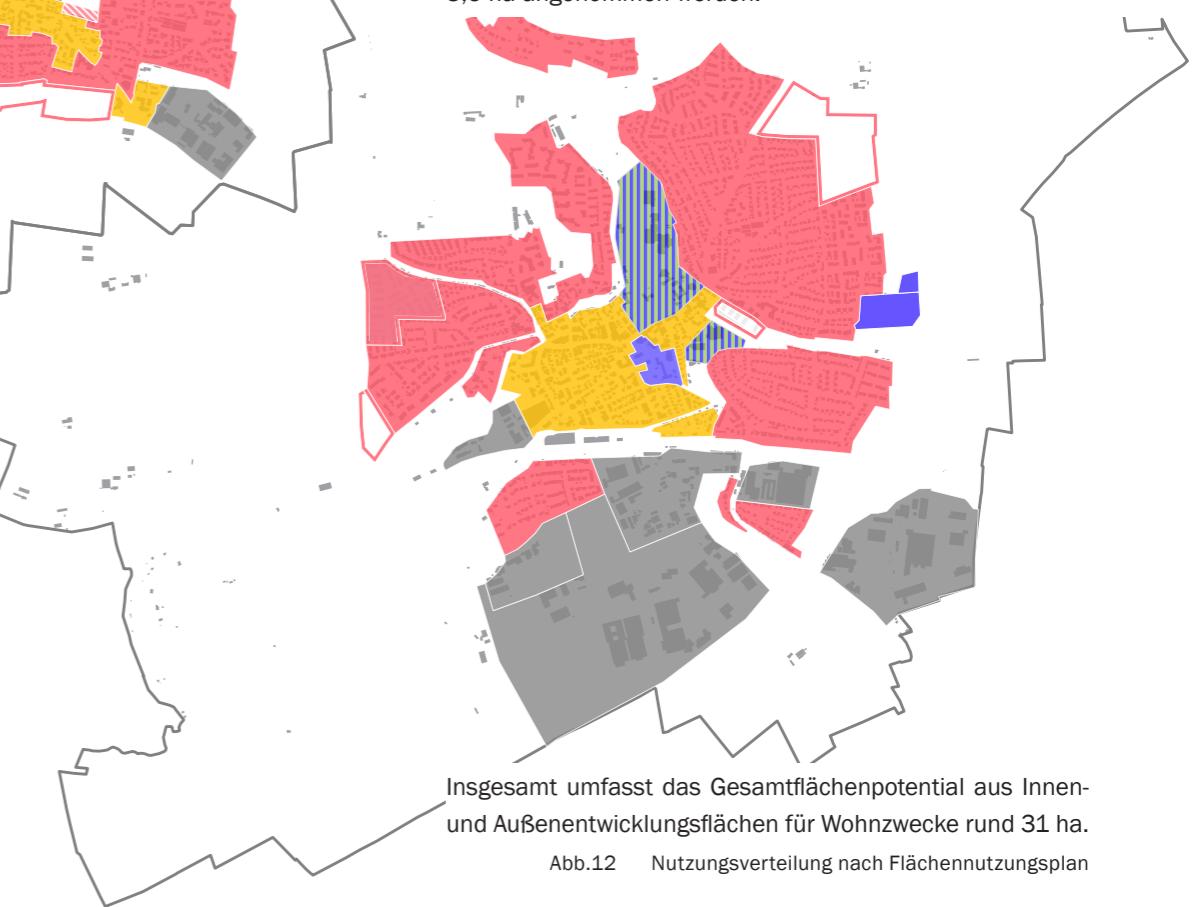
### WOHNEN, GEMEINBEDARF UND GEWERBE

In den Zentren der Stadtteile ist überwiegend eine Mischnutzung vorzufinden. Innerstädtisches Grün und Gemeinbedarfsflächen gibt es lediglich in der Stadt Ditzingen, während gewerbliche Flächen am Ortsrand in allen Stadtteilen vorhanden sind. Wohnbauflächen gliedern sich um die jeweiligen Ortskerne.

### ENTWICKLUNGSFLÄCHEN WOHNBAU

Der Flächennutzungsplan 2015 weist eine Entwicklungsfläche von 31,2 ha brutto auf. Änderungen durch das neu aufgenommene Gebiet Panoramastraße (+1,2 ha), eine Flächenreduzierung von Ditzingen West Ortsrand II und Schöckingen Südost ergeben laut des Masterplans Wohnen eine FNP-Reservefläche von 27,51 ha brutto.

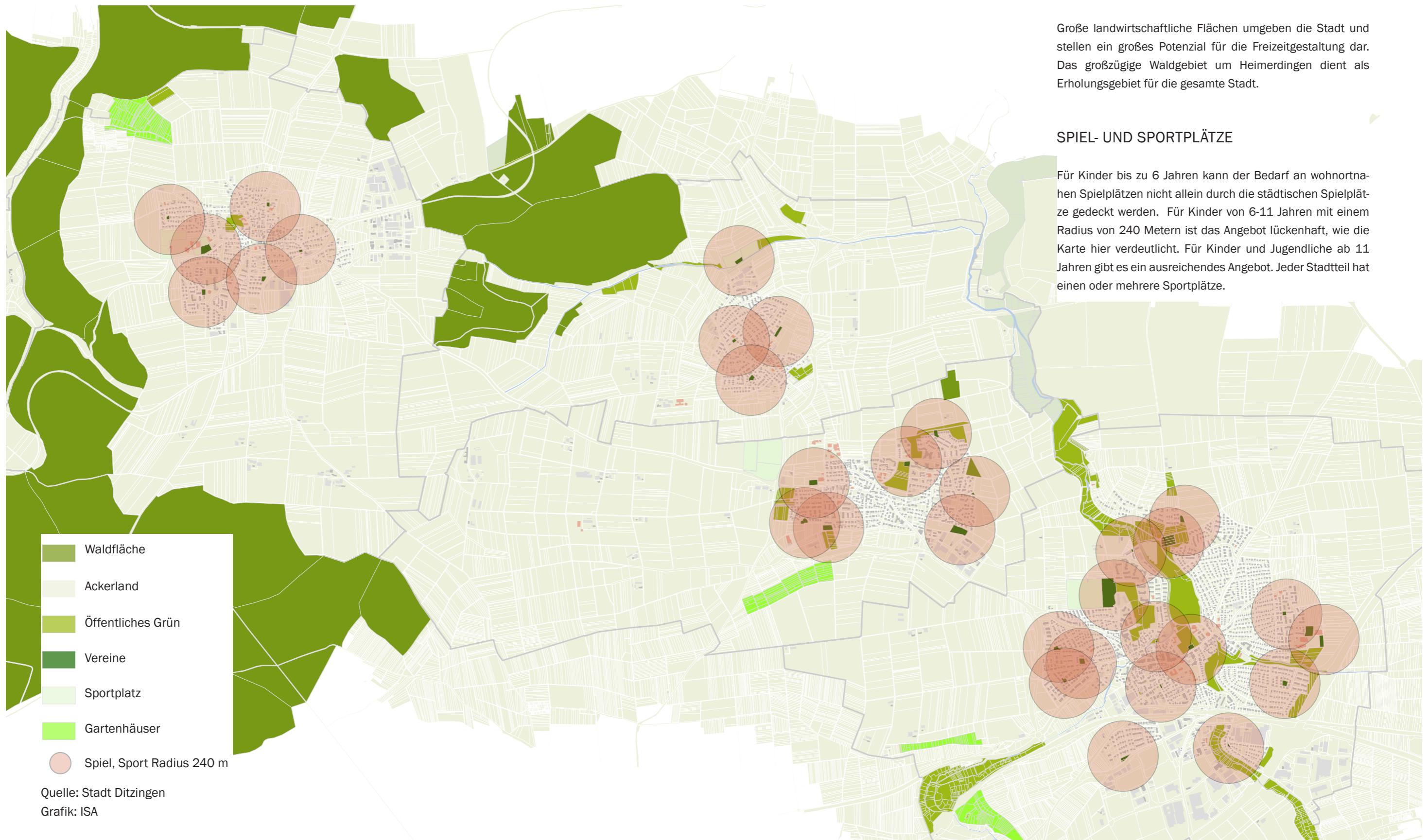
Eine zukünftige Entwicklung wird nach Gemeinderatsbeschluss vom 06.11.2017 in den drei Gebieten Hirschlanden, Gerlinger Weg, Schöckingen Südost und Heimerdingen Kugelwasen priorisiert. In Bezug auf das Innenentwicklungs-potential (Schließen von Baulücken, Bebauung von Nachver-dichtungsflächen) können gemäß des Masterplans Wohnen 3,5 ha angenommen werden.



## — 1.3 KULTUR, SPORT, FREIZEIT IN UND UM DITZINGEN



## — 1.3 KULTUR, SPORT, FREIZEIT GRÜNRAUM UND PLÄTZE



## — 1.3 FREIRAUM - LANDSCHAFTLICHE LAGE IM STROHGÄU

### STROHGÄU IM NECKARBECKEN

Das Strohgäu gehört laut Handbuch der naturräumlichen Gliederung Deutschlands teilweise zum Neckarbecken. Dieses Gebiet ist besonders durch Lössflächen gekennzeichnet, sowie durch die Flussläufe Enz, Neckar und Rems. Der Großteil des Strohgäus liegt im Landkreis Ludwigsburg.



Abb.17 Gäuflächen und Neckarbecken in der Schichtstufenlandschaft

Lössflächen

Quelle: Wikipedia Strohgäu  
Grafik: ISA

### DITZINGEN IM STROHGÄU

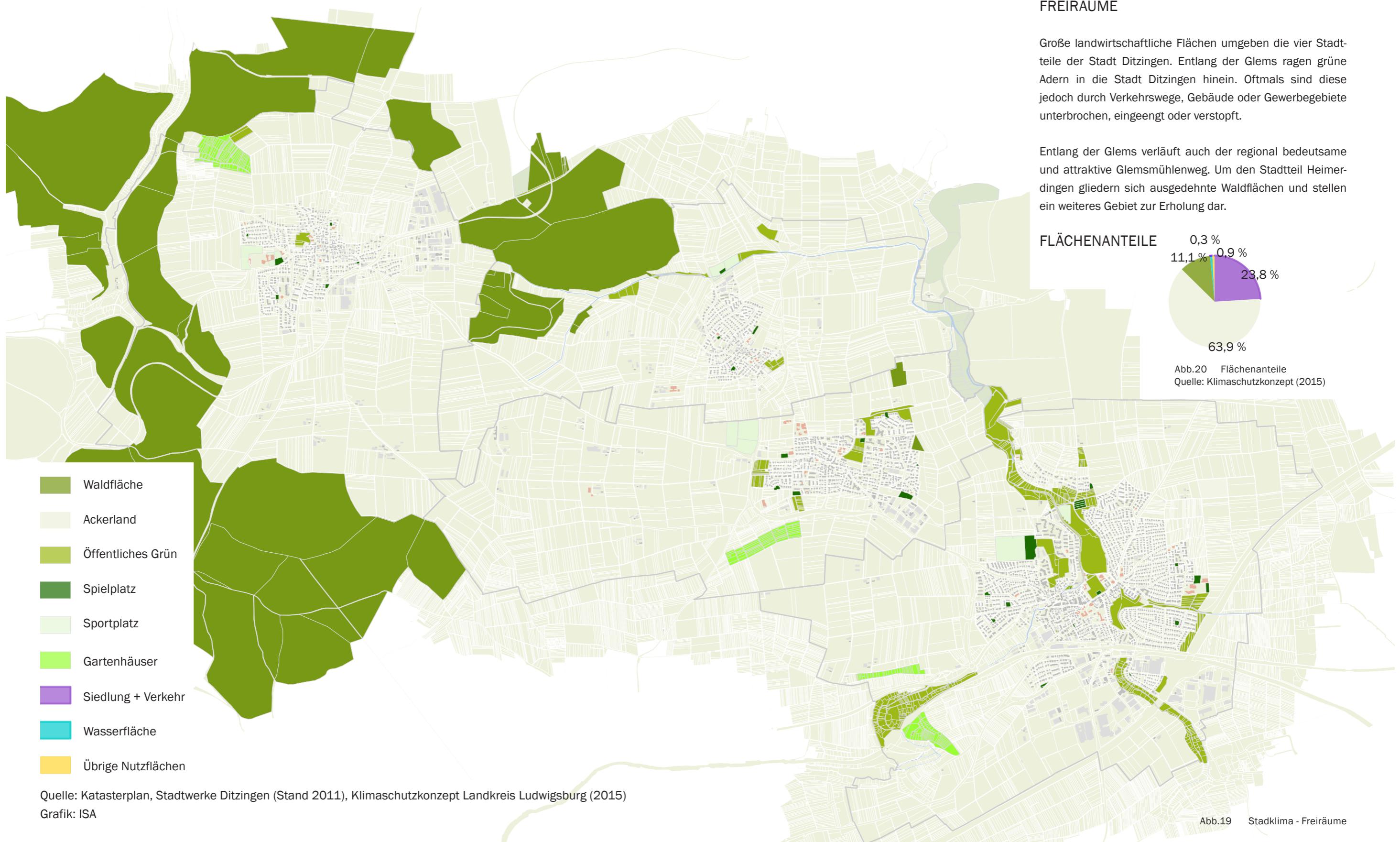
Ditzingen liegt in der Kernzone des Strohgäus im Südwesten des Neckarbeckens.

