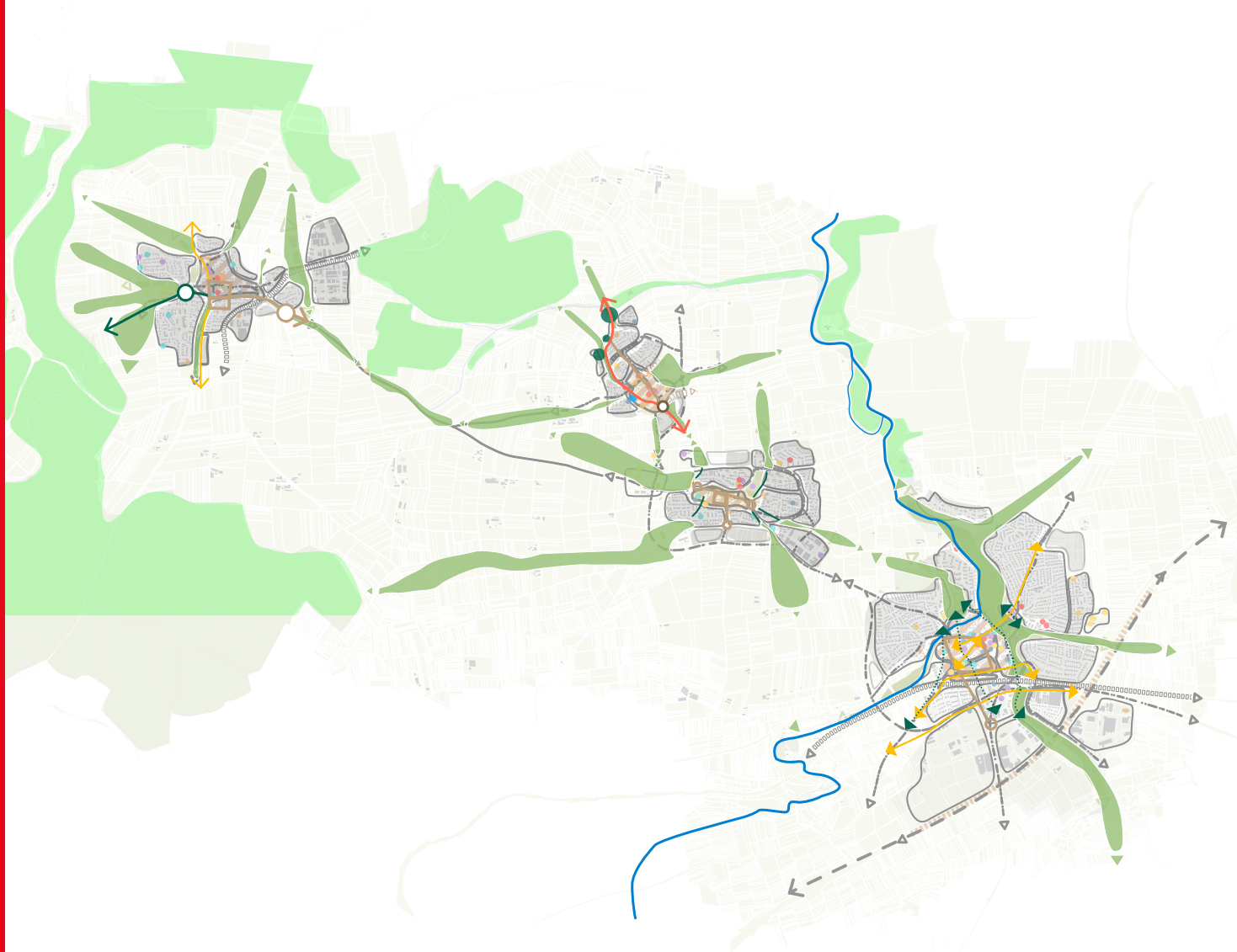


STADTENTWICKLUNGS- UND KLIMAAANPASSUNGSKONZEPT DITZINGEN

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 BETEILIGUNGSFORMATE 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 KLIMAAANPASSUNGSPROJEKTE
- 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 Stadtentwicklungskonzept 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.

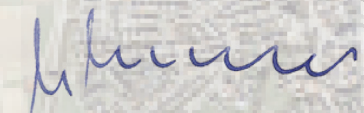
Der integrierte Ansatz bietet dabei eine ressort- und themenübergreifende Untersuchung der Potenziale und Problemfelder unserer Kommune.

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.

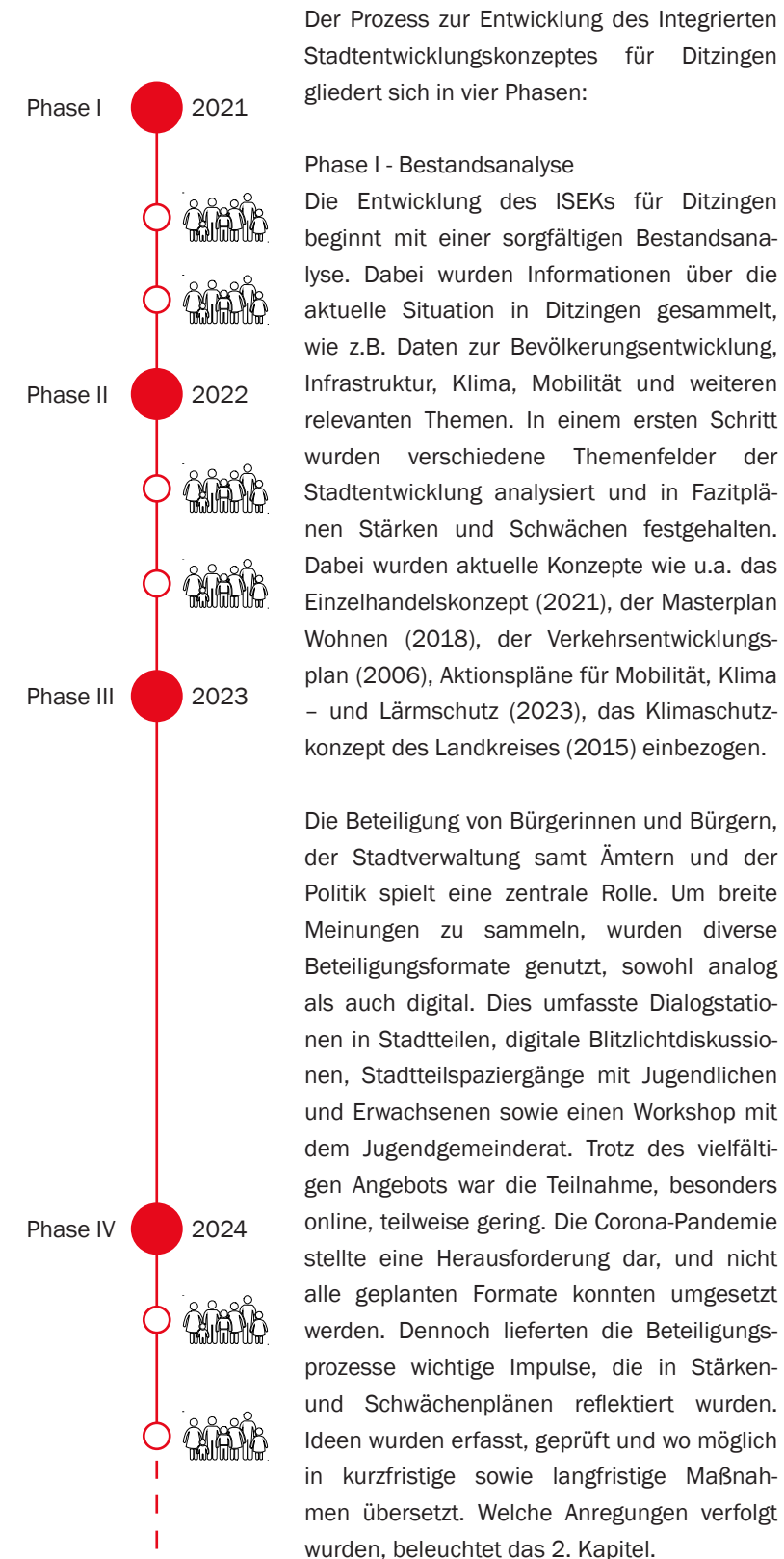
ISEK steht für „integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept“. „Integriert“ bedeutet hierbei, verschiedenste Themen, die das Zusammenleben betreffen, wie Mobilität, Wirtschaft, Klimaschutz oder Wohnen und Arbeiten, gemeinsam, gleichrangig und vernetzt zu betrachten. Es heißt aber auch, alle Stadtbewohnerinnen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



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.

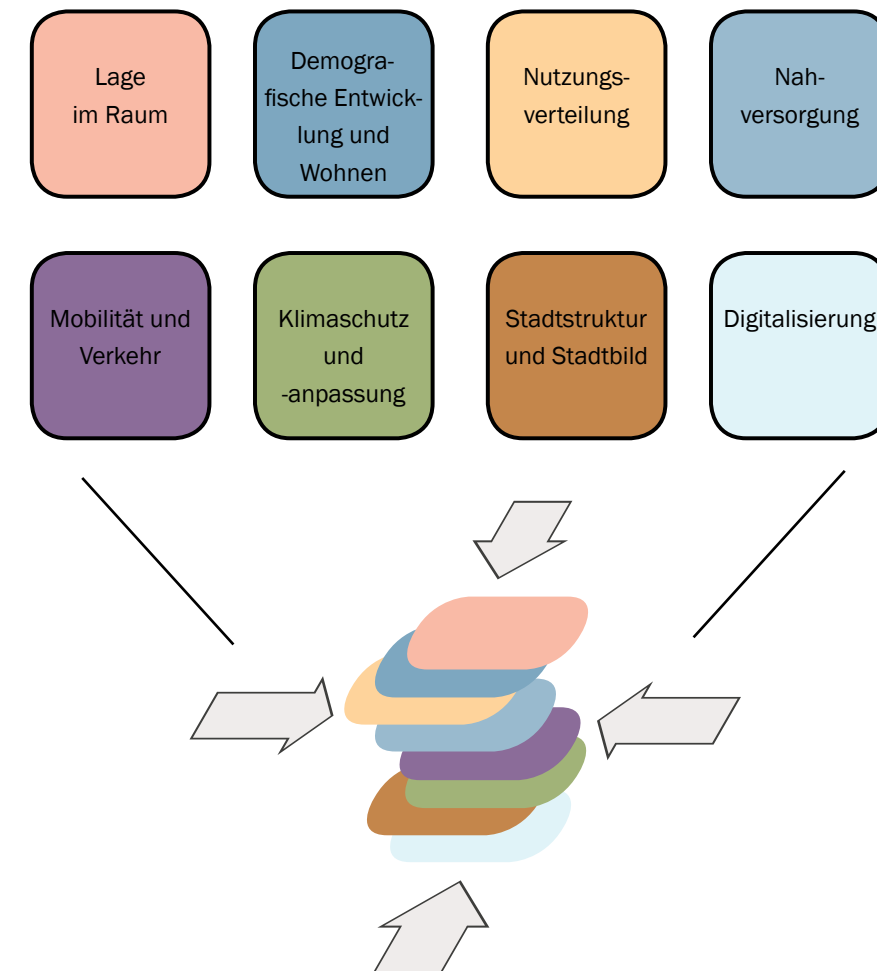
Im Vorfeld wurden acht Themenfelder definiert, die im Rahmen der Bestandsanalyse näher untersucht wurden:

- 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 Ortsmitten 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 Ortsmitten 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, Kornthal-Münchingen, Kornwestheim und Ludwigsburg.