Die Stadtstruktur Ditzingens ist ähnlich wie im gesamten Strohgäu durch Bachläufe geprägt. Glems, Beutenbach und Lachengraben verlaufen durch den Stadtteil. Des Weiteren treffen vier Grünräume in Ditzingen zusammen: Das Scheffzental mit dem Beutenbach in Richtung Stuttgart-Hausen und Giebel, der Lachengraben zum „Grünen Heiner“ und Stuttgart-Weilimdorf, das Obere Glemstal in Richtung Schieberdingen und das Mittlere Glemstal nach Leonberg und Höfingen.



Abb.18 Ditzingen im Strohgäu

## — 1.3 FREIRAUM - GRÜN- UND FREIRÄUME



## — 1.3 FREIRAUM - GRÜNZÜGE UND SCHUTZGEBIETE

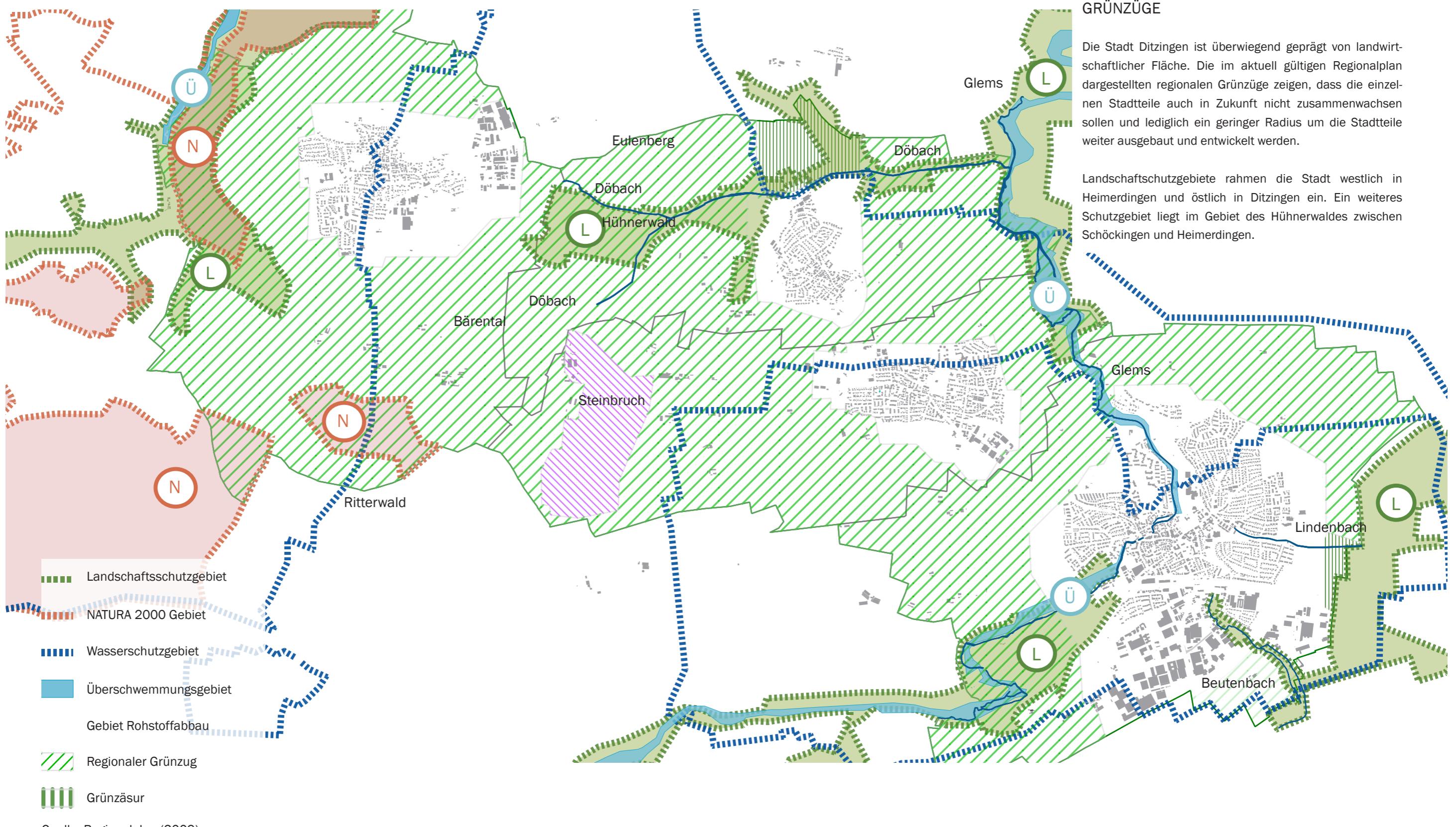
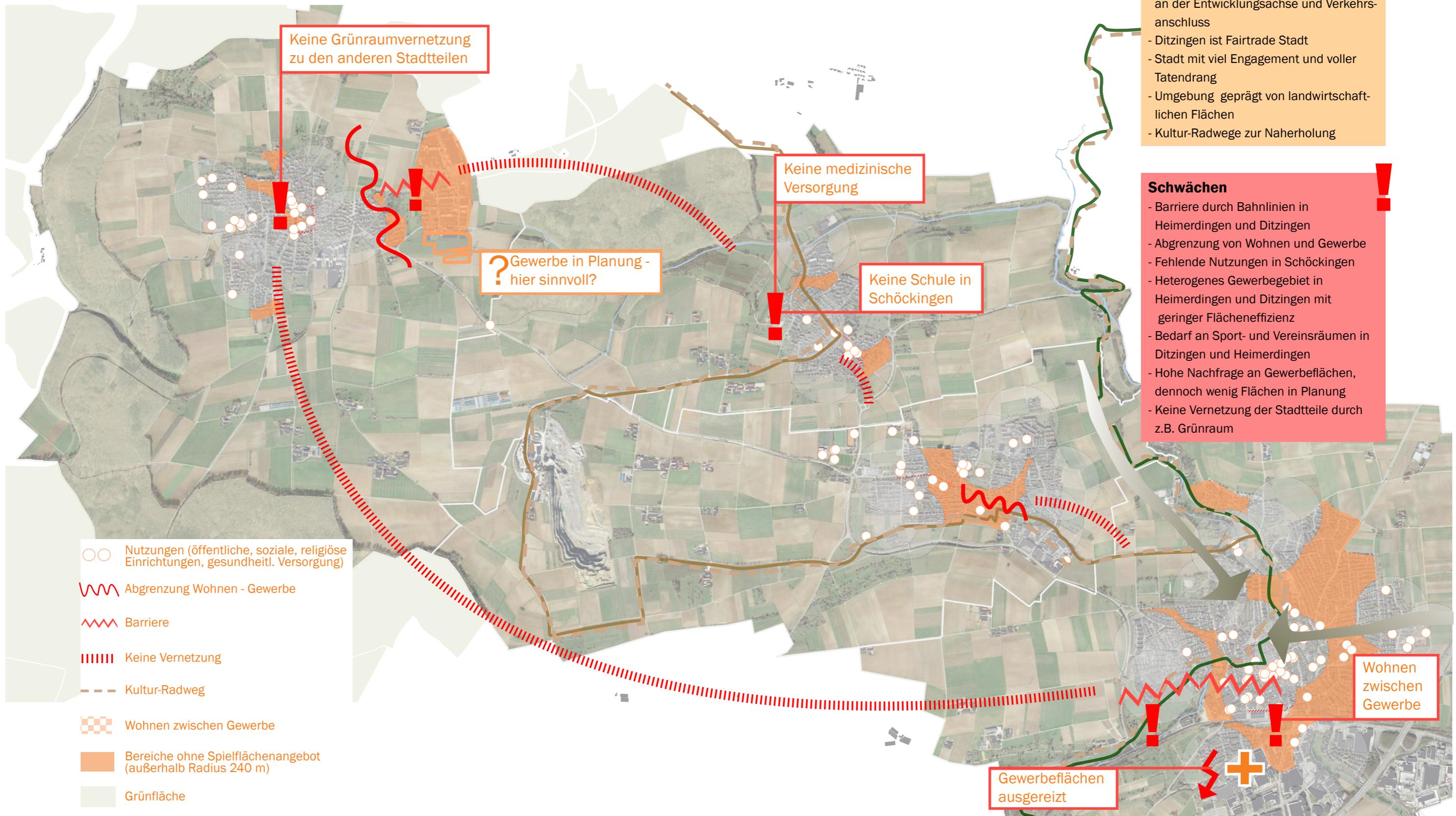


Abb.21 Stadtklima- Grünzüge und Schutzgebiete

## 1.3 EINE STADT - VIELE NUTZUNGEN



Grafik: ISA

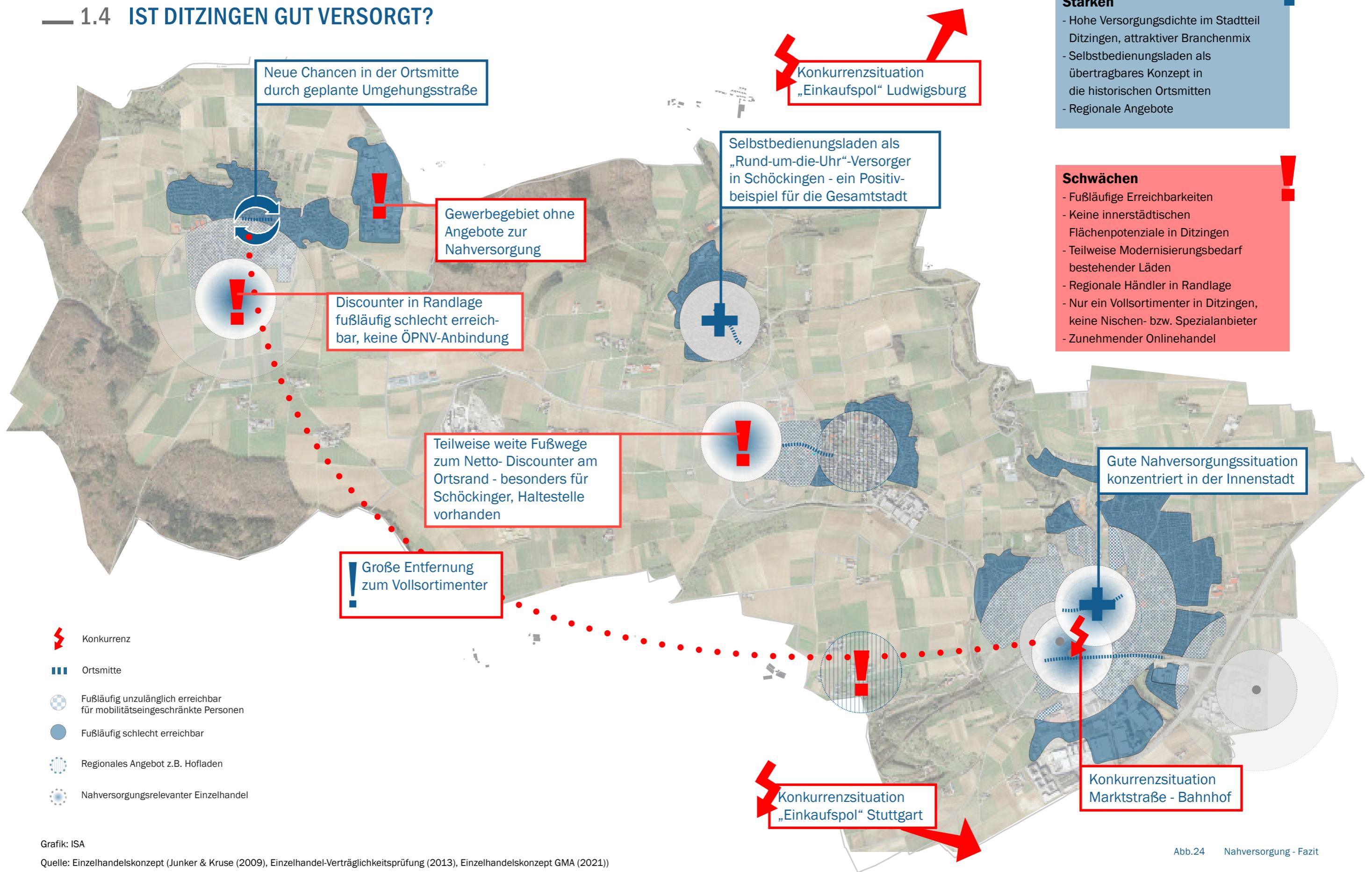
Quelle: Stadt Ditzingen

Abb.22 Nahversorgung - Fazit

## 1.4 NAHVERSORGUNG - KURZ- UND MITTELFRISTIGER BEDARF



## 1.4 IST DITZINGEN GUT VERSORGT?



## — 1.5 MOBILITÄT UND VERKEHR REGION STUTTGART

### DITZINGEN AN DER ENTWICKLUNGSACHSE

Ditzingen liegt an der Entwicklungsachse von Stuttgart nach Calw als Unterzentrum.

Es besteht eine enge Vernetzung mit umliegenden Gemeinden wie Stuttgart, Leonberg, Korntal-Münchingen, Kornwestheim und Ludwigsburg.

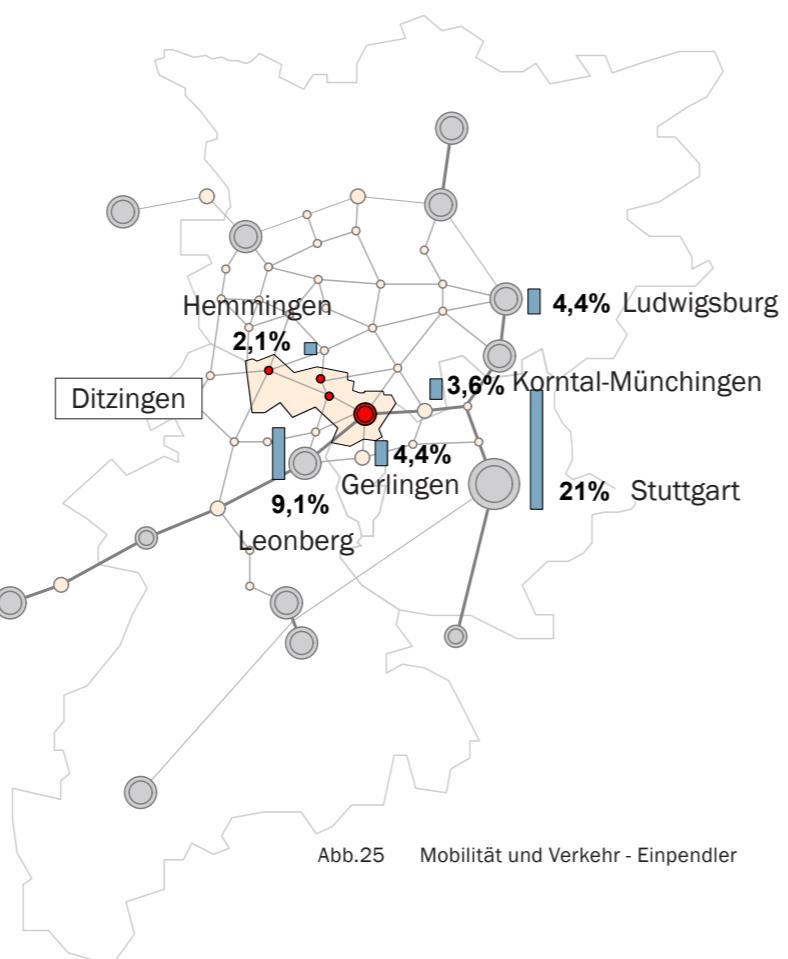
### EIN- UND AUSPENDLER

Im Jahr 2019 pendelten täglich 12.859 sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer nach Ditzingen und 8.544 von Ditzingen aus in andere Orte der Arbeitsmarktregion. Die Zahl der Einpendler stieg im Zeitraum von 2000 bis 2019 um 5.545 Personen (+76%), die der Auspendler um 1.795 Personen (+27%) an.

### EINPENDLER

Wichtigste Quellorte der Einpendler sind nach den Angaben der Bundesagentur für Arbeit (Stand 30.06.2018) Stuttgart (21%), Leonberg (9,1%), Gerlingen (4,4%), Ludwigsburg (4,4%), Korntal-Münchingen (3,6%) und Hemmingen (2,1%). Insgesamt kommen etwa ein Drittel der Einpendler aus Städten und Gemeinden des LK Ludwigsburg, 20% aus dem LK Böblingen, 5% aus dem Enzkreis und 4,5% aus dem Landkreis Esslingen.

Ausschlaggebend für die stark steigende Einpendlerzahl ist die örtliche Arbeitsmarktsituaton.



Anteil Einpendler

Quelle: Bevölkerungsvorausrechnung Stadt Ditzingen 2035, Tilman Häusser, 06.2020  
Grafik: ISA

### REGIONALE VERKEHRSANBINDUNG

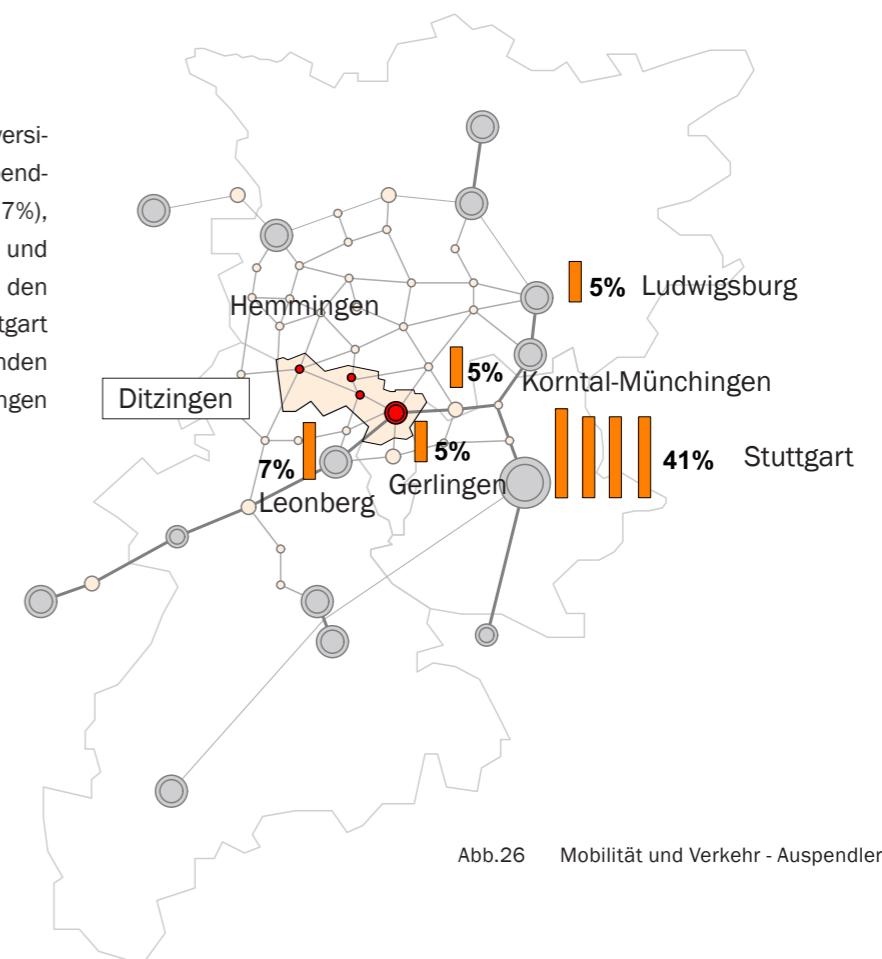
Die Autobahn A81 tangiert Ditzingen und führt von Leonberg bis Ludwigsburg.

Es gibt eine bequeme Anbindung an die Städte der Region mit der S-Bahn. Die Strohgäubahn verbindet Korntal mit Heimerdingen. Hier endet der reguläre Betrieb. Nach Weissach führt nur die Museumsbahn, der Feurige Elias.

Mit dem Bus oder der S-Bahn ist der Stuttgarter Flughafen in 45 Minuten zu erreichen, mit dem Auto in 20 Minuten.

### AUSPENDLER

Die wichtigsten Zielorte der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Auspendler sind Stuttgart (41%), Leonberg (7%), Gerlingen (5%), Ludwigsburg (5%) und Korntal-Münchingen (5%). Neben den Auspendlerbewegungen nach Stuttgart entfallen auf die Städte und Gemeinden im LK Ludwigsburg 25%, im LK Böblingen 17% und im LK Esslingen 4,4%.



Anteil Auspendler

## — 1.5 MOBILITÄT UND VERKEHR - VERKEHRSANBINDUNG ZWISCHEN DEN STADTTEILEN



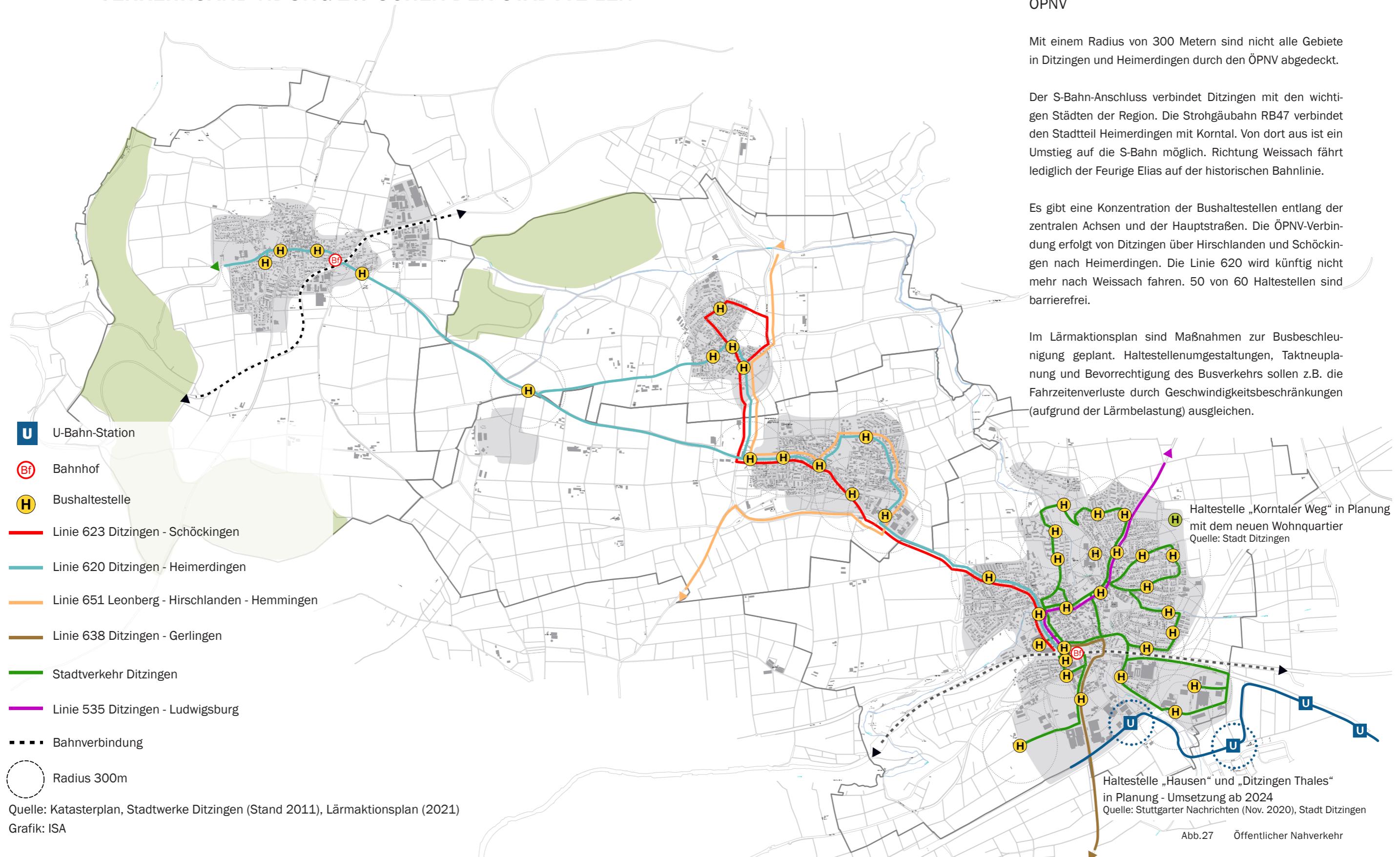
ÖPNV

Mit einem Radius von 300 Metern sind nicht alle Gebiete in Ditzingen und Heimerdingen durch den ÖPNV abgedeckt.

Der S-Bahn-Anschluss verbindet Ditzingen mit den wichtigen Städten der Region. Die Strohgäubahn RB47 verbindet den Stadtteil Heimerdingen mit Korntal. Von dort aus ist ein Umstieg auf die S-Bahn möglich. Richtung Weissach fährt lediglich der Feurige Elias auf der historischen Bahnlinie.

Es gibt eine Konzentration der Bushaltestellen entlang der zentralen Achsen und der Hauptstraßen. Die ÖPNV-Verbindung erfolgt von Ditzingen über Hirschlanden und Schöckingen nach Heimerdingen. Die Linie 620 wird künftig nicht mehr nach Weissach fahren. 50 von 60 Haltestellen sind barrierefrei.

Im Lärmaktionsplan sind Maßnahmen zur Busbeschleunigung geplant. Haltestellenumgestaltungen, Taktneuplanung und Bevorrechtigung des Busverkehrs sollen z.B. die Fahrzeitenverluste durch Geschwindigkeitsbeschränkungen (aufgrund der Lärmbelastung) ausgleichen.