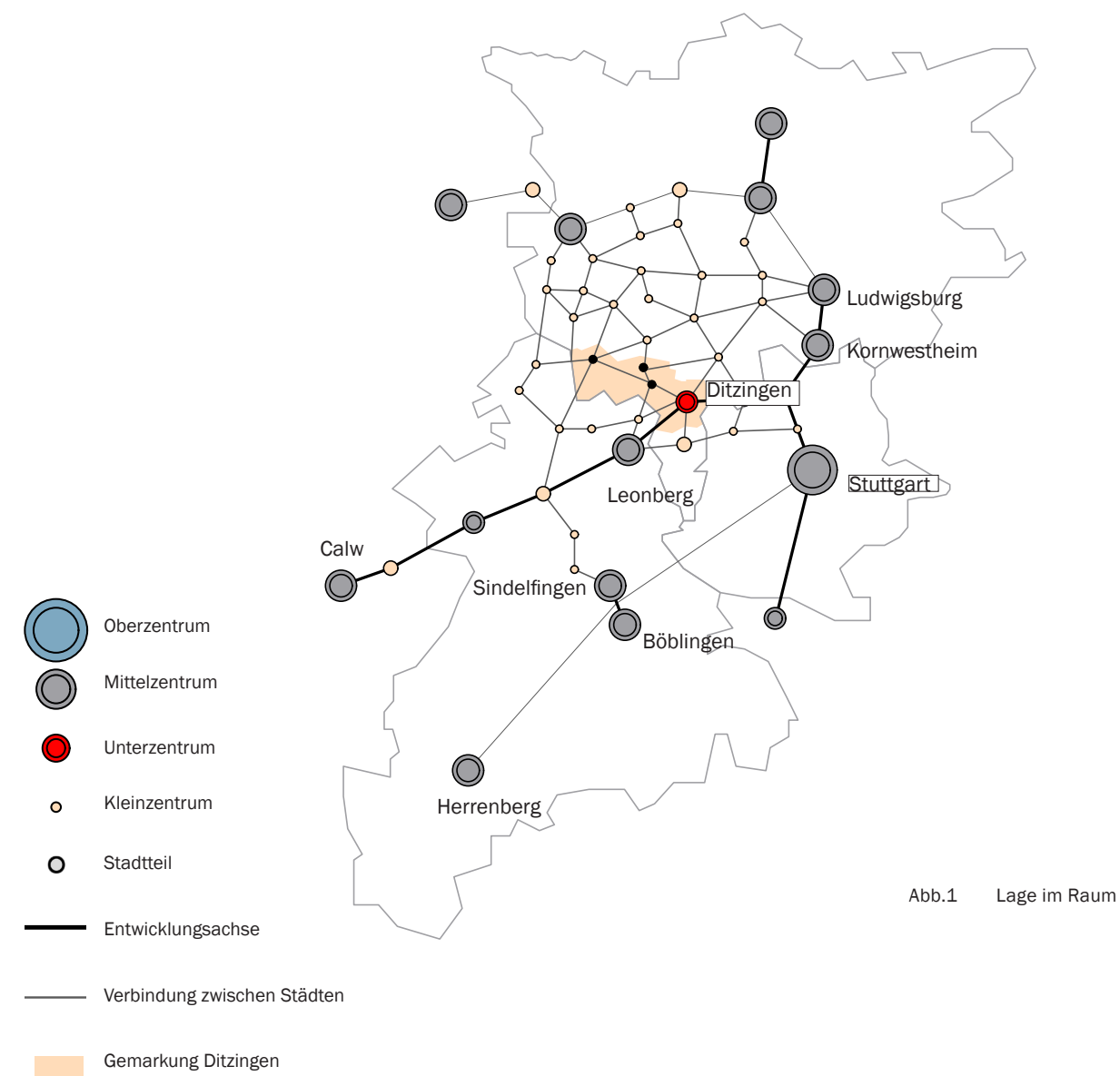


Abb.1 Lage im Raum

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.

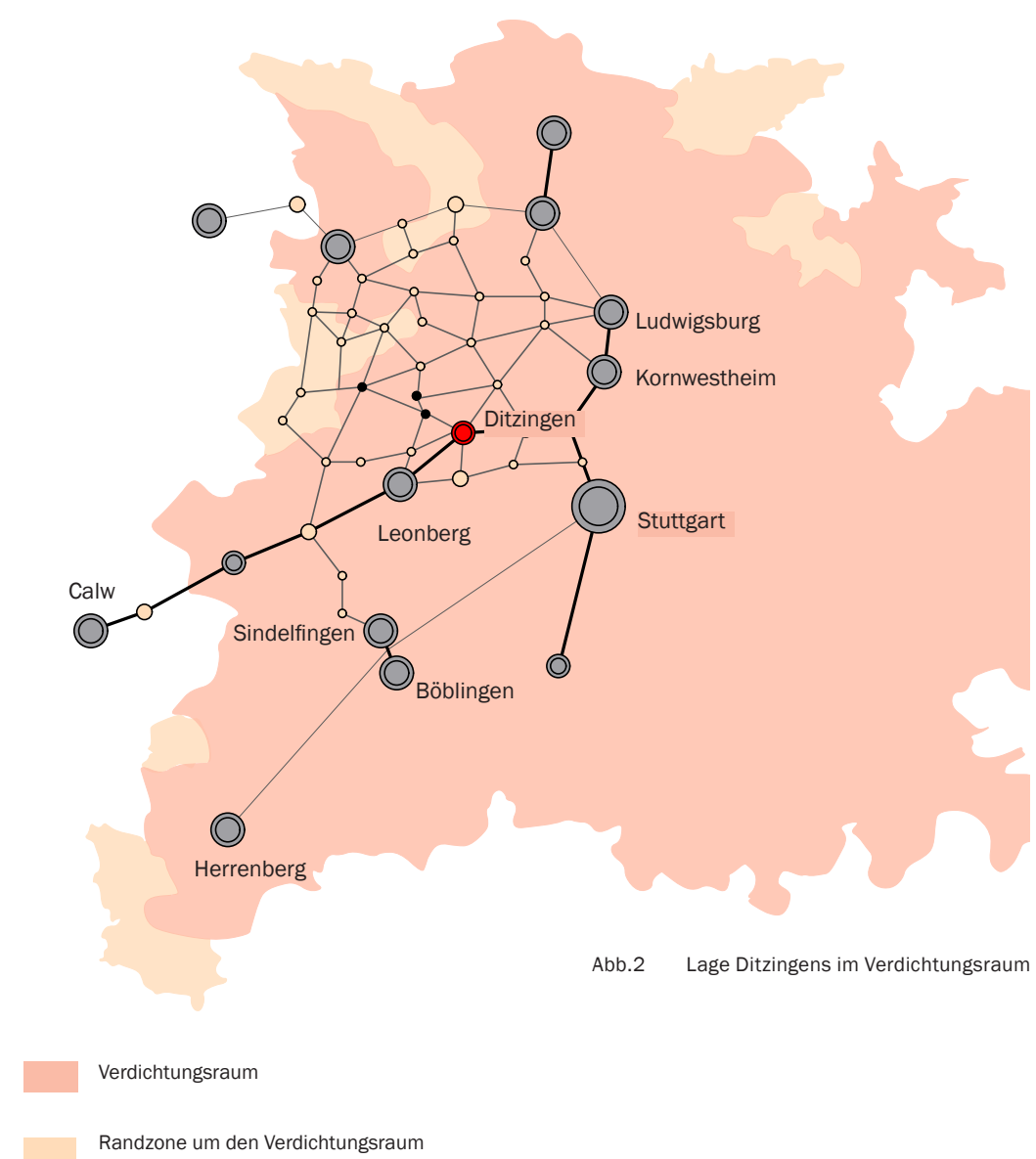
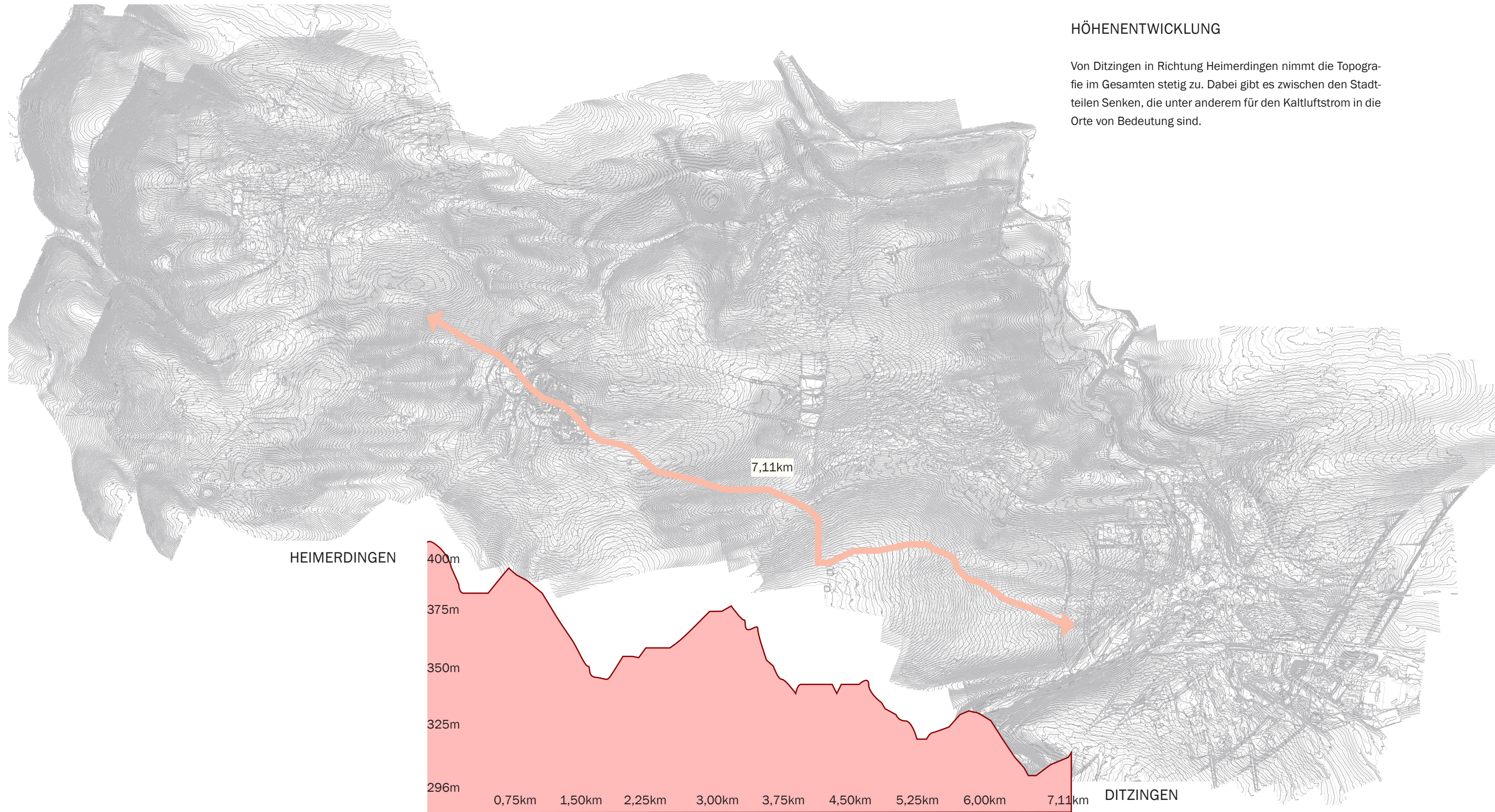


Abb.2 Lage Ditzingens im Verdichtungsraum

1.1 LAGE IM RAUM - TOPOGRAFIE

HÖHENENTWICKLUNG

Von Ditzingen in Richtung Heimerdingen nimmt die Topografie im Gesamten stetig zu. Dabei gibt es zwischen den Stadtteilen Senken, die unter anderem für den Kaltluftstrom in die Orte von Bedeutung sind.