## — 1.5 MOBILITÄT UND VERKEHR - VERKEHRSANBINDUNG ZWISCHEN DEN STADTTEILEN

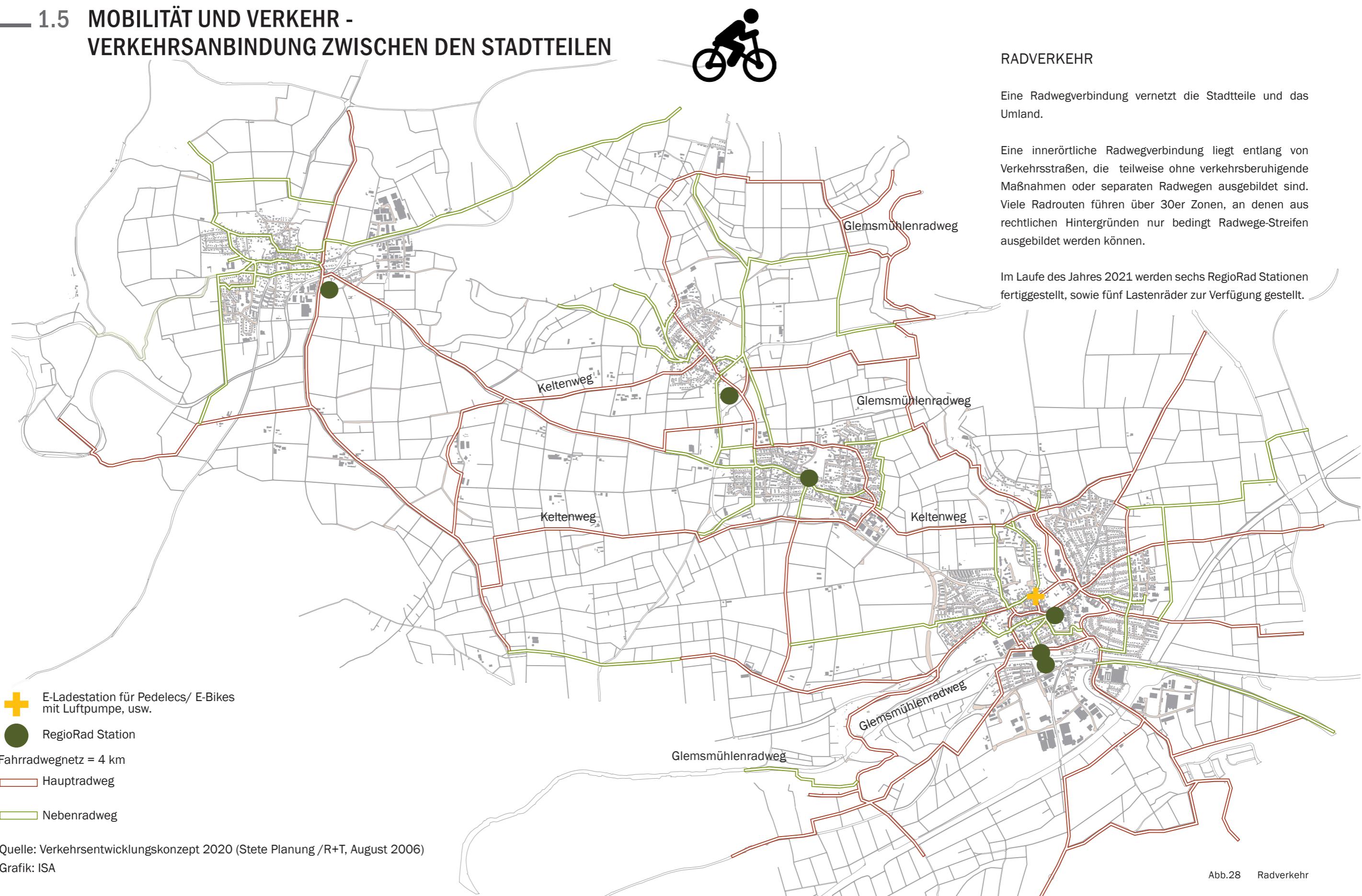
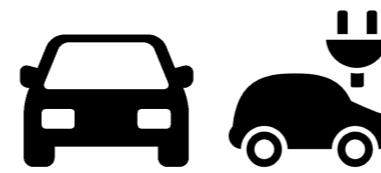


Abb.28 Radverkehr

## — 1.5 MOBILITÄT UND VERKEHR - VERKEHRSANBINDUNG ZWISCHEN DEN STADTTEILEN

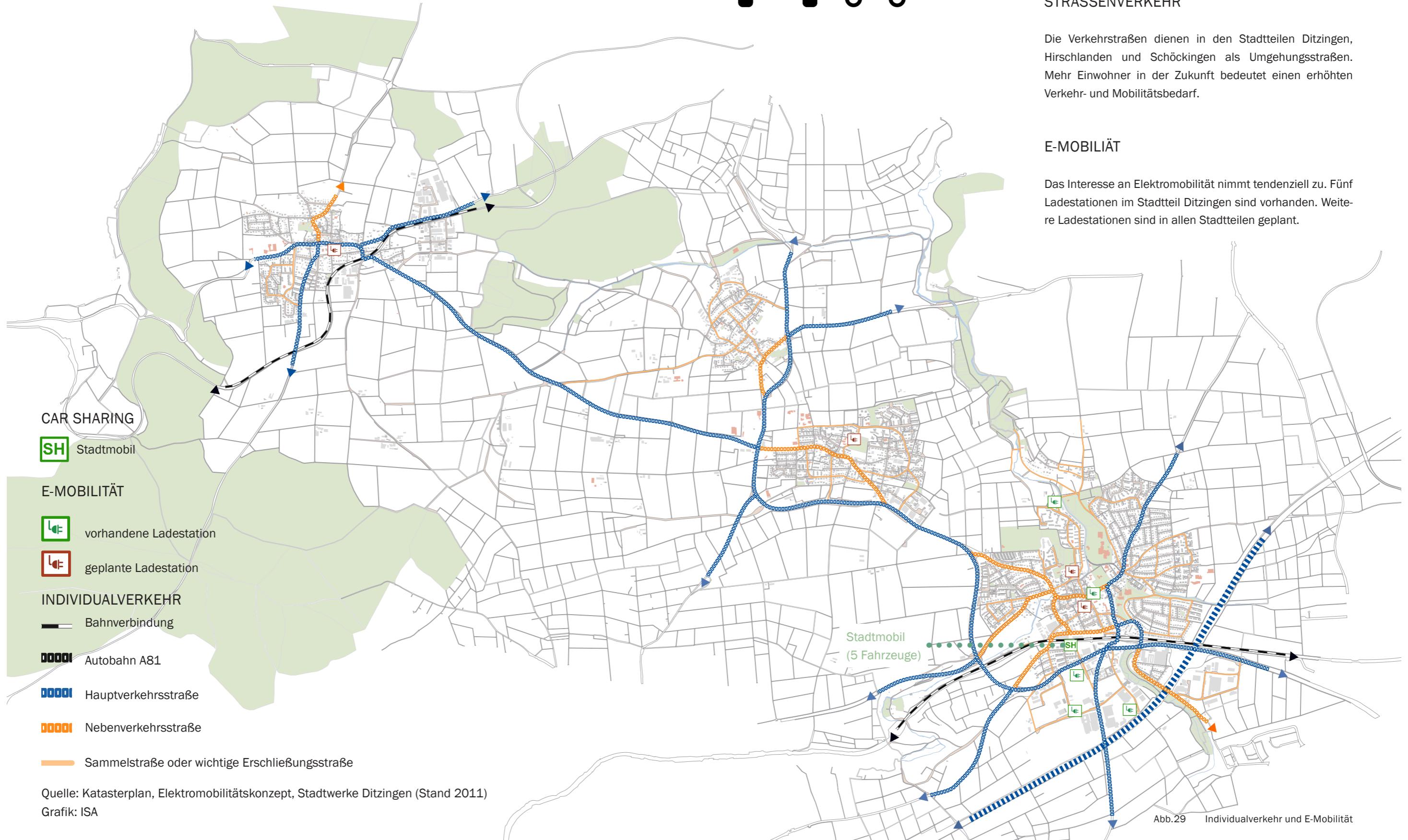


### STRASSENVERKEHR

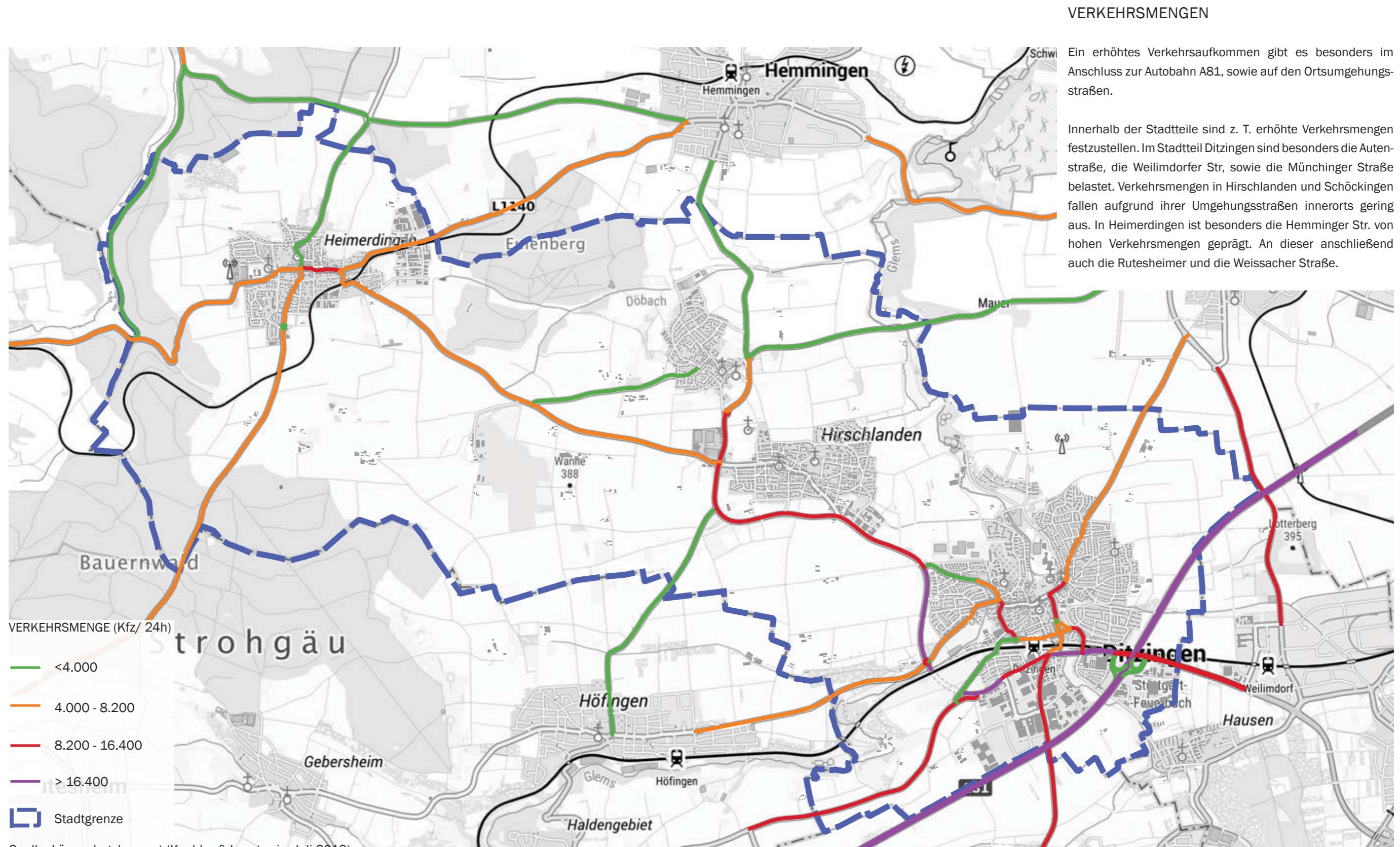
Die Verkehrstraßen dienen in den Stadtteilen Ditzingen, Hirschlanden und Schöckingen als Umgehungsstraßen. Mehr Einwohner in der Zukunft bedeutet einen erhöhten Verkehr- und Mobilitätsbedarf.

### E-MOBILITÄT

Das Interesse an Elektromobilität nimmt tendenziell zu. Fünf Ladestationen im Stadtteil Ditzingen sind vorhanden. Weitere Ladestationen sind in allen Stadtteilen geplant.