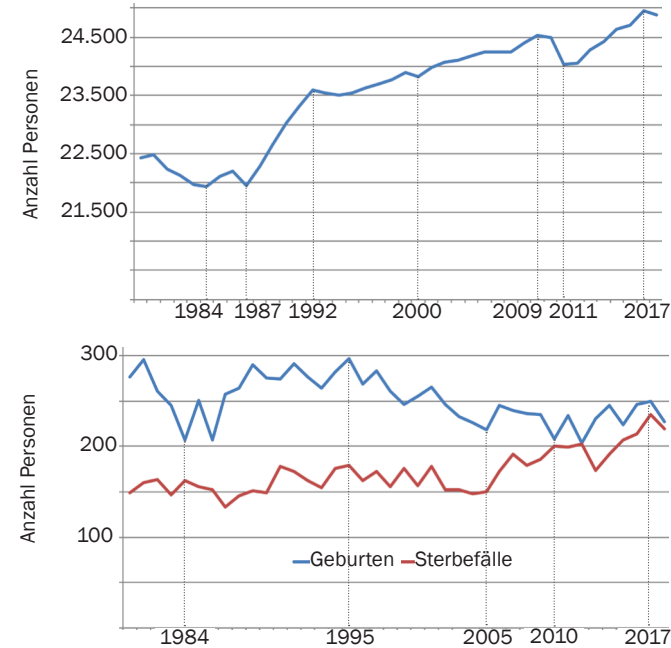
Quelle: Katasterplan Stadt Ditzingen, Google Earth

Grafik: ISA

1.2 DEMOGRAPHISCHE ENTWICKLUNG - WOHNBEVÖLKERUNG 2010-2019

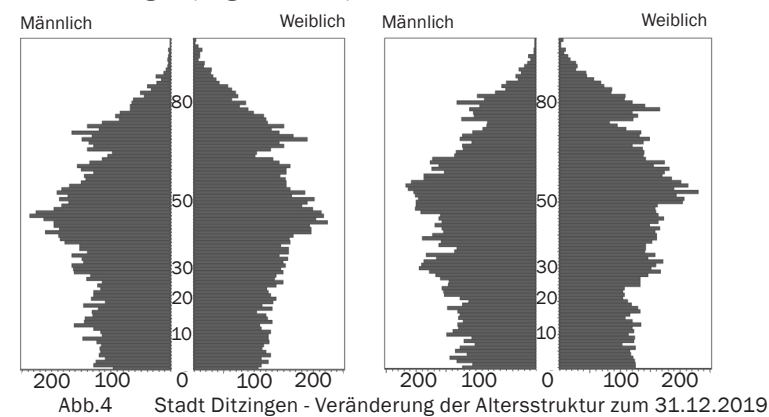
VERÄNDERUNG DER WOHNBEVÖLKERUNG ZUM 31.12

Stadt Ditzingen (Registerdaten)



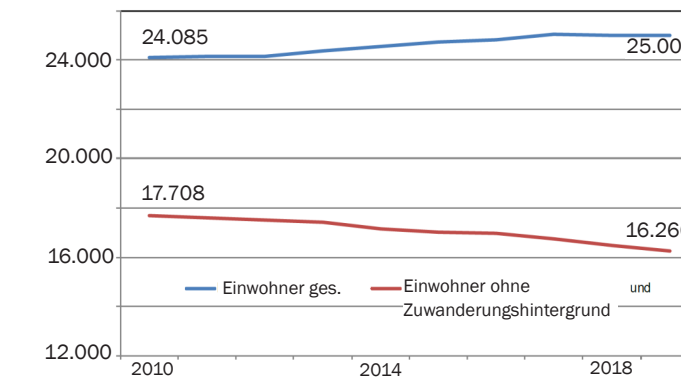
VERÄNDERUNG DER ALTERSSTRUKTUR ZUM 31.12

Stadt Ditzingen (Registerdaten)



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.

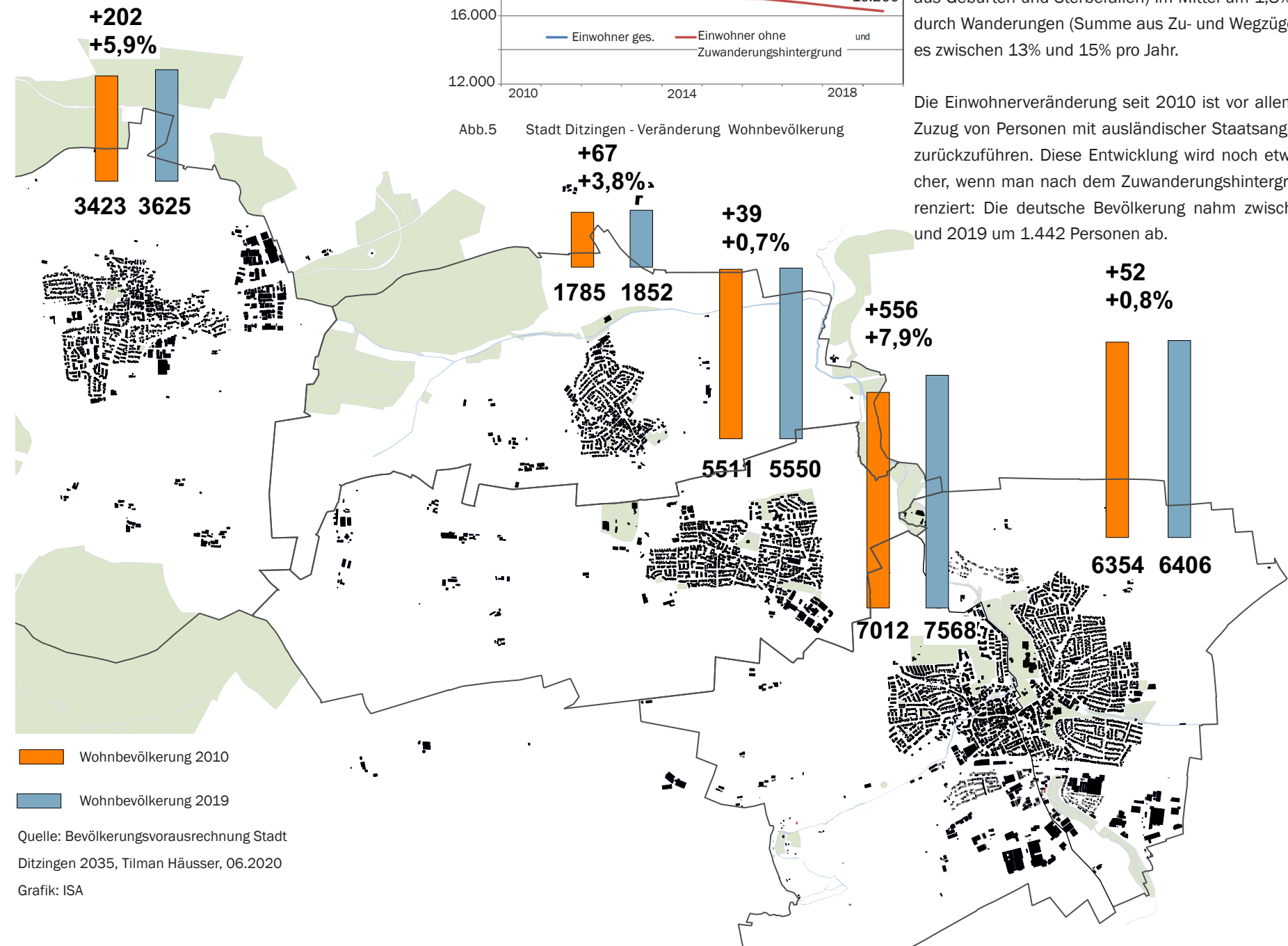
VERÄNDERUNG DER WOHNBEVÖLKERUNG ZUM 31.12 Stadt Ditzingen (Registerdaten)



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 Voraussrechnung (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 Voraussrechnung 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

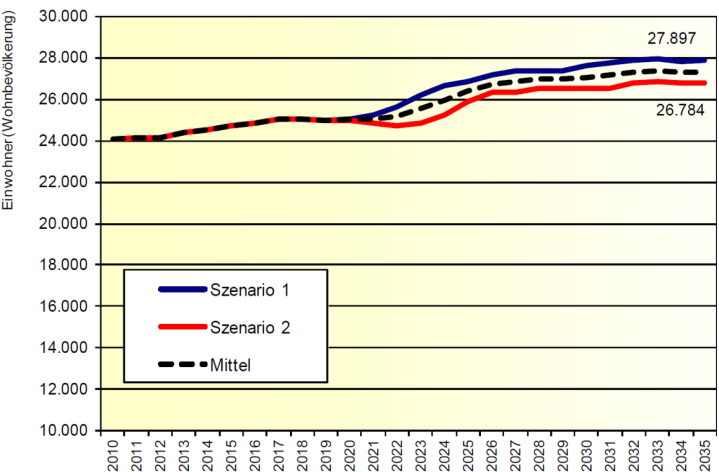
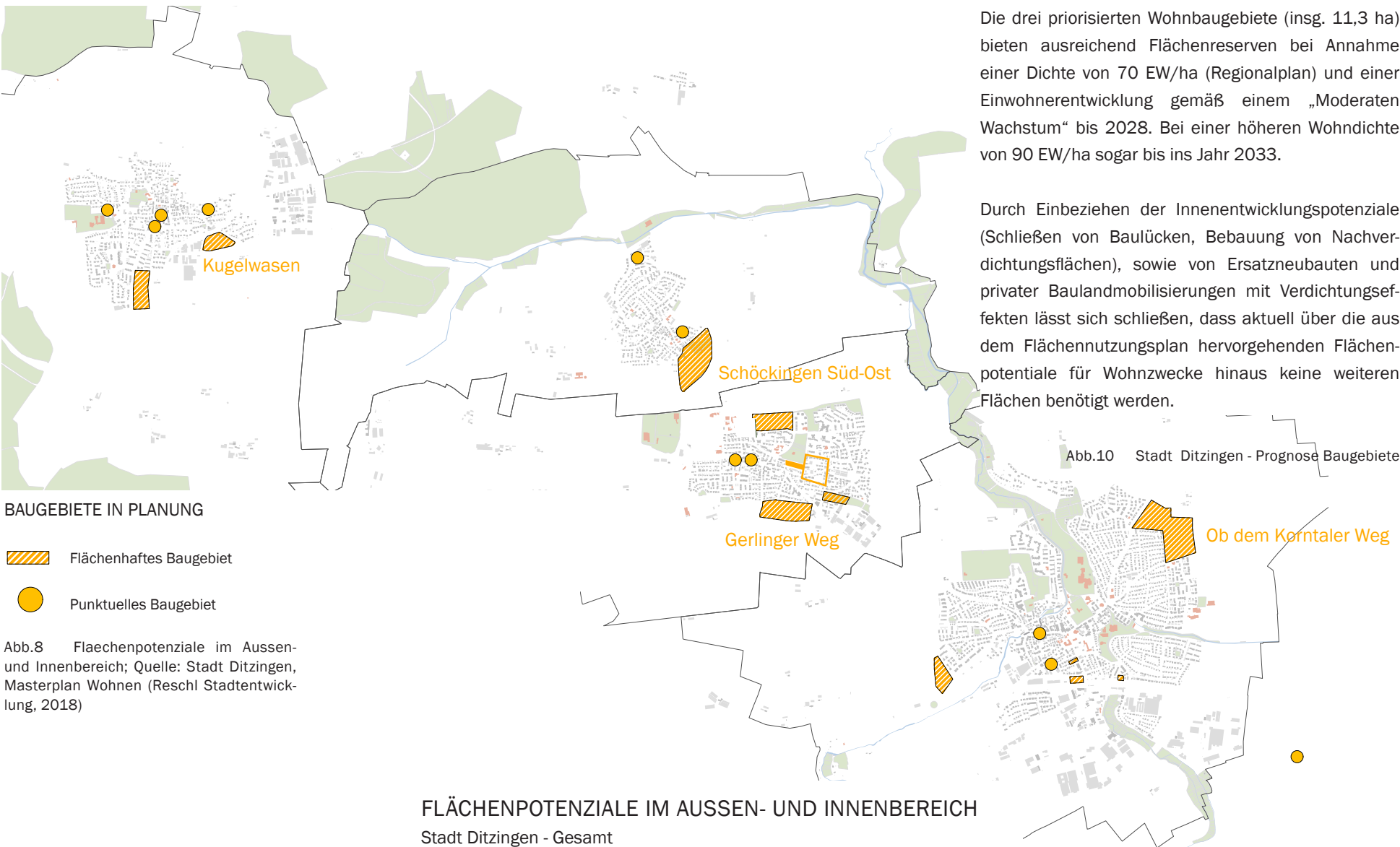


Abb.7 Zwei Szenarien zur Veränderung der Wohnbevölkerung in Ditzingen
Quelle: Bevölkerungsvorausrechnung Stadt Ditzingen 2035, Tilman Häusser, 06.2020

BAUGEBIETE UND WOHN EINHEITEN

Falls alle Wohneinheiten 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 Wohneinheiten. 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.



BAUGEBIETE IN PLANUNG

- flächenhaftes Baugelbiet
- punktuelles Baugelbiet

Abb.8 Flächenpotenziale im Außen- und Innenbereich; Quelle: Stadt Ditzingen, Masterplan Wohnen (Reschl Stadtentwicklung, 2018)

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 Wohnbaugelbiete (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 Flächenpotenziale für Wohnzwecke hinaus keine weiteren Flächen benötigt werden.

Abb.10 Stadt Ditzingen - Prognose Baugelbiete

FLÄCHENPOTENZIALE IM AUSSEN- UND INNENBEREICH

Stadt Ditzingen - Gesamt

Außenbereich	Insgesamt 27,51 ha	Innenbereich (aktivierbar)	Insgesamt 11,7 ha
davon Wohnbaugelbiete mit Priorität (GR-Beschluss vom 06.11.2017)	11,30 ha	davon rund 1,5 ha kommunal (100 %) restliche private Flächen (20%)	Davon aktivierbar rund 3,5 ha
Hirschlanden - Gerlinger Weg I (4,2 ha, Rahmenplan liegt vor, 4 Varianten)		Baulücken (aus Baulückenkataster)	rund 3,8 ha
Ditzingen - Ob dem Korntaler Weg (4,95 ha, Rahmenplan liegt vor)		Leerstände (nicht erfasst)	>= 0,0 ha
Heimerdingen - Kugelwasen (2,15 ha, Rahmenplan liegt vor, 2 Varianten)		Wohnbau-Nachverdichtungsflächen (aus Baulückenkataster)	rund 3,2 ha
davon Wohnbaugelbiete in der Kernstadt	9,86 ha	Weitere Neuordnungsbereiche	rund 4,7 ha
Ditzingen - Westlicher Ortsrand II (1,26 ha)		Ditzingen - Wilhelmsschule	
weitere Wohnbaugelbiete ohne Priorität	6,35 ha	Hirschlanden - Teilbereich GE-Gebiet Lange Äcker II	
Hirschlanden - Leiterweg (3,0 ha, Rahmenplan liegt vor, Neuplanung erforderlich)		Heimerdingen - Areal Feucht	
Heimerdingen - Rutesheimer Straße (1,65 ha, Rahmenplan liegt vor)			
		Ergebnis	Insgesamt rund 31 ha

1.2 DEMOGRAFISCHE ENTWICKLUNG UND WOHNEN

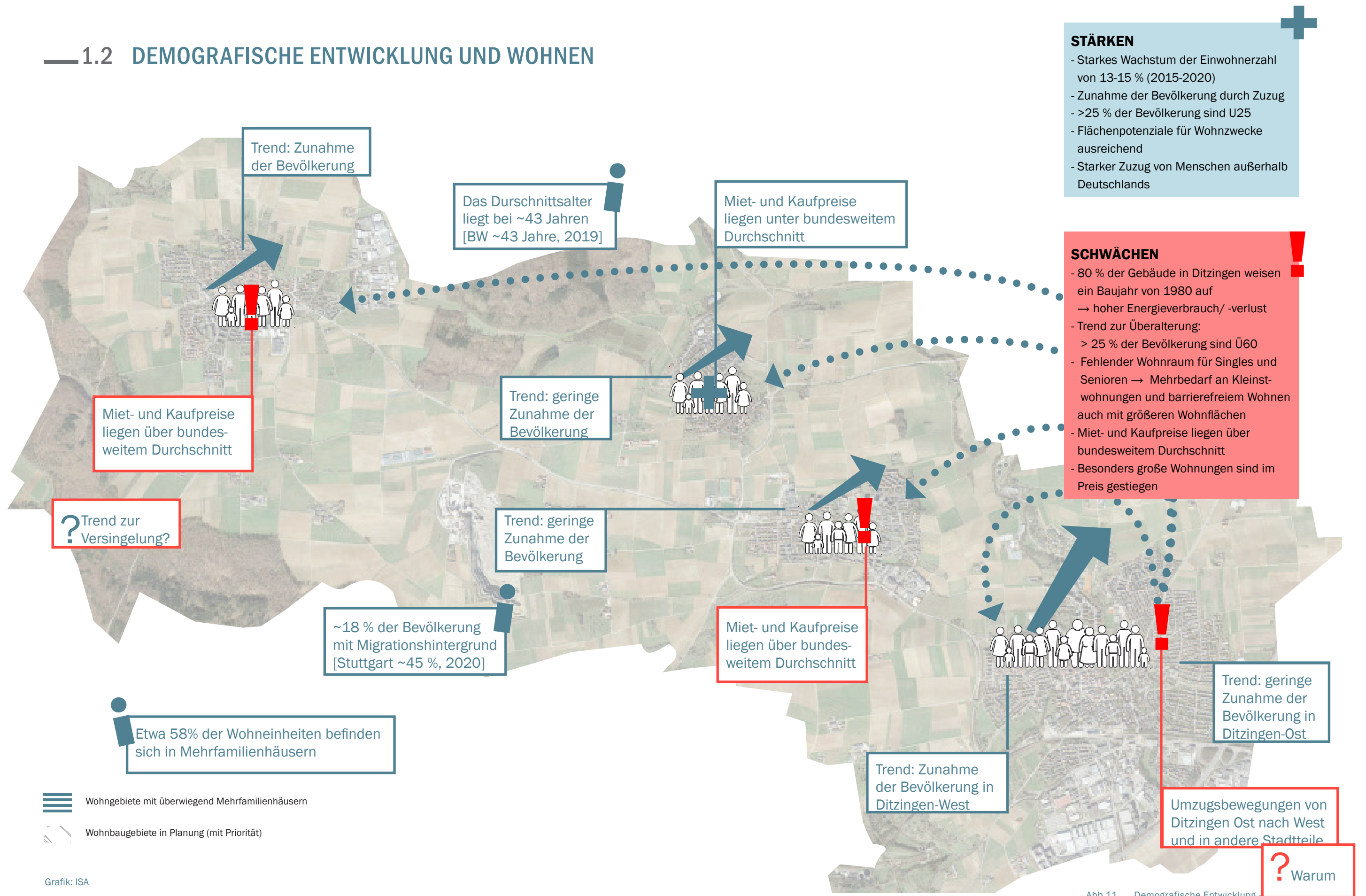
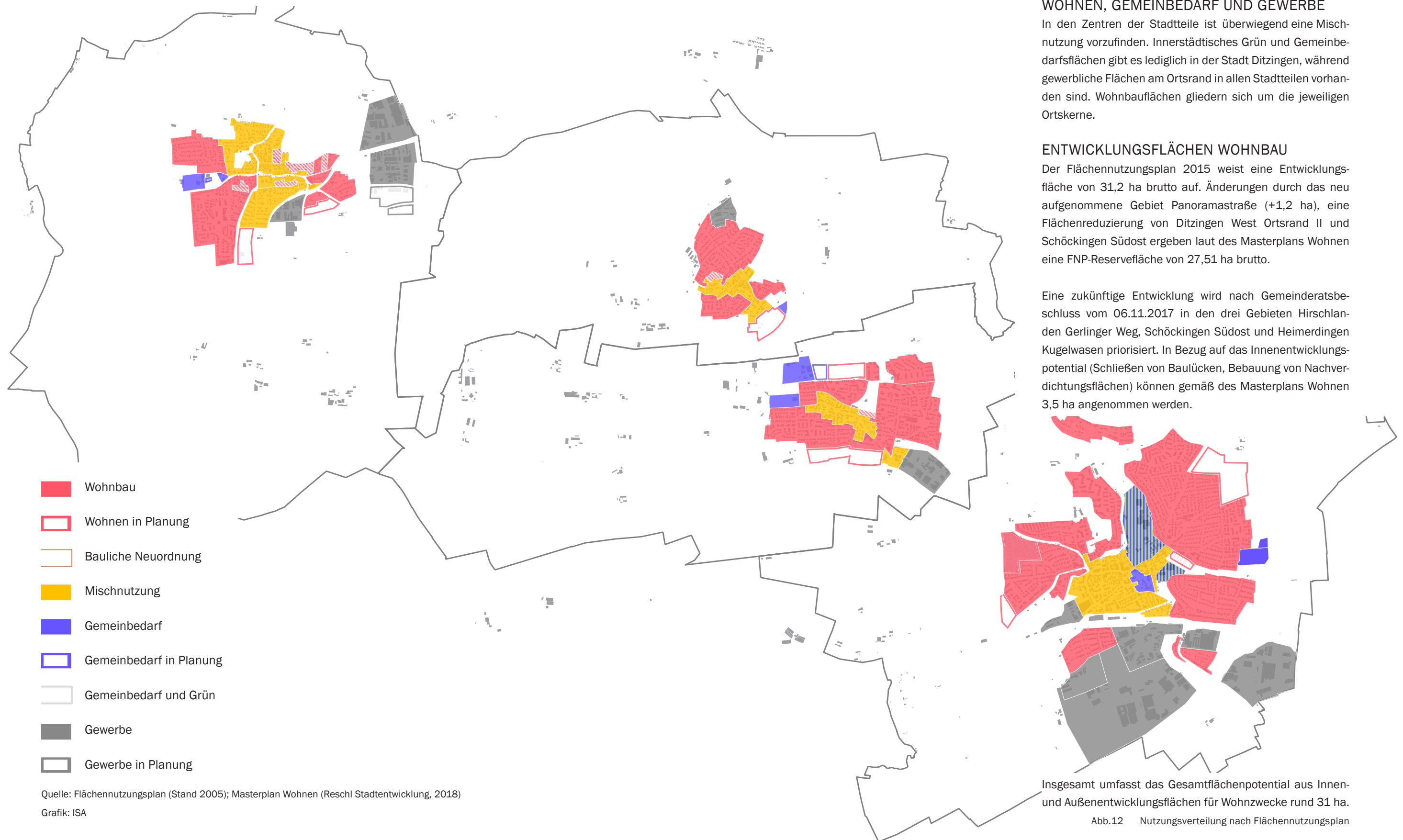


Abb.11 Demografische Entwicklung

1.3 NUTZUNGSVERTEILUNG - ÜBERSICHT



1.3 KULTUR, SPORT, FREIZEIT IN UND UM DITZINGEN

KULTUR UND FREIZEIT

Ditzingen wird tangiert von zwei Kultur-Radwegen - dem Glemsmühlenweg und dem Keltenweg.

Der Glemsmühlenweg ist ein 39 km langer Radweg vom Leonberger Glemseck bis Unterriexingen. Die Strecke ist optimal mit dem Rad zu fahren. Unterwegs lassen sich einige Mühlen entdecken.

Der Keltenweg ist ein 35 km langer Radweg. Er beginnt im Norden von Ditzingen, führt in Richtung Westen durch Hirschlanden, vorbei an dem Steinbruch und am Kelti. Weiter geht es Richtung Norden durch Schöckingen bis Hohenasperg.



Abb.16 Glemsmühlenweg - Schlossmühle
Quelle: Landratsamt Ludwigsburg



Abb.13 Keltenweg - Reiches Frauengrab
Quelle: Landratsamt Ludwigsburg



Abb.14 Keltenweg - Der Krieger von Hirschlanden
Quelle: Landratsamt Ludwigsburg

INTERNATIONAL

Ditzingen hat zwei Partnerstädte: Gyula in Ungarn und Rillieux-la-Pape in Frankreich. Diese sind wenig präsent, aber in den Vereinen und bei den Bürgerinnen und Bürgern bekannt.