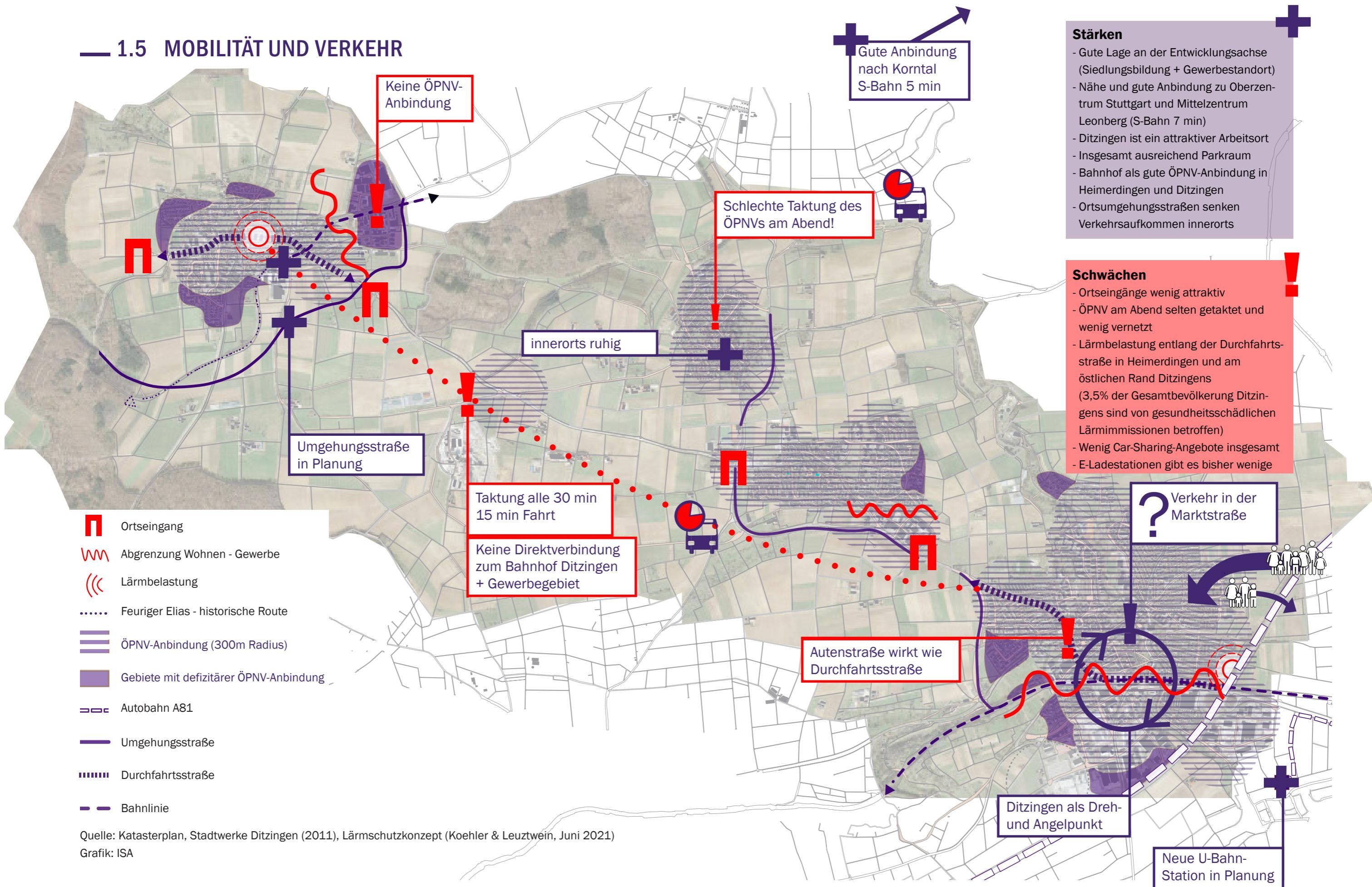
## — 1.5 MOBILITÄT UND VERKEHR - VERKEHRSMENGEN



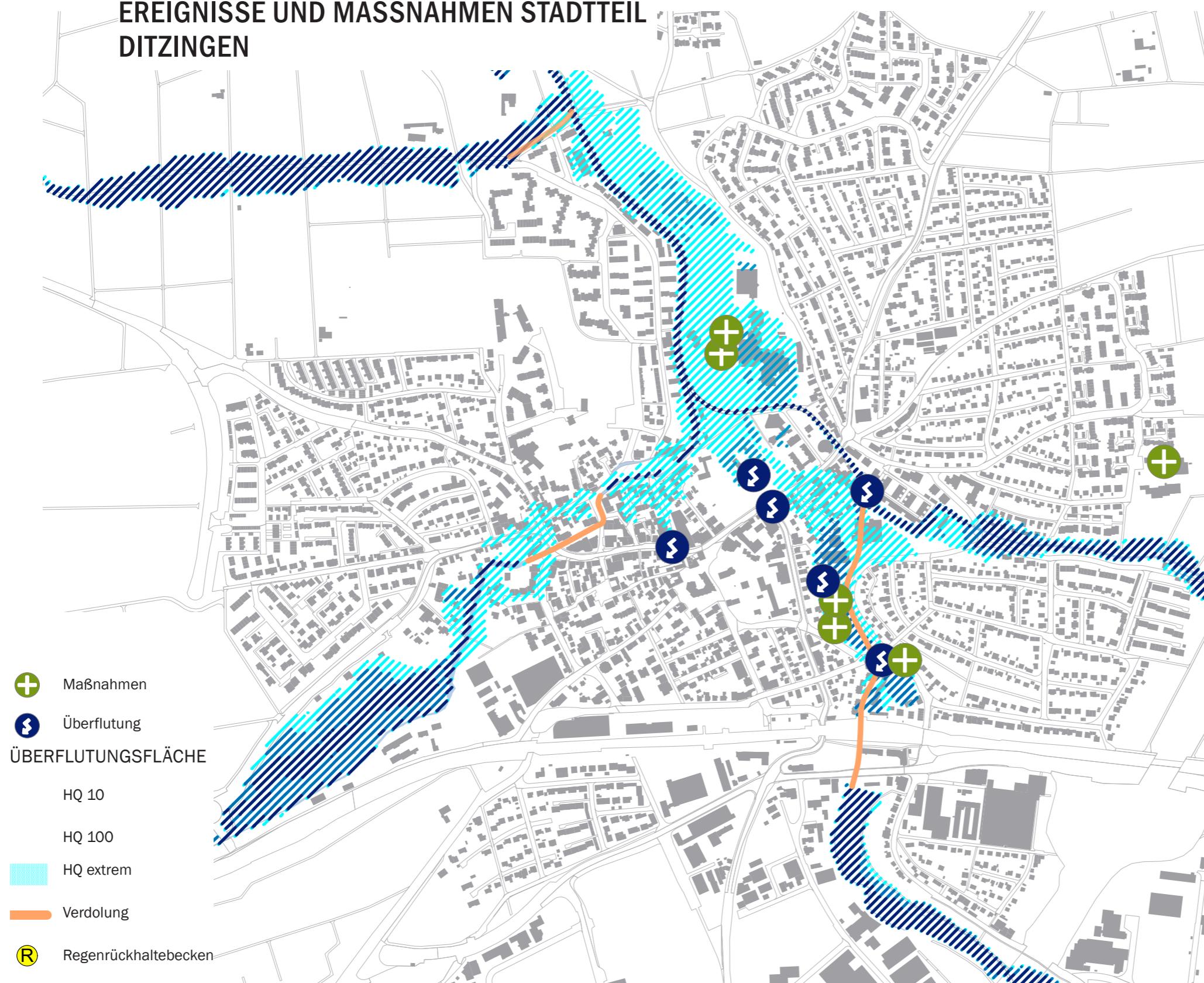
Quelle: Lärmschutzkonzept (Koehler & Leutzwein, Juli 2019)

Abb.30 Öffentlicher Nahverkehr

## 1.5 MOBILITÄT UND VERKEHR



## — 1.6 KLIMASCHUTZ- UND ANPASSUNG - EREIGNISSE UND MASSNAHMEN STADTTEIL DITZINGEN



### STARKREGEN UND ÜBERFLUTUNG

Die Glems und ihre Zuflüsse stellen für die Stadt Ditzingen ein Überflutungsrisiko dar. Wie das Starkregenereignis im Juli 2010 zeigt, ist Ditzingen auch durch Überflutungen infolge von Starkregen potenziell gefährdet. Daraufhin wurden Maßnahmen zum Schutz der Bürgerinnen und Bürger an Problemstellen getroffen durch z.B. Geländemodellierungen und Mauern.



Glemsmauer entlang des Flusslaufs



Erdschutzwand Schulzentrum Glemsaue



Steinmauer Kita Hohenstaufenstraße

Abb.31 Stadtklima - Überflutungsgebiete - Ereignisse und Maßnahmen im Stadtteil Ditzingen