Grafik: ISA

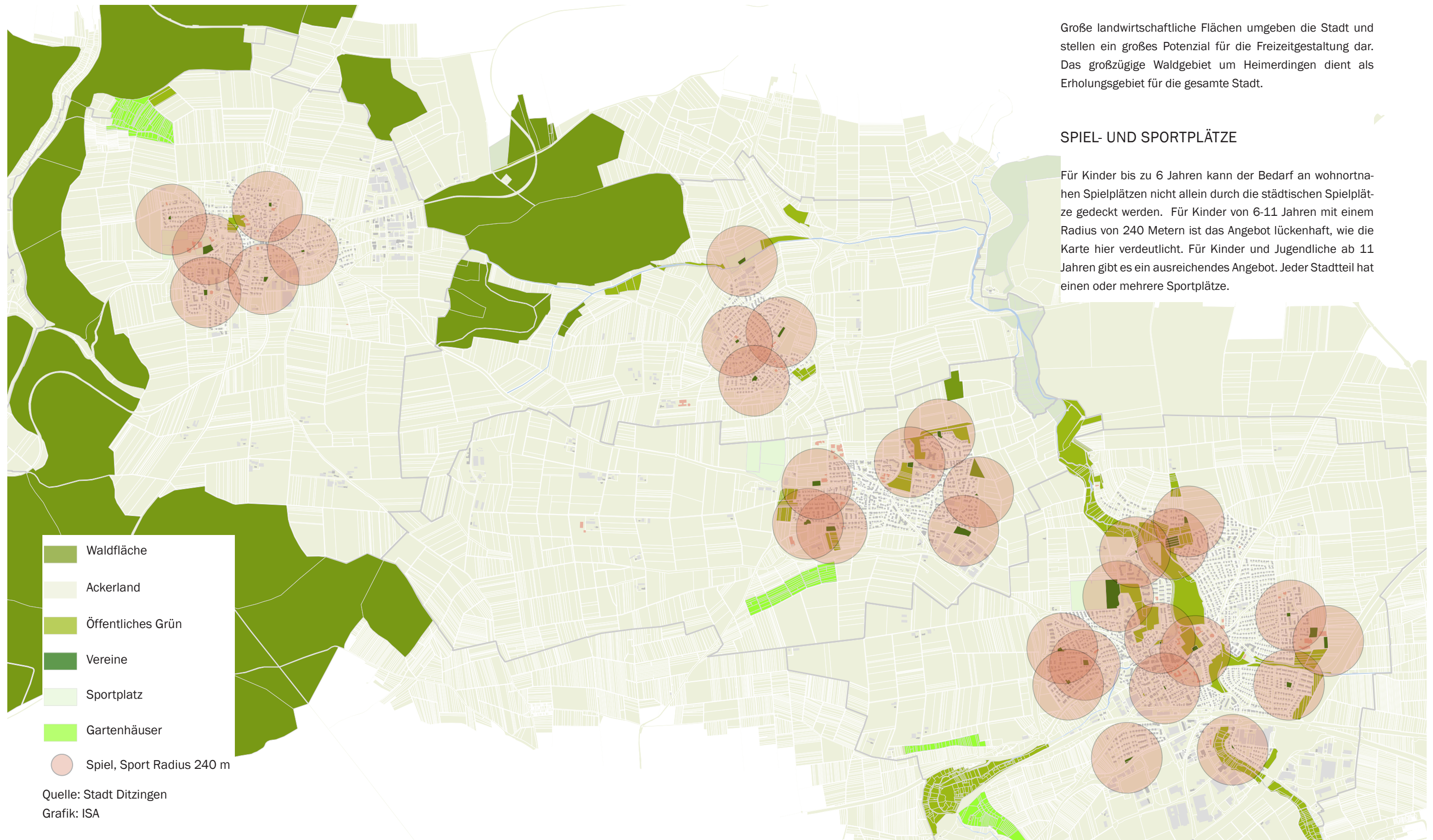


Abb.15 Glemsmühlenweg - Zechlesmühle
Quelle: Landratsamt Ludwigsburg

VERANSTALTUNGEN

Ditzingen gibt für Kulturfreunde alle drei Monate die Kultur i.D. heraus. Diese gibt einen guten Überblick zu Veranstaltungen in der Stadt. Hier wird deutlich, wie vielfältig Ditzingen ist. Das Angebot ist sehr umfangreich, v.a. durch die vielen aktiven Akteure, die sich kulturell und ehrenamtlich einbringen.

— 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 Scheffzentral mit dem Beutenbach in Richtung Stuttgart-Hausen und Giebel, der Lachengraben zum „Grünen Heiner“ und Stuttgart-Weilimdorf, das Obere Glemstal in Richtung Schwieberdingen und das Mittlere Glemstal nach Leonberg und Höfingen.

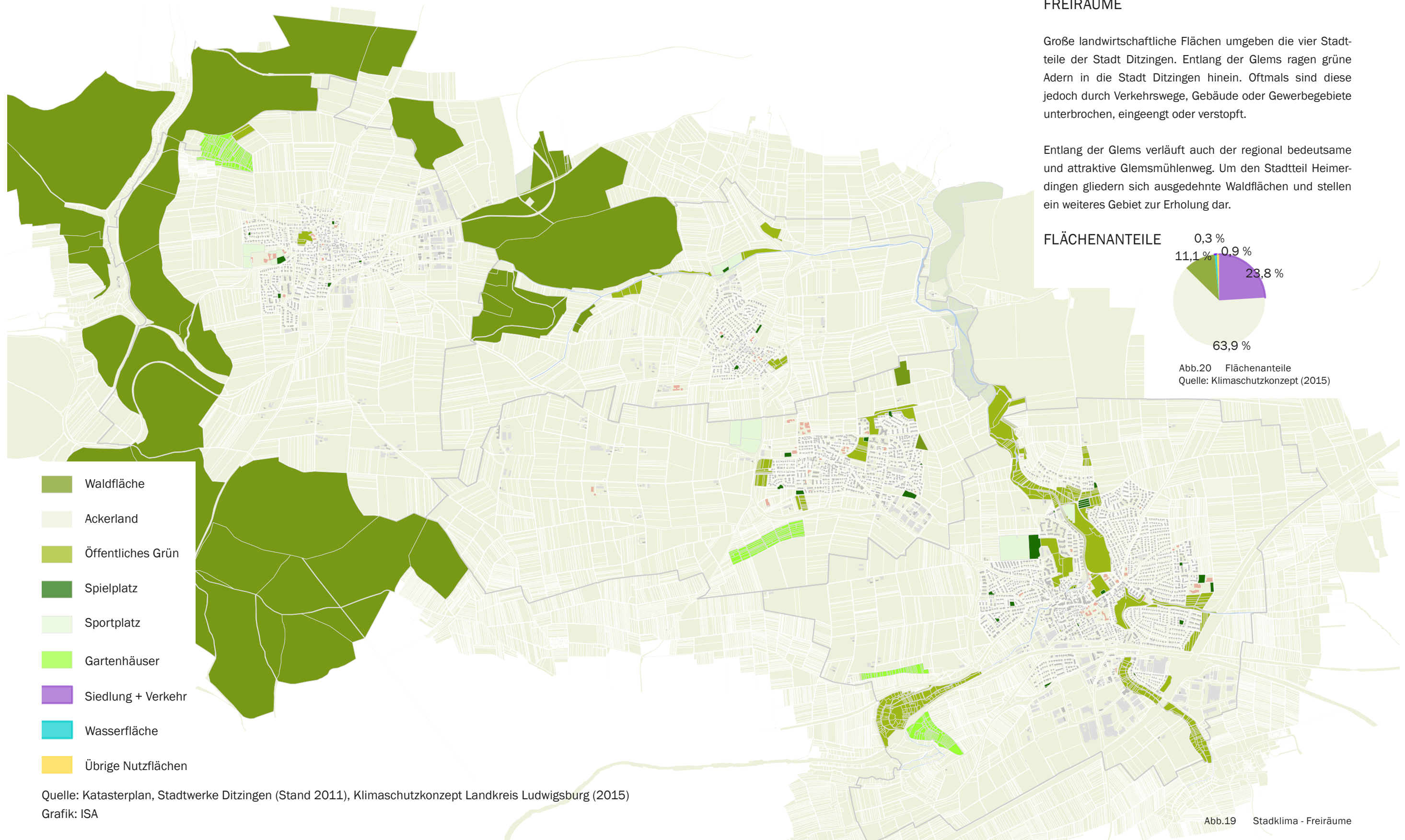


Abb.18 Ditzingen im Strohgäu

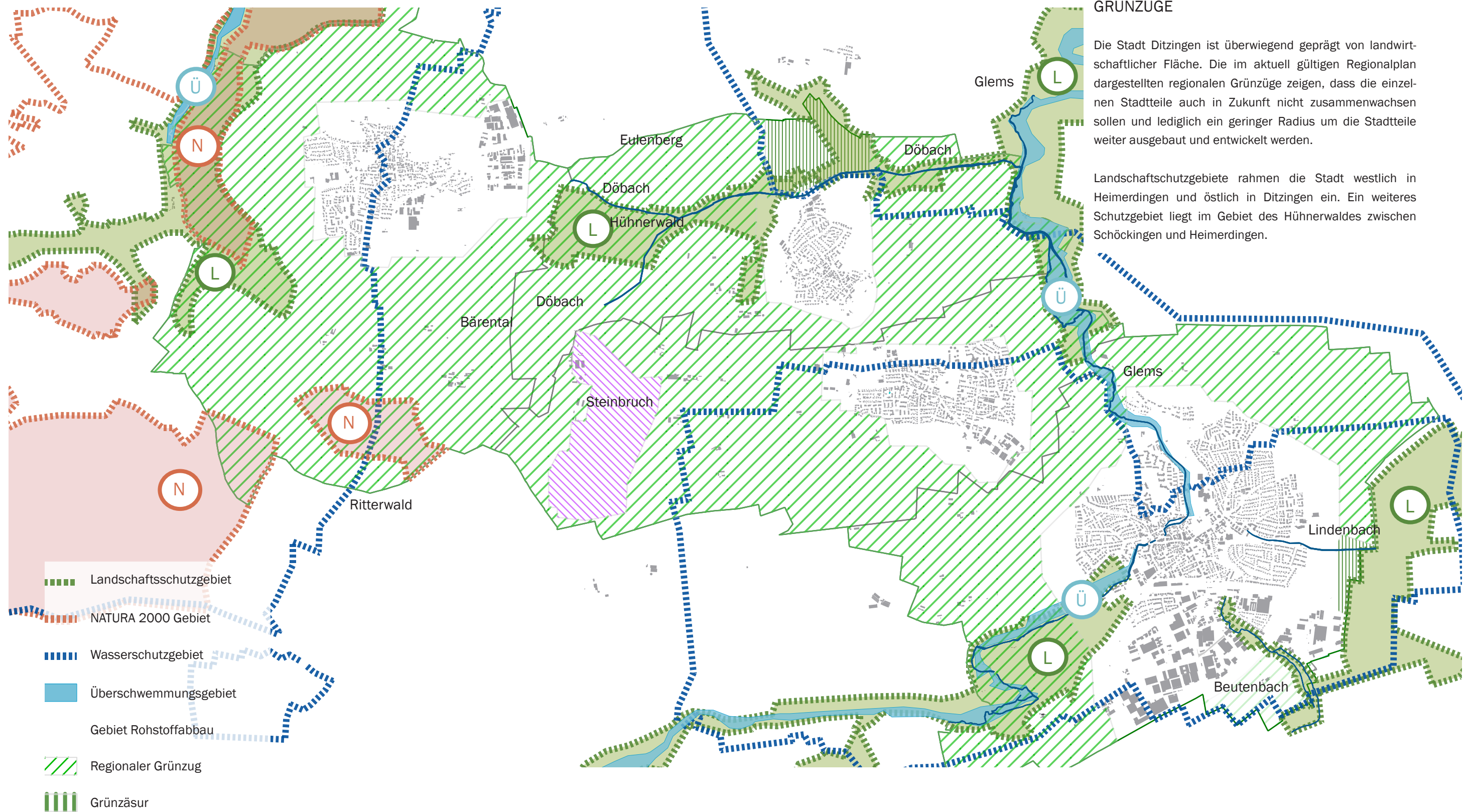
Randzone des Strohgäus

Kernzone des Strohgäus

1.3 FREIRAUM - GRÜN- UND FREIRÄUME



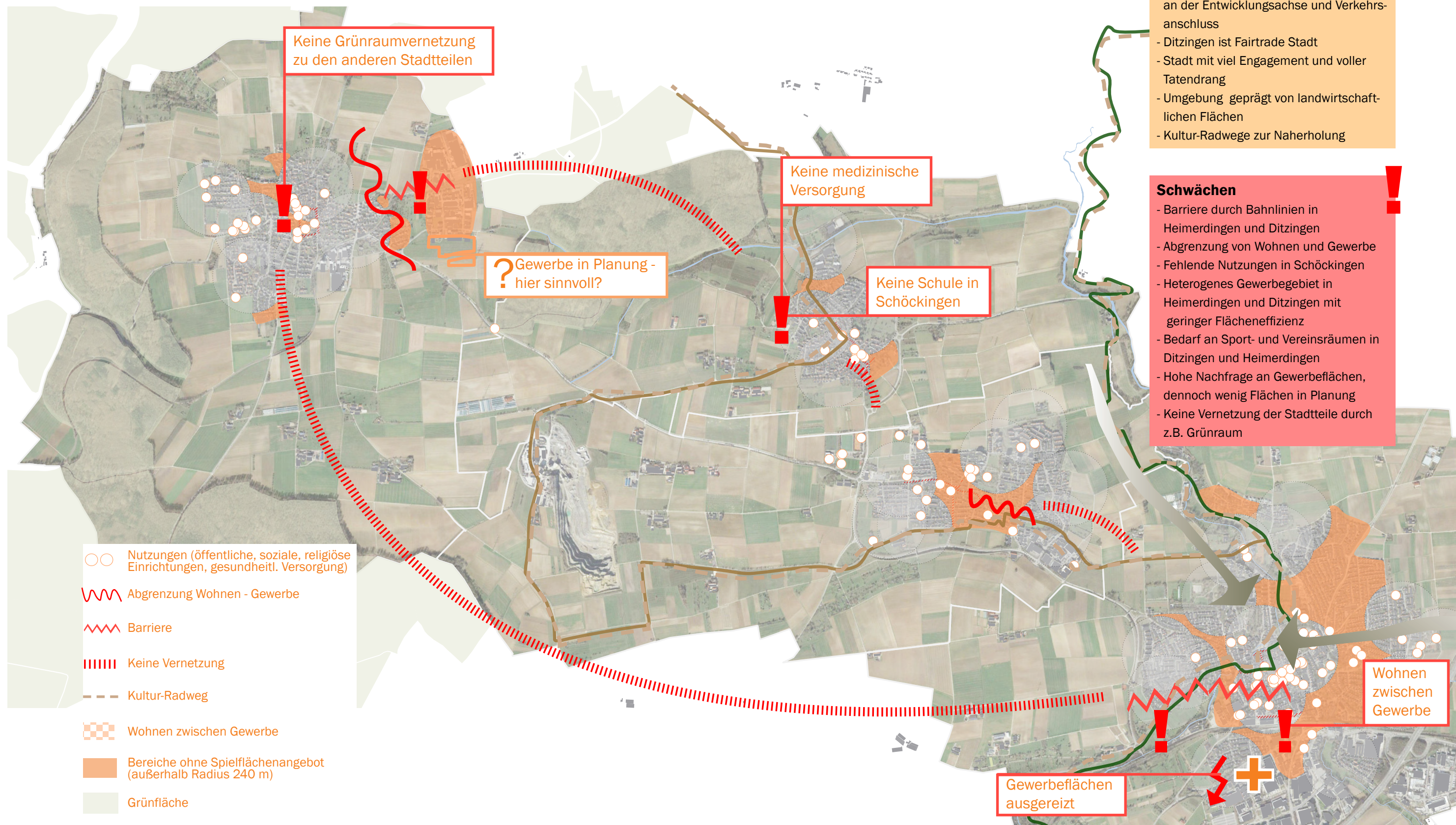
1.3 FREIRAUM - GRÜNZÜGE UND SCHUTZGEBIETE



Quelle: Regionalplan (2009)
Grafik: ISA

Abb.21 Stadtklima- Grünzüge und Schutzgebiete

1.3 EINE STADT - VIELE NUTZUNGEN



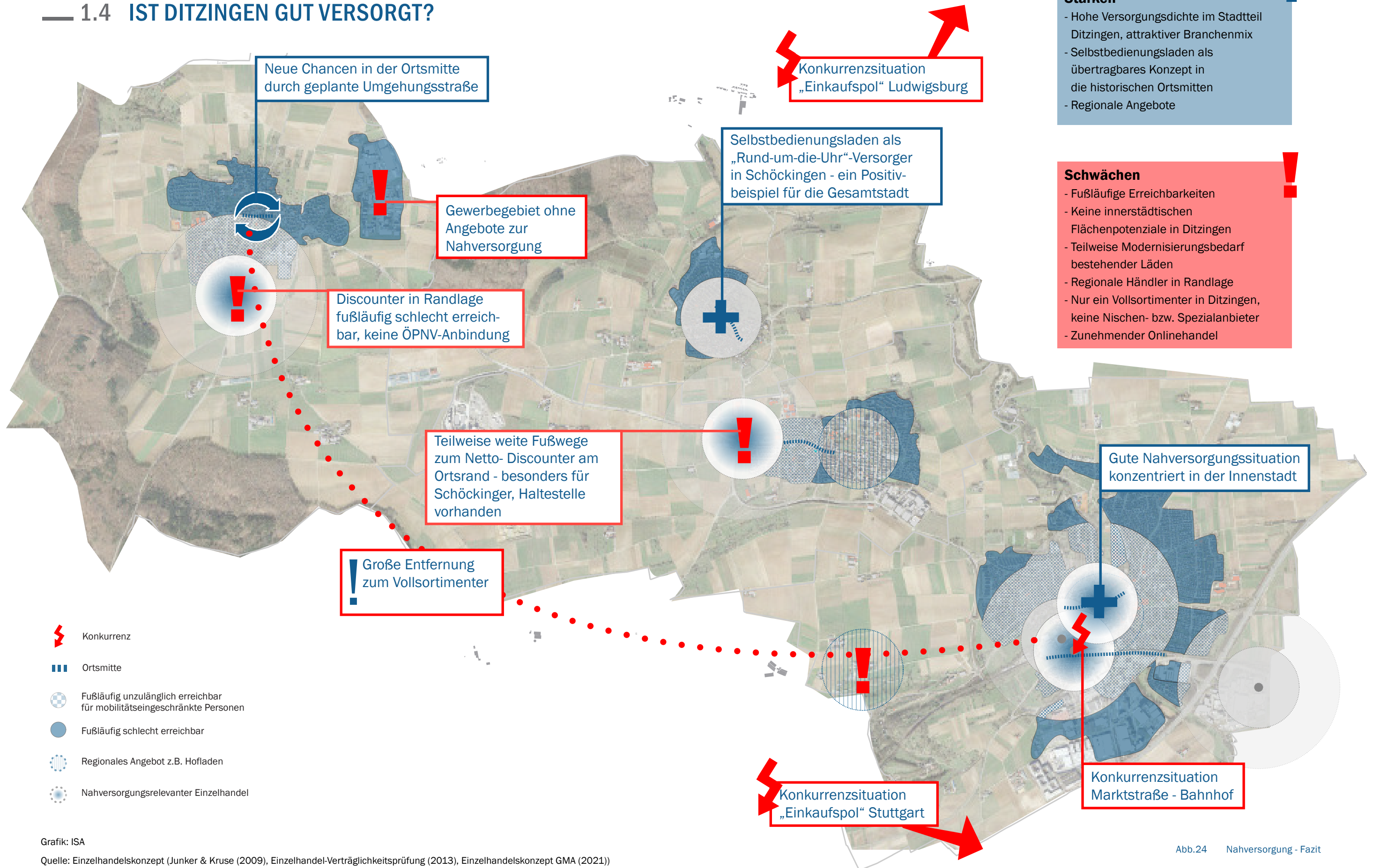
Grafik: ISA
Quelle: Stadt Ditzingen

Abb.22 Nahversorgung - Fazit

1.4 NAHVERSORGUNG - KURZ- UND MITTELFRISTIGER BEDARF



1.4 IST DITZINGEN GUT VERSORGT?



Grafik: ISA

Quelle: Einzelhandelskonzept (Junker & Kruse (2009), Einzelhandel-Verträglichkeitsprüfung (2013), Einzelhandelskonzept GMA (2021))

Abb.24 Nahversorgung - Fazit

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 AUSEPENDLER

Im Jahr 2019 pendelten täglich 12.859 sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer nach Ditzingen und 8.544 von Ditzingen aus in andere Orte der Arbeitsmarkregion. 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.

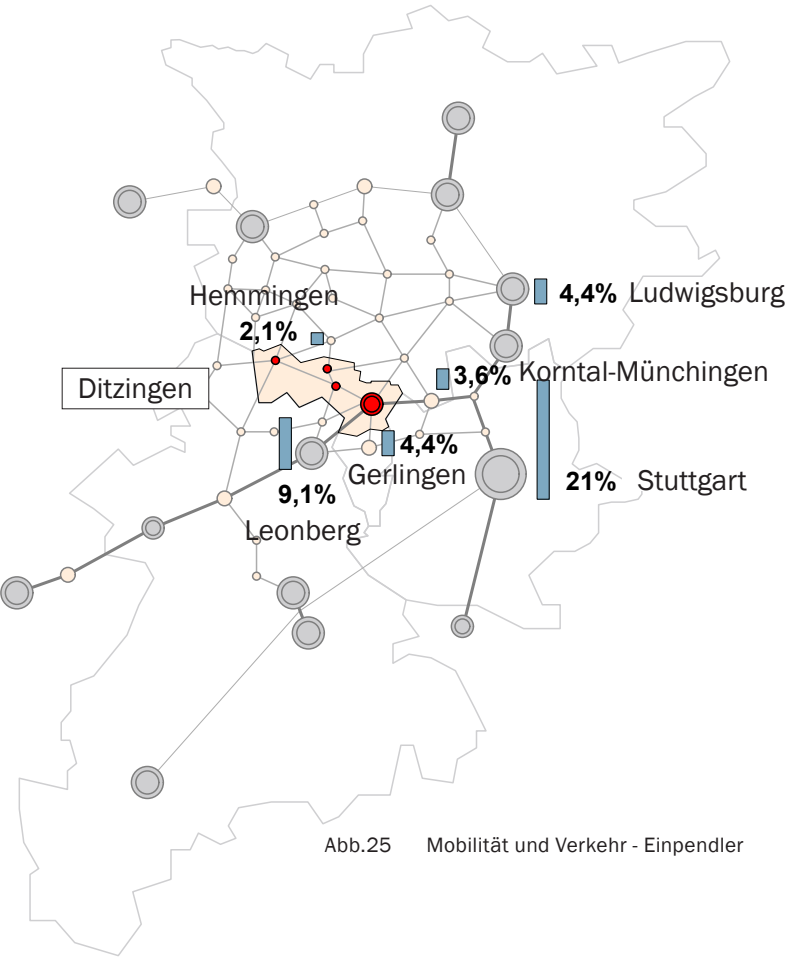
EINPENDLER

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 Arbeitsmarktsituation.