## 1.6 KLIMASCHUTZ- UND ANPASSUNG - GRÜNE STRASSENZÜGE UND BRUNNEN STADTTEIL DITZINGEN

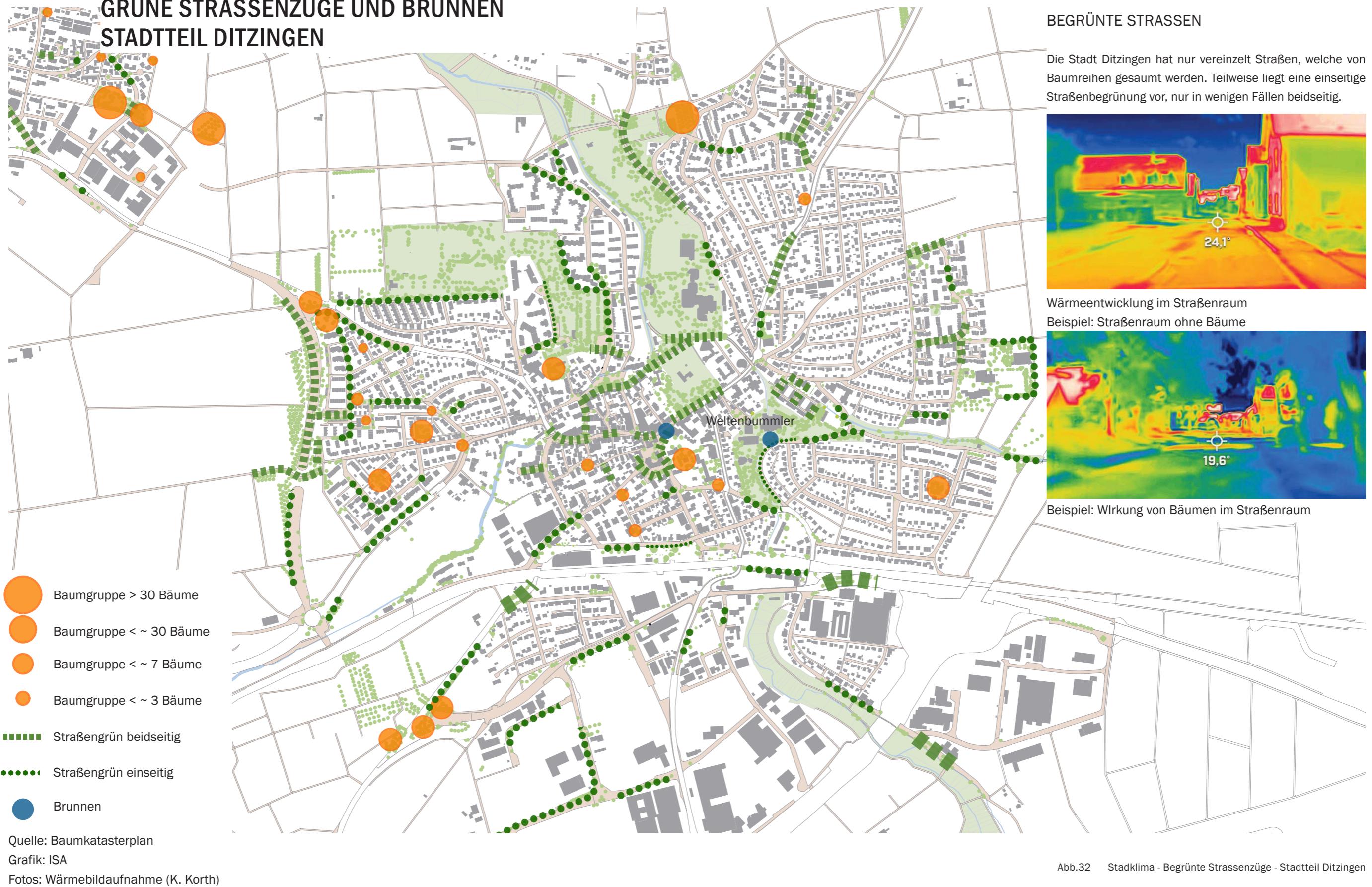


Abb.32 Stadtklima - Begrünte Strassenzüge - Stadtteil Ditzingen

## — 1.6 KLIMASCHUTZ- UND ANPASSUNG - GRÜNE STRASSENZÜGE UND BRUNNEN STADTTEIL HIRSCHLANDEN



Abb.33 Stadtklima - Begrünte Strassenzüge - Stadtteil Hirschlanden

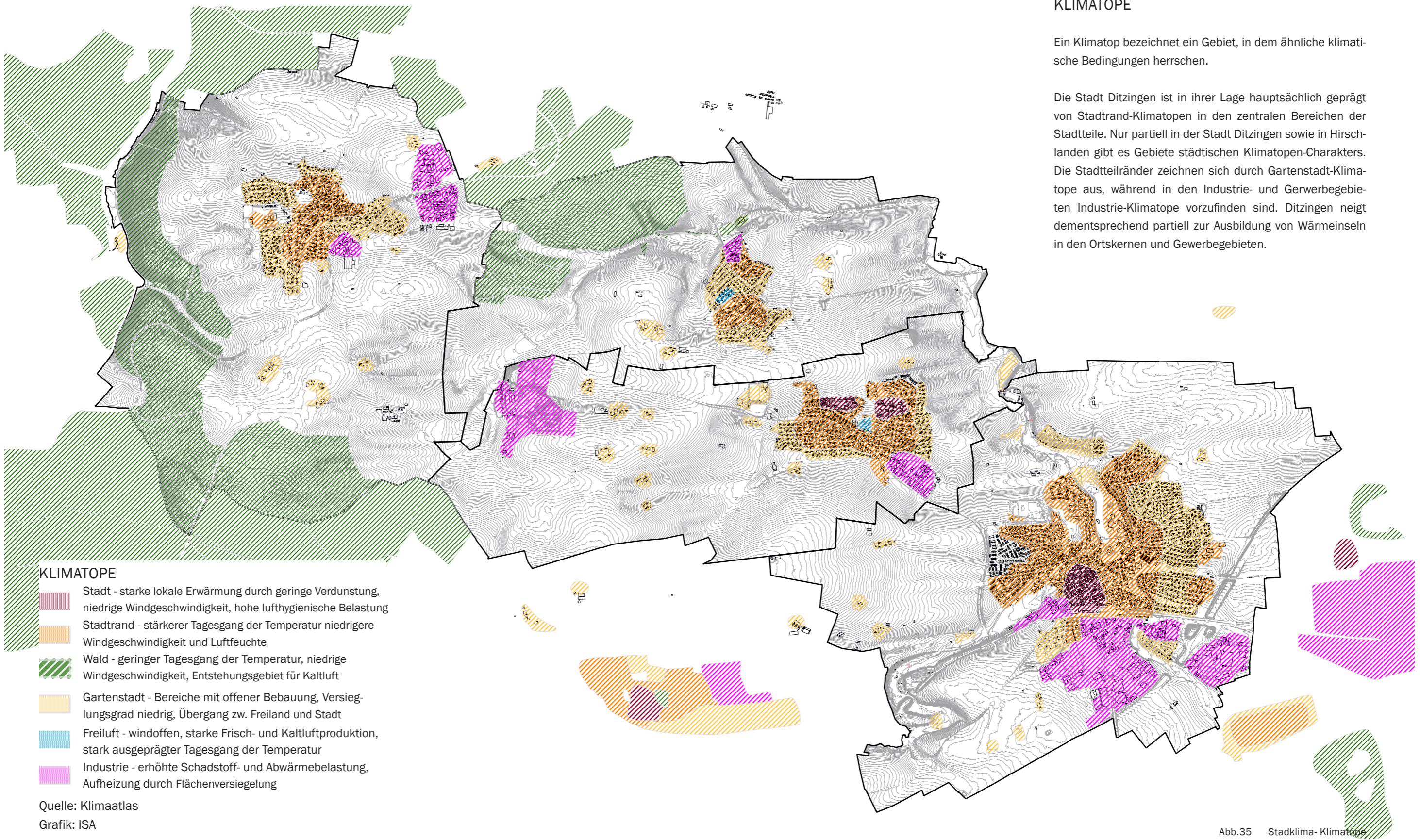
## — 1.6 KLIMASCHUTZ- UND ANPASSUNG - GRÜNE STRASSENZÜGE UND BRUNNEN STADTTEIL SCHÖCKINGEN UND HEIMERDINGEN



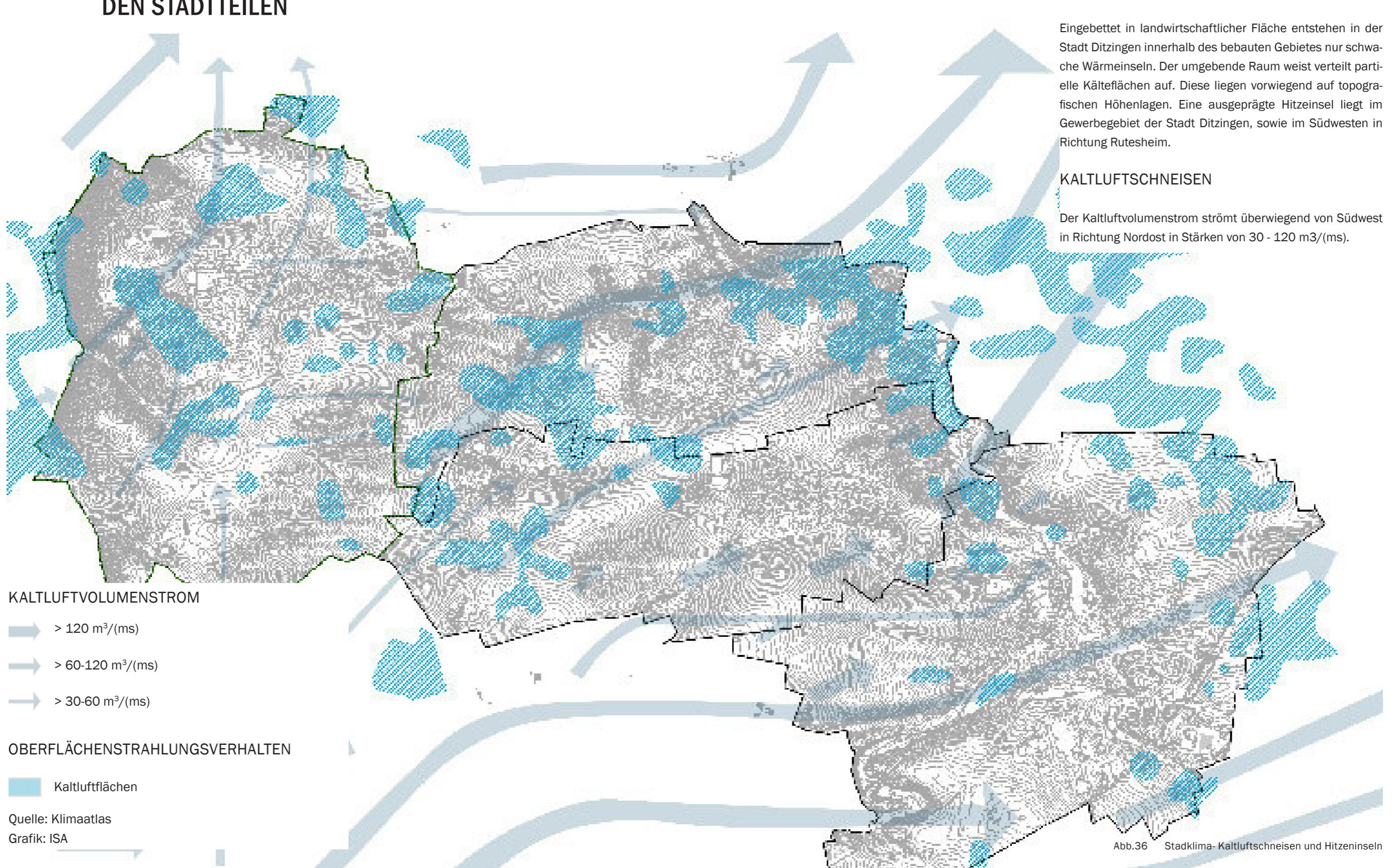
Abb.34 Stadtklima - Begrünte Strassenzüge - Stadtteil Schöckingen



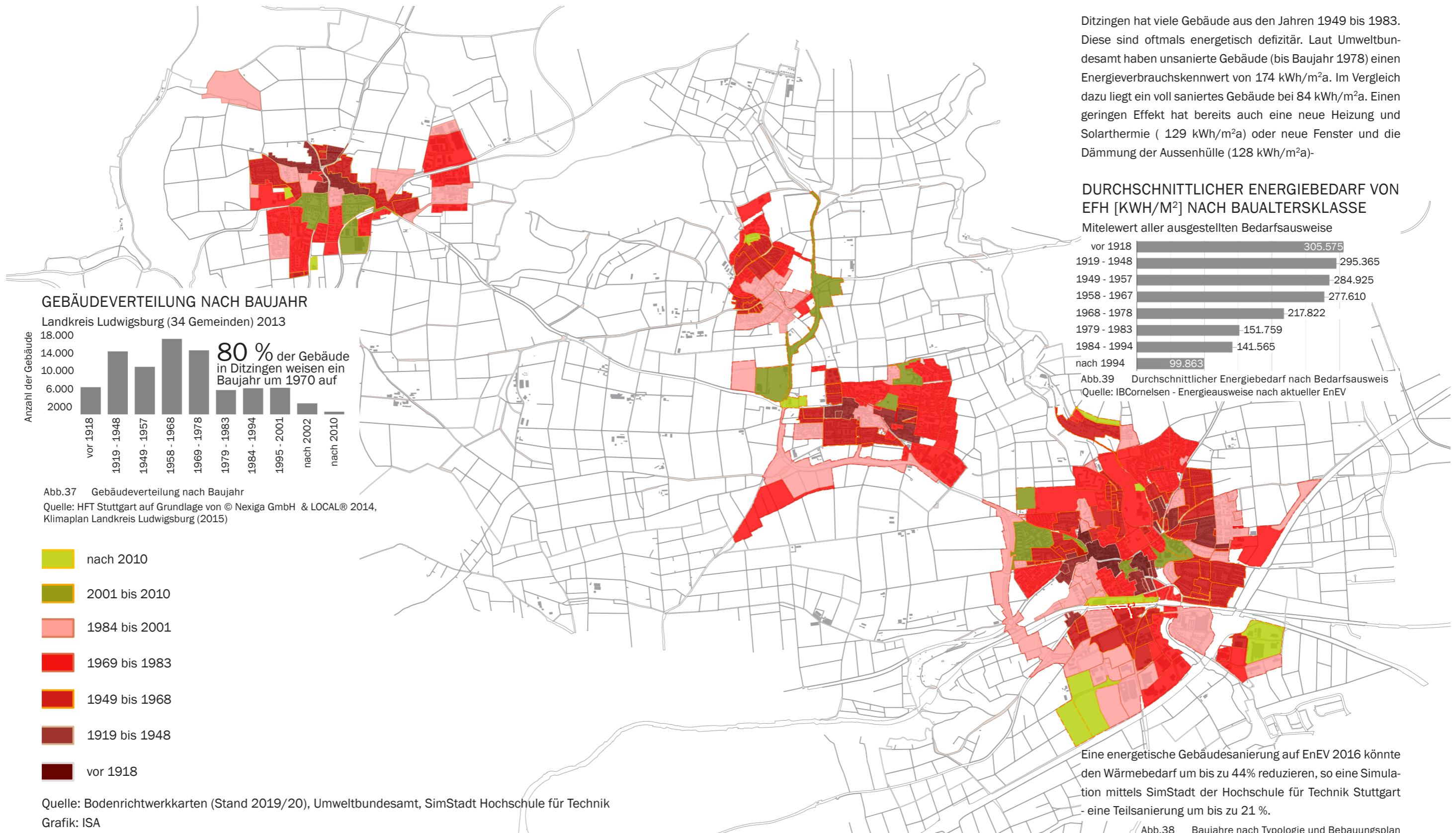
## — 1.6 KLIMASCHUTZ- UND ANPASSUNG - KLIMATOPE



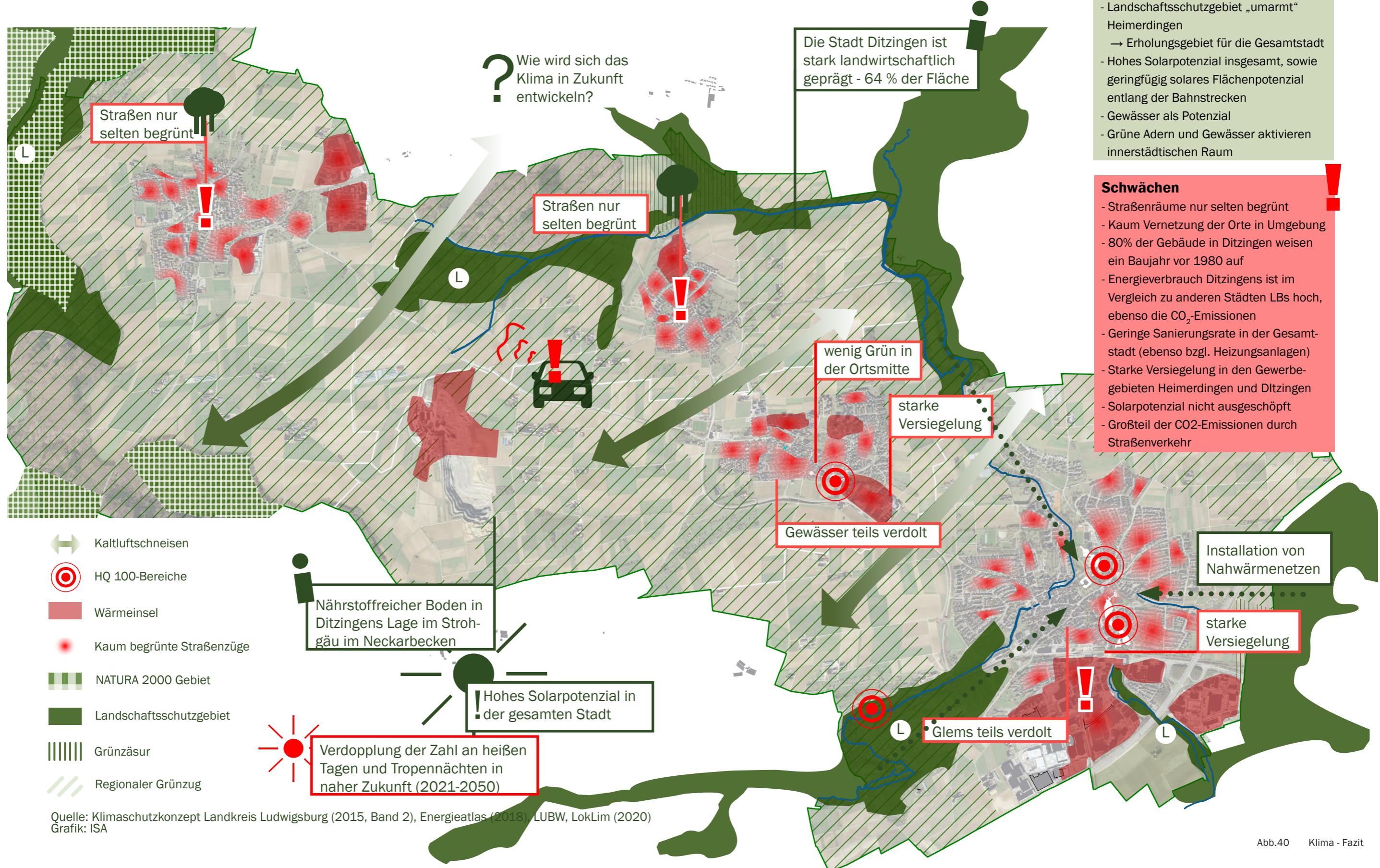
## — 1.6 KLIMASCHUTZ- UND ANPASSUNG - KALTLUFTSCHNEISEN UND HITZEINSELN ZWISCHEN DEN STADTTEILEN