Anteil Einpendler

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



REGIONALE VERKEHRSANBINDUNG

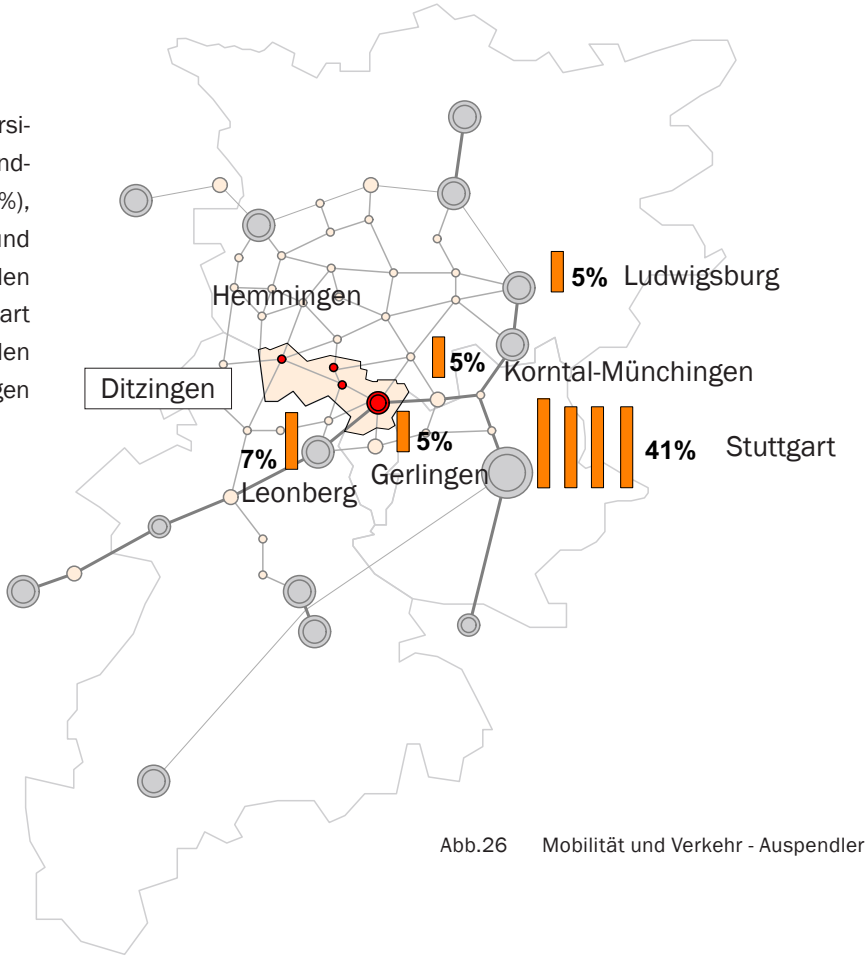
Die Autobahn A81 tangiert Ditzingen und führt von Leonberg bis Ludwigsburg.

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.

AUSEPENDLER

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



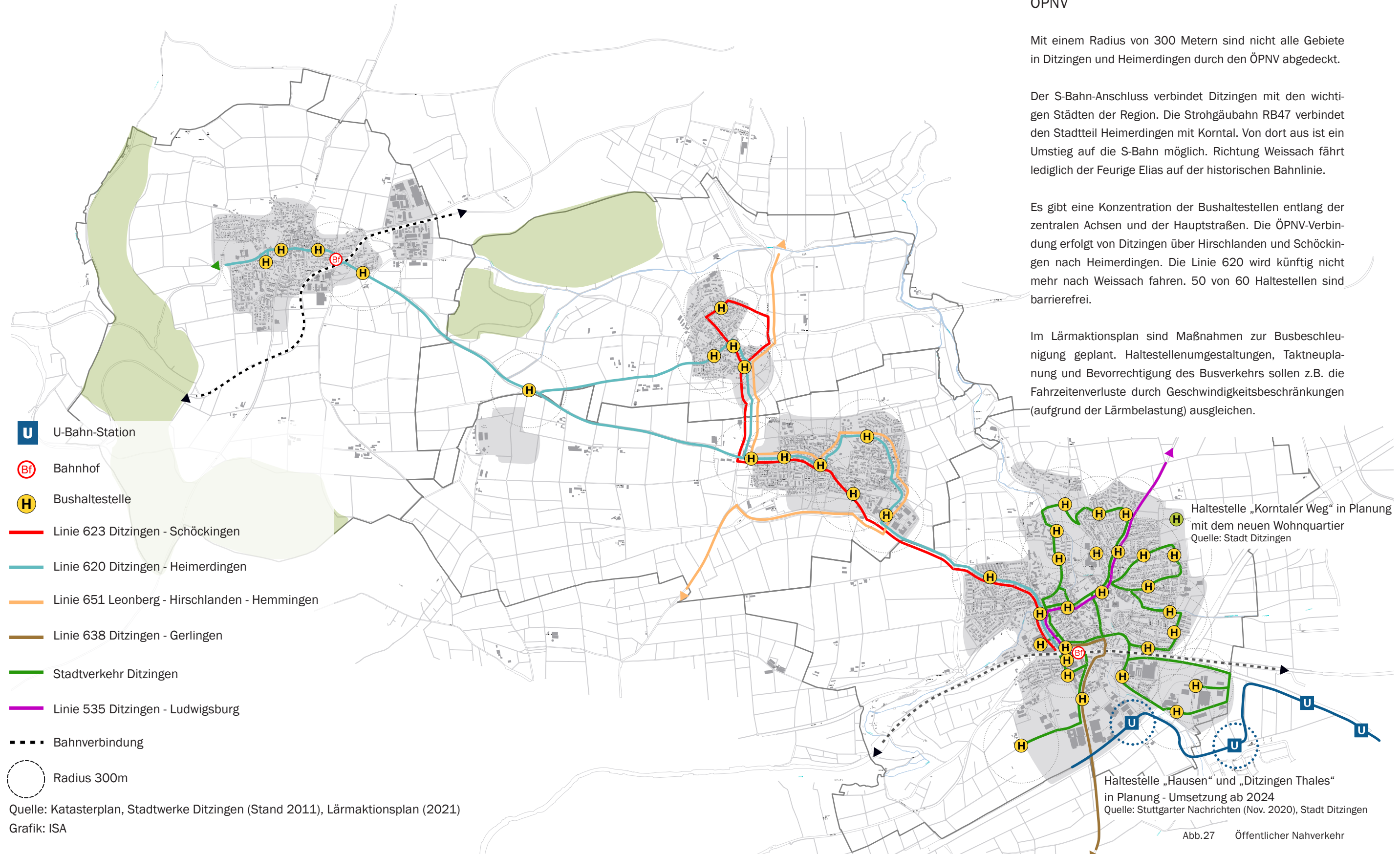
ÖPNV

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 STADTTTEILEN



RADVERKEHR

Eine Radwegverbindung vernetzt die Stadtteile und das Umland.

Eine innerörtliche Radwegverbindung liegt entlang von Verkehrsstraßen, die teilweise ohne verkehrsberuhigende Maßnahmen oder separaten Radwegen ausgebildet sind. Viele Radrouten führen über 30er Zonen, an denen aus rechtlichen Hintergründen nur bedingt Radwege-Streifen ausgebildet werden können.

Im Laufe des Jahres 2021 werden sechs RegioRad Stationen fertiggestellt, sowie fünf Lastenräder zur Verfügung gestellt.

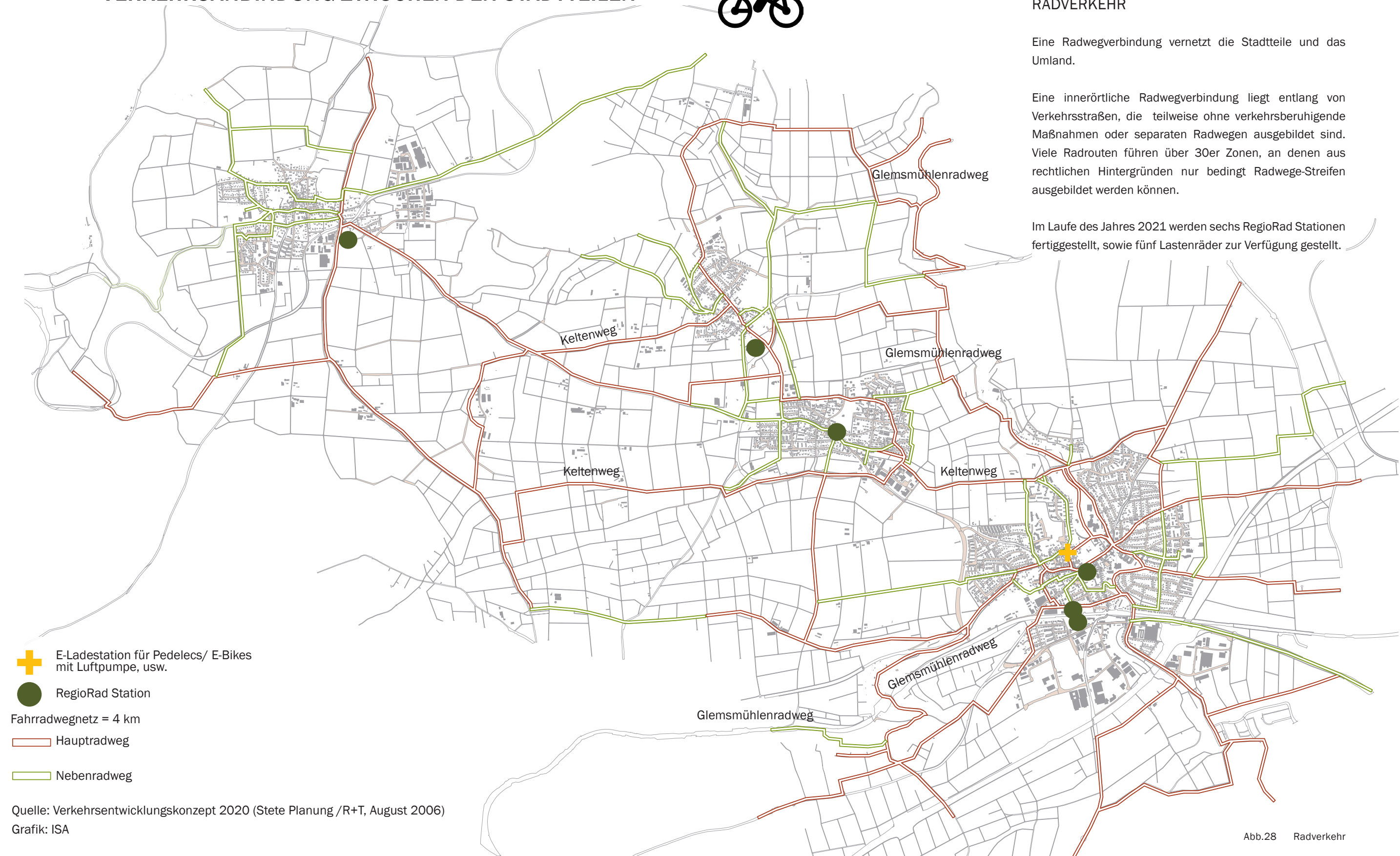
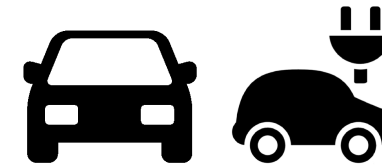


Abb.28 Radverkehr

1.5 MOBILITÄT UND VERKEHR - VERKEHRSANBINDUNG ZWISCHEN DEN STADTTEILEN



STRASSENVERKEHR

Die Verkehrsstraßen 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

VERKEHRSMENGEN

Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen gibt es besonders im Anschluss zur Autobahn A81, sowie auf den Ortsumgehungsstraßen.

Innerhalb der Stadtteile sind z. T. erhöhte Verkehrsmengen festzustellen. Im Stadtteil Ditzingen sind besonders die Autenstraße, die Weilmendorfer Str, sowie die Münchinger Straße belastet. Verkehrsmengen in Hirschlanden und Schöckingen fallen aufgrund ihrer Umgehungsstraßen innerorts gering aus. In Heimerdingen ist besonders die Hemminger Str. von hohen Verkehrsmengen geprägt. An dieser anschließend auch die Rutesheimer und die Weissacher Straße.