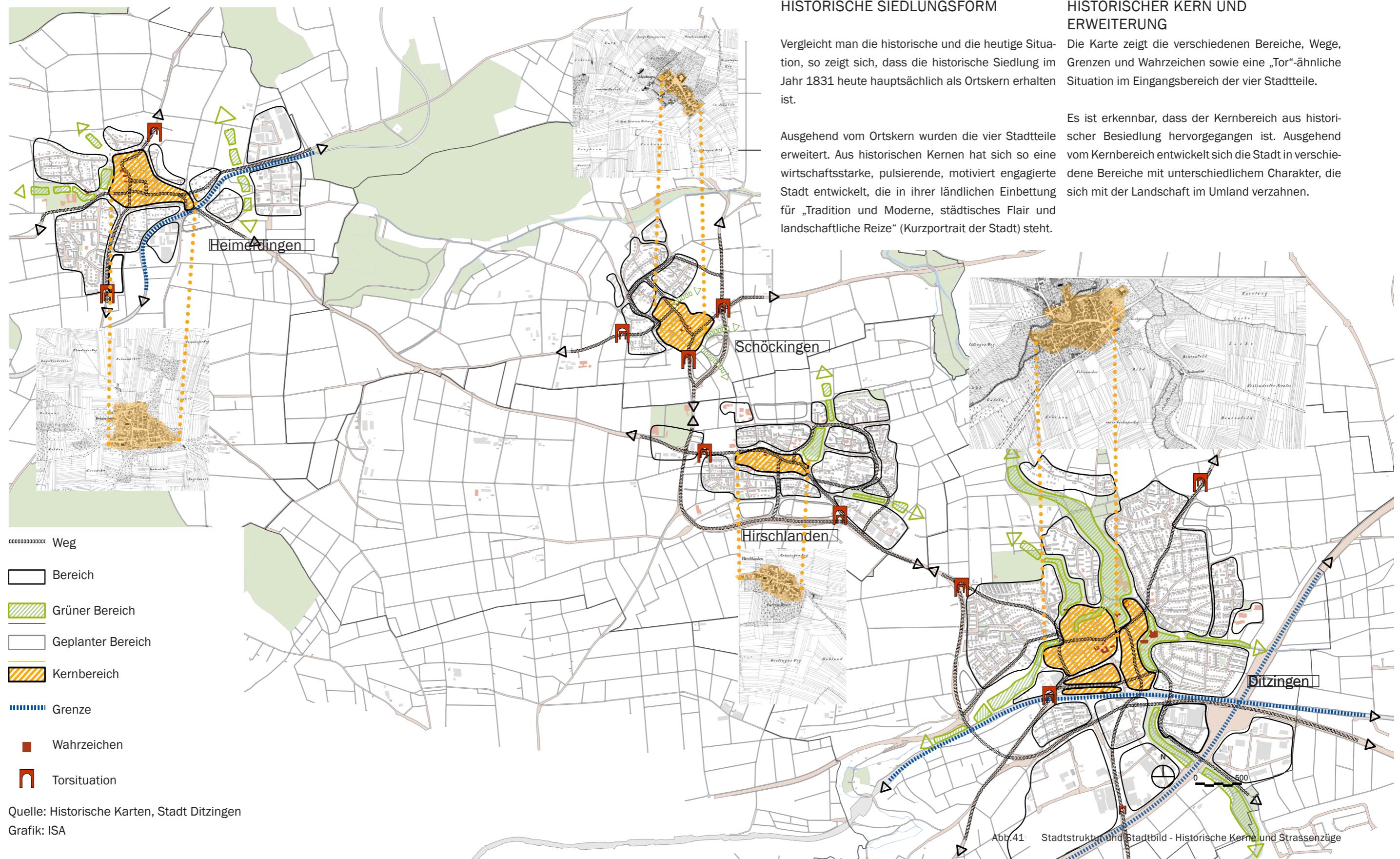
## 1.6 KLIMASCHUTZ- UND ANPASSUNG - GEBÄUDE NACH BAUJAHR



## — 1.6 KLIMASCHUTZ- UND ANPASSUNG



## — 1.7 STADTSTRUKTUR UND STADTBILD



## 1.7 STADTBILD - STRASSENRAUM MIT DEFIZITEN UND POTENZIALEN - STADTTEIL DITZINGEN

### STRASSENRAUM

Im Stadtteil Ditzingen sind partiell Strassenzüge und Kreuzungspunkte vorhanden, die in ihrer Ausgestaltung mehr Potential haben. Teilweise sind sie überdimensioniert und können anstelle der Verkehrsfunktion Raum für Begegnungs- und Grünraum bieten. Hier dazu ein paar Beispiele:



Abb.42 Straßenraum mit Defiziten - Beispiel Marktstraße

### SITUATION MARKTSTRASSE

Die Marktstraße weist ein innerstädtisches Flair auf. Die geschwungene Straße und historische Bauten prägen das stadträumliche Bild. Trotz eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches besteht ein hohes Verkehrsaufkommen. Parkierungsflächen werden nicht eingehalten (z.B. Situation am Weißen Haus). Eine Verbindung von der Marktstraße und Glems (Naherholungssachse) ist nicht spürbar. Als großes Potential gelten zudem die Leerstände wie auch der Ausbau von Außengastronomie in der Ortsmitte.



Abb.43 Straßenraum mit Defiziten - Beispiel P2 Mittlere Straße

### SITUATION PARKPLATZ MITTLEIRE STRASSE

Hier liegt eine große Parkierungsfläche vor, die Potential zur Ausgestaltung eines Platzes hat. Ein Treffpunkt im Schatten unter Bäumen mit Bänken ist hier denkbar.



Abb.45 Straßenraum mit Defiziten - Beispiel Münchinger Str.



Abb.46 Straßenraum mit Defiziten - Beispiel Wilhelmstraße

### BEISPIEL MÜNCHINGER STRASSE

Am Spielplatz im Schlossgarten mit Blick in Richtung Ortseingang Marktstraße. Wenig Grün, viele Schilder und Verkehr erzeugen eine unruhige Stimmung und wirken trotz der Situation als Ortseingang nicht einladend. Ein durchgehender Bodenbelag im Übergang von Münchinger Straße zur Marktstraße erweckt nicht den Eindruck einer verkehrsberuhigten, innerstädtischen Zone.

### SITUATION WILHELMSTRASSE

Die Wilhelm- und die Gerlingerstraße verbinden das Bahnhofsareal und die Marktstraße. Der vorhandene Grünraum liefert eine angenehme Atmosphäre. Hier besteht ein großes Potential zur Ausgestaltung als „Versorgungs-/ Erlebnis- oder Informationsring“. Für Ortsunkundige ist die Wegeführung in beide Richtungen jedoch unklar.

### SITUATION AUTENSTRASSE

Das ursprüngliche Ziel der Verkehrsberuhigung durch die Ausbildung einer Umgehungsstraße wurde nicht erreicht. Die Autenstraße wirkt noch immer wie eine Durchgangsstraße. Das Verkehrsaufkommen ist groß. Die Gestaltung des Straßenraum trägt ebenso nicht zur Reduzierung der Geschwindigkeit bei.

## 1.7 STADTBILD - STRASSENRAUM MIT DEFIZITEN UND POTENZIALEN - STADTTEIL HIRSCHLANDEN

### STRASSENRAUM

Der Stadtteil Hirschlanden ist durch ein sehr heterogenes, vielgestaltiges Stadtbild gekennzeichnet. Hier dazu ein paar Beispiele:



Abb.47 Straßenraum mit Defiziten - Beispiel Rathausplatz

### SITUATION RATHAUSPLATZ

Die Aufweitung des Straßenraumes sowie die ortszentrale Lage hat großes Potential zur Ausgestaltung eines Platzes mit Aufenthaltsqualitäten. Aktuell wirkt dieser unaufgeräumt mit nur wenig klaren Strukturen, nicht zeitgemäß und zudem nimmt der mittig positionierte Tiefgaragenaufgang die Wahrnehmung als ein Platz.



Abb.48 Straßenraum mit Defiziten - Beispiel Seestrasse

### SITUATION SEESTRASSE

Mit diesem Blick in die Landschaft ist das Potenzial bei Weitem nicht ausgeschöpft. Der Anschluss in die umgebende Landschaft kann der Vernetzung aber auch der Generierung von Naherholungsbereichen dienen. Der Flair erinnert an einen Weg zu einem Deich in Richtung Meer und Wasser.



Grafik: ISA

Abb.51 Stadtstruktur und Stadtbild - Straßenraum mit Defiziten - Stadtteil Hirschlanden



Abb.50 Straßenraum mit Defiziten - Beispiel Wilhelmstraße



Abb.49 Straßenraum mit Defiziten - Beispiel Ortseingang

### BEISPIEL ORTSEINGANG - TOR KELTI

Ein gespannter Metallbogen mit integrierter Kunstszenierung des „Kelti“ erinnert bereits am Ortseingang an den Hirschlander Krieger. In diesem Bereich gibt es nur wenig Grün. Unordnung, Zäune und Werbung prägen das Stadtbild und wirken wenig attraktiv und einladend. Der Raum ist kaum gefasst und als Ortseingang kaum wahrnehmbar.

### SITUATION IM GEWERBEGEBIET

Ein hoher Versiegelungsgrad, wenig Grün prägen das Stadtbild im Gewerbegebiet. Es gibt keine Outdoor-Aufenthaltsbereiche für Beschäftigte in der Mittagspause.

## 1.7 STADTBILD - STRASSENRAUM MIT DEFIZITEN UND POTENZIALEN - STADTTEIL SCHÖCKINGEN

### STRASSENRAUM

Der Stadtteil Schöckingen ist charakterisiert durch dörfliche Strukturen. Geschwungene Straßenzüge und historische Gebäude zeichnen das Stadtbild aus. Teilweise gibt es enge Straßenschnitte, in denen sich das Parken als schwierig darstellt. Im Gesamten wirkt der Ort aber idyllisch. Hier dazu ein paar Beispiele:



Abb.53 Straßenraum mit Defiziten - Beispiel Hinter Straße

### SITUATION HINTERE STRASSE

Die Verkehrs- und Parkplatzsituation in den Hinteren Straße ist aufgrund des schmalen Straßenschnittes schwierig. Autos parken am Rand, verstopfen die Straßen und tragen nicht zum attraktiven Stadtbild bei.



Abb.54 Straßenraum mit Potentialen - Ritterstraße

### SITUATION RITTERSTRASSE

Ein dörflicher Charakter kennzeichnet den Ortsteil. Von hier aus vernetzen sich die Straßenzüge in Richtung Heimerdingen. Wenig Grün begleitet die Straßen. Einen Platz zum Treffen und Begegnen gibt es lediglich in der Schillerstraße.



### SITUATION SCHLOSSSTRASSE

Das Zentrum Schöckingens ist geprägt durch historische Bauten. Ein homogenes Stadtbild und weitere Gestaltungselemente wie große, bunt bepflanzte Pflanzkübel generieren eine attraktive und einladende Ortsmitte.

Abb.58 Stadtstruktur und Stadtbild - Straßenraum mit Defiziten - Stadtteil Schöckingen

### SITUATION ANSCHLUSS LANDSCHAFT

Hier ist das Potenzial nicht ausgeschöpft. Der Übergang von Wohnen und Gewerbe in die Landschaft bietet Potenzial in Bezug auf die Ausgestaltung sowie die Vernetzung mit der Umgebung. Der Döbach könnte z.B. zu Naherholungszwecken erlebbar gemacht werden (z.B. Wassertreten), sowie der Grünraum für Freizeitaktivitäten wie einem Fitnessstrack oder Picknickplatz bespielt werden.



Abb.55 Straßenraum mit Potentialen - Beispiel Ritterstraße

### SITUATION SELBSTVERSORGUNGSLADEN

Der 24/7 H Markt bietet eine gute Versorgungsstruktur für BewohnerInnen. Als Vorzeigbeispiel ist ein solches Konzept auch in den anderen Stadtteilen denkbar. Hier besteht das Potenzial zu den bestehenden noch weitere regionale Händler einzubeziehen.



Abb.56 Straßenraum mit Potentialen - Beispiel Schlossstraße

### SITUATION ÜBERGANG ORTSEINGANG - MITTE

Ein breiter Verkehrsweg leitet in den Ortsteil Schöckingen ein. Die Ortseingangssituation ist malerisch, wirkt attraktiv und einladend. Von hier aus gibt es eine gute Rad- und Fußwegevernetzung in Richtung Hirschlanden.

## 1.7 STADTBILD - STRASSENRAUM MIT DEFIZITEN UND POTENZIALEN - STADTTEIL HEIMERDINGEN

### STRASSENRAUM

Der Stadtteil Heimerdingen ist geprägt von historischen, aber auch von modernen Elementen. Die Umlenkung des Verkehrs durch die geplante Umgehungsstraße stellt ein großes Potenzial für die Ortsmitte dar. Die Gebäude typologien sind vielfältig: Von der Gutshof-Typologie, über Einfamilienhäuser zur Hochhaus-Typologie. Hier ein paar Beispiele:



Abb.59 Straßenraum mit Defiziten - Beispiel Wiesenäckerstraße

### SITUATION WIESENÄCKERSTRASSE

Hochhäuser prägen das Straßenbild in der Wiesenäckerstraße und in der Bamreute. Zudem gibt es viele Garagen und Parkierungsflächen mit Potenzial für erweiterte Nutzungen z.B. Dachgärten, Aufstockung, etc.



Abb.60 Straßenraum mit Defiziten - Beispiel Rutesheimer Str.

### SITUATION KREISEL RUTESHEIMER STRASSE

Die Erreichbarkeit des Discounters ist mit dem Auto optimal, für Radfahrer und Fußgänger jedoch nicht sehr attraktiv. Es gibt keine Haltestelle in der Nähe und für BewohnerInnen des Nordens und Ostens ist die Entfernung groß.



..... Straßenraum mit Brennpunkten

● Platz / Aufweitung mit Defiziten

Grafik: ISA

### SITUATION ANSCHLUSS GEWERBEGBIET

Das Gewerbegebiet liegt etwas abgelegen von der Ortsmitte. Es fehlt an Angeboten zur Nahversorgung und Treffpunkten z.B. in der Mittagspause. Der Einbezug regionaler Händler (z.B. ein Regiomat) oder das Aufstellen von Bänken stellt ein großes Potenzial dar.



Abb.61 Straßenraum mit Defiziten - Beispiel Hemminger Str.

### BEISPIEL HEMMINGER STRASSE

Hemminger und Weissacher Straße erfahren mit der geplanten Umgehungsstraße ein großes Potenzial zur Ausgestaltung einer neuen Mitte in Heimerdingen. Lärm und Abgase werden reduziert und eine städträumliche Umgestaltung sowie die Integration neuer Nutzungsangebote attraktivieren das neue Ortszentrum.

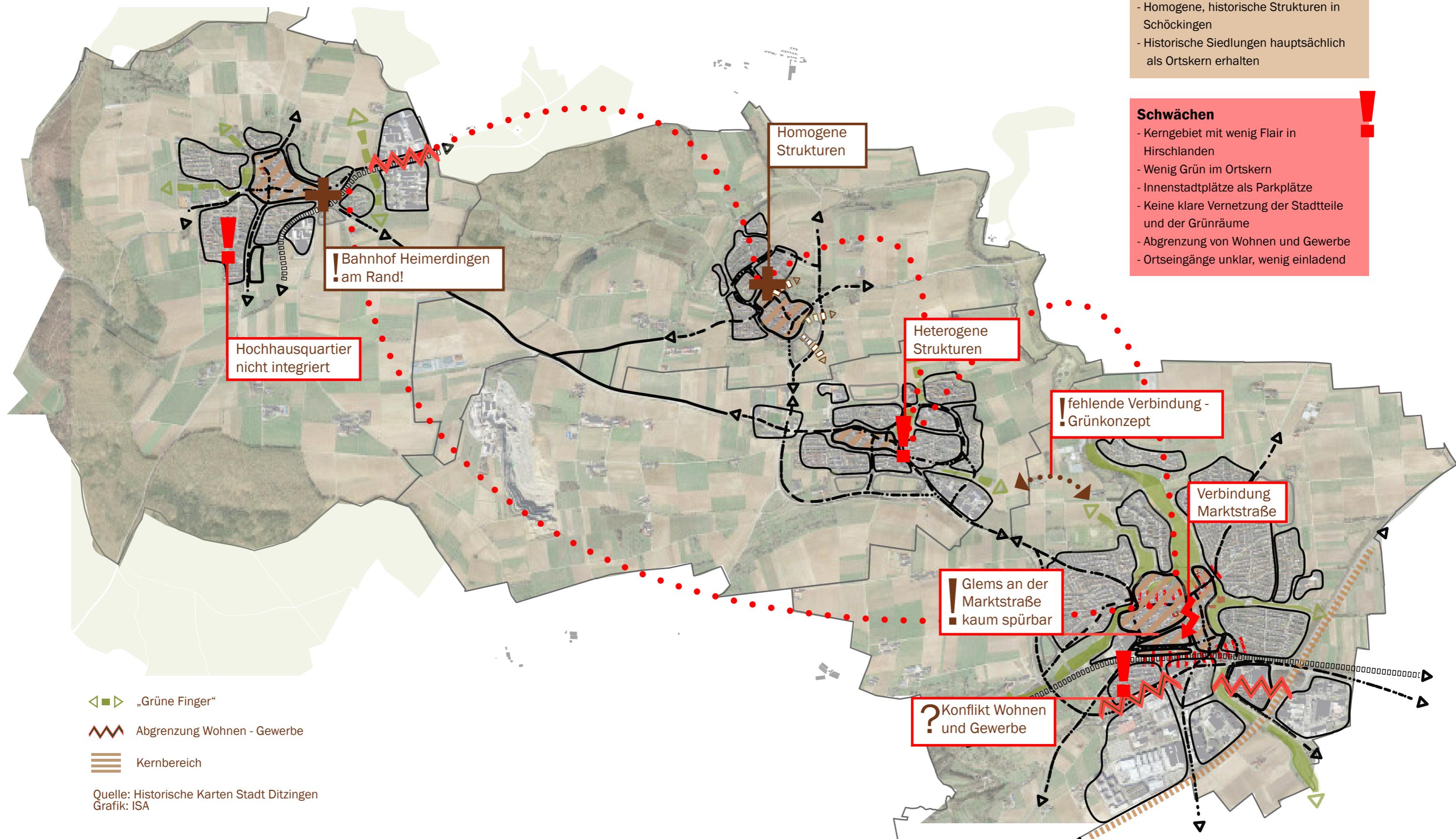


Abb.62 Straßenraum mit Defiziten - Beispiel Ortseingang

### SITUATION FEUERBACHERSTRASSE BIS ZUM BAHNHOF

Der Ortseingang über Feuerbacher Straße ist nicht klar, attraktiv und einladend gestaltet. Es fehlt die Einbindung von Grün, eine Zonierung von verschiedenen Verkehrsmitteln. Die nahegelegene Bahnlinie zerteilt den Stadtteil.

## — 1.7 WIE IST DAS STADTBILD ERLEBBAR?



## 1.8 DIGITALISIERUNG

**FACEBOOK**  
Stadt Ditzingen

**HOME PAGE**  
Stadt Ditzingen

**DITZINGER ANZEIGER**  
AMBLATT

**INSTAGRAM**  
Stadt Ditzingen

**APP**  
Stadt Ditzingen

**E-CARDS**  
Stadt Ditzingen

**VERKEHRWEBCAM**  
Autobahn A81

Quelle: Stadtwerke Ditzingen, Homepage Ditzingen,  
Grafik: ISA

### DIGITALISIERUNG

Die Stadt Ditzingen hat bereits ein vielfältiges digitales Angebot.

Die Homepage Ditzingens liefert einen breiten Überblick über die vielfältigsten Themen der Stadt: Info & Aktuelles, Service & Rathaus, Politik & Gremien, Leben & Freizeit, Kultur & Bildung, Bauen & Wohnen, Verkehr & Wirtschaft. Unter anderem gibt es hier die Möglichkeit zur Nutzung verschiedener Services: ein KiTa Vormerksystem, Ratsinfosystem, Service-BW, Miet-Service (Raumbuchungen), Schaden melden, E-Cards (Grußkarten), ein Forum und die Nutzung von Onlineformularen. So bleiben Behördengänge erspart. Von aktuell über 60 Leistungen sollen die Bürgerinnen und Bürger bis Ende 2022 über 200 Leistungen online tätigen können.

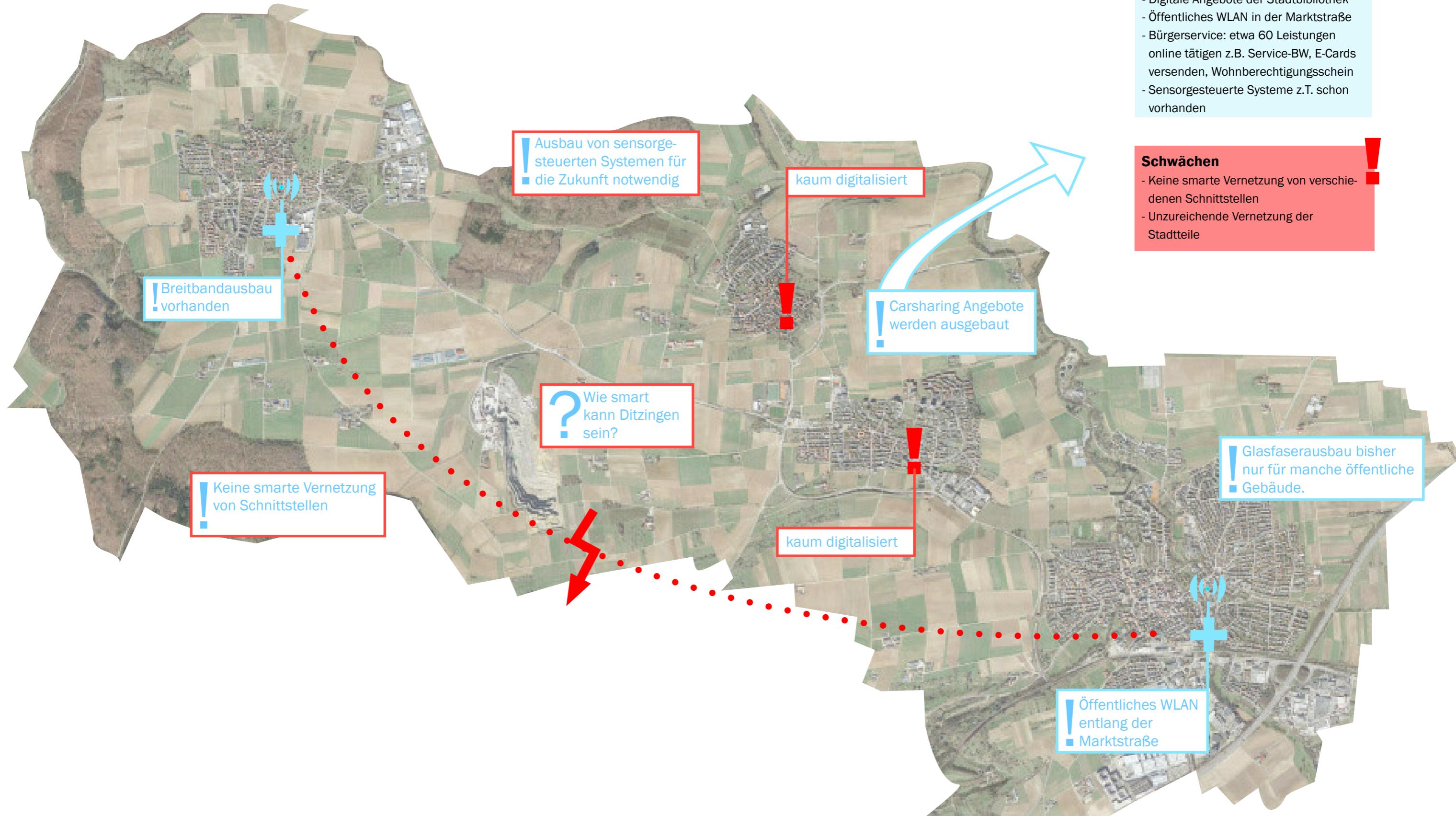
Ebenfalls auf der Homepage einsehbar, falls nicht analog genutzt, ist der Ditzinger Anzeiger im Archiv. Dieses Amtsblatt informiert wöchentlich über aktuelle Geschehnisse, Planungen und Veranstaltungen in der Stadt.

Digitalisierung ist besonders auch in den Schulen ein wichtiges Thema. Mit der Corona-Pandemie wurde die Integration von digitalen Medien beschleunigt. Tablets und interaktive Tafeln stehen den Schülerinnen und Schülern zur Verfügung. In Zukunft soll das Angebot weiter ausgedehnt werden.



Abb.64 Digitalisierung

## 1.8 WIE DIGITAL IST DITZINGEN?



### Stärken

- Ausbau von Car-Sharing Angeboten in Planung
- Digitale Angebote der Stadtbibliothek
- Öffentliches WLAN in der Marktstraße
- Bürgerservice: etwa 60 Leistungen online tätigen z.B. Service-BW, E-Cards versenden, Wohnberechtigungsschein
- Sensorgesteuerte Systeme z.T. schon vorhanden

### Schwächen

- Keine smarte Vernetzung von verschiedenen Schnittstellen
- Unzureichende Vernetzung der Stadtteile