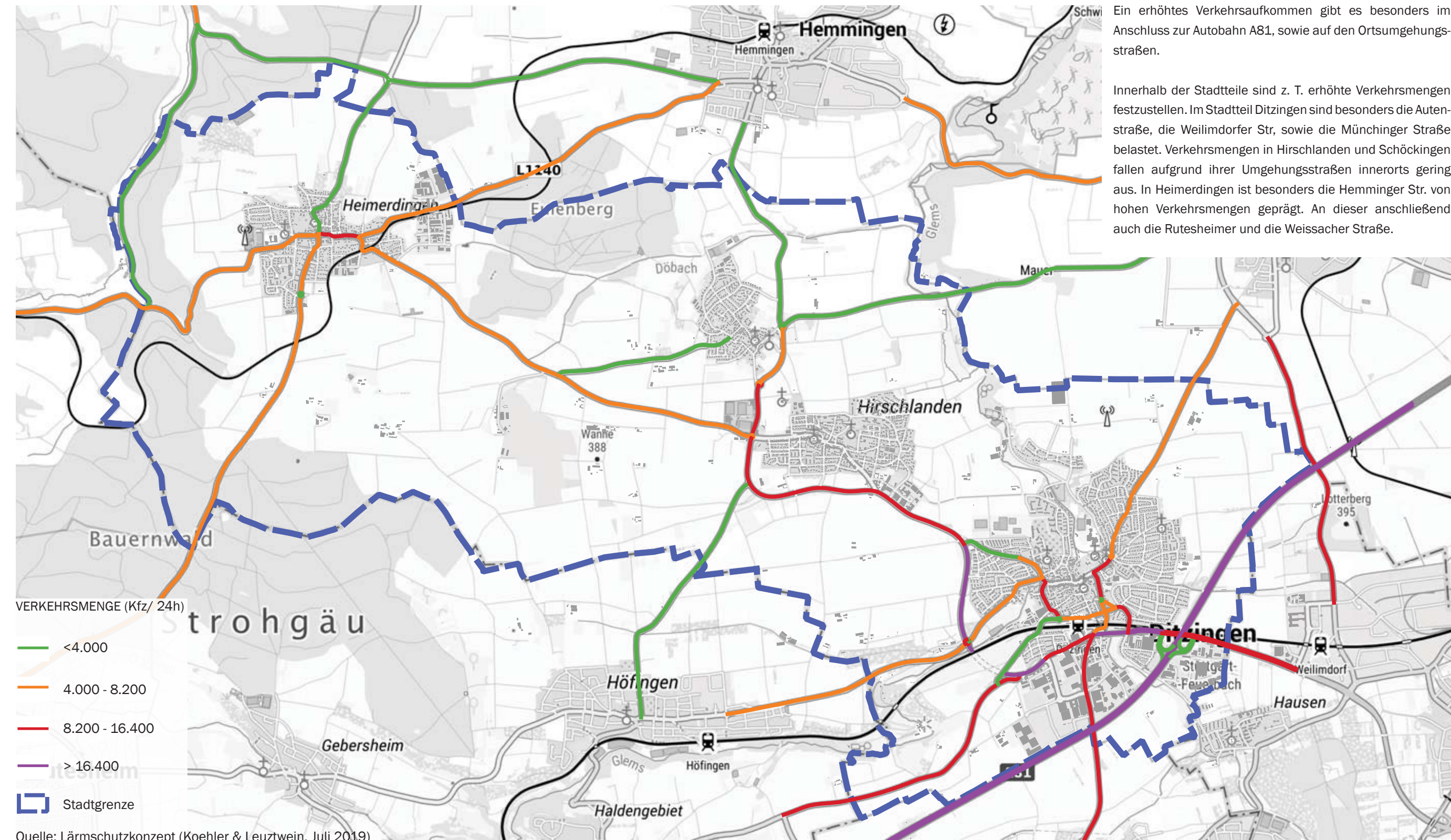
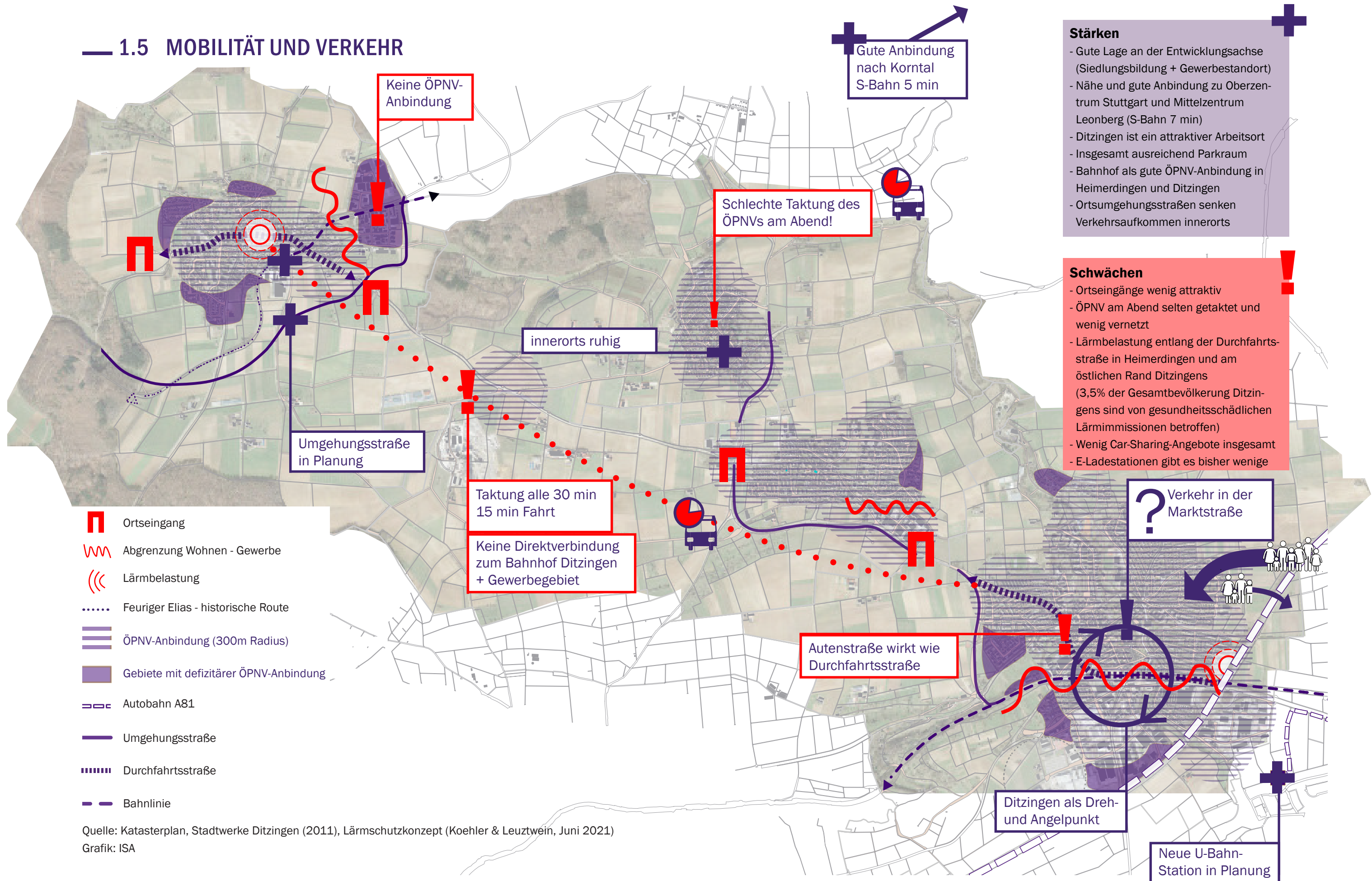


Abb.30 Öffentlicher Nahverkehr

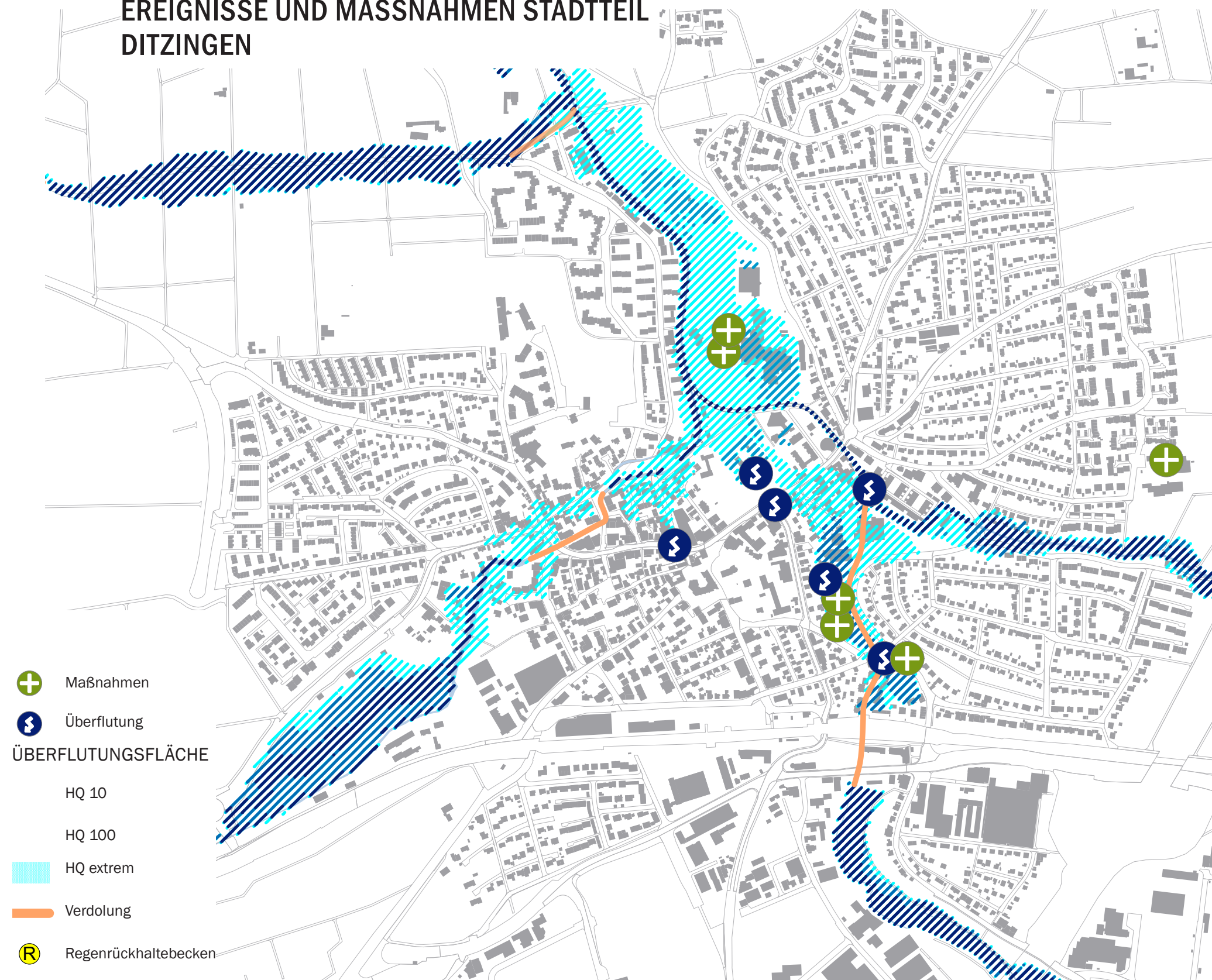
1.5 MOBILITÄT UND VERKEHR



Quelle: Katasterplan, Stadtwerke Ditzingen (2011), Lärmschutzkonzept (Koehler & Leutzwein, Juni 2021)

Grafik: ISA

1.6 KLIMASCHUTZ- UND ANPASSUNG - EREIGNISSE UND MASSNAHMEN STADTTEIL DITZINGEN



Quelle: LUBW, Starkregengefahr BW Glemsregion

Grafik: ISA

Fotos: Stadt 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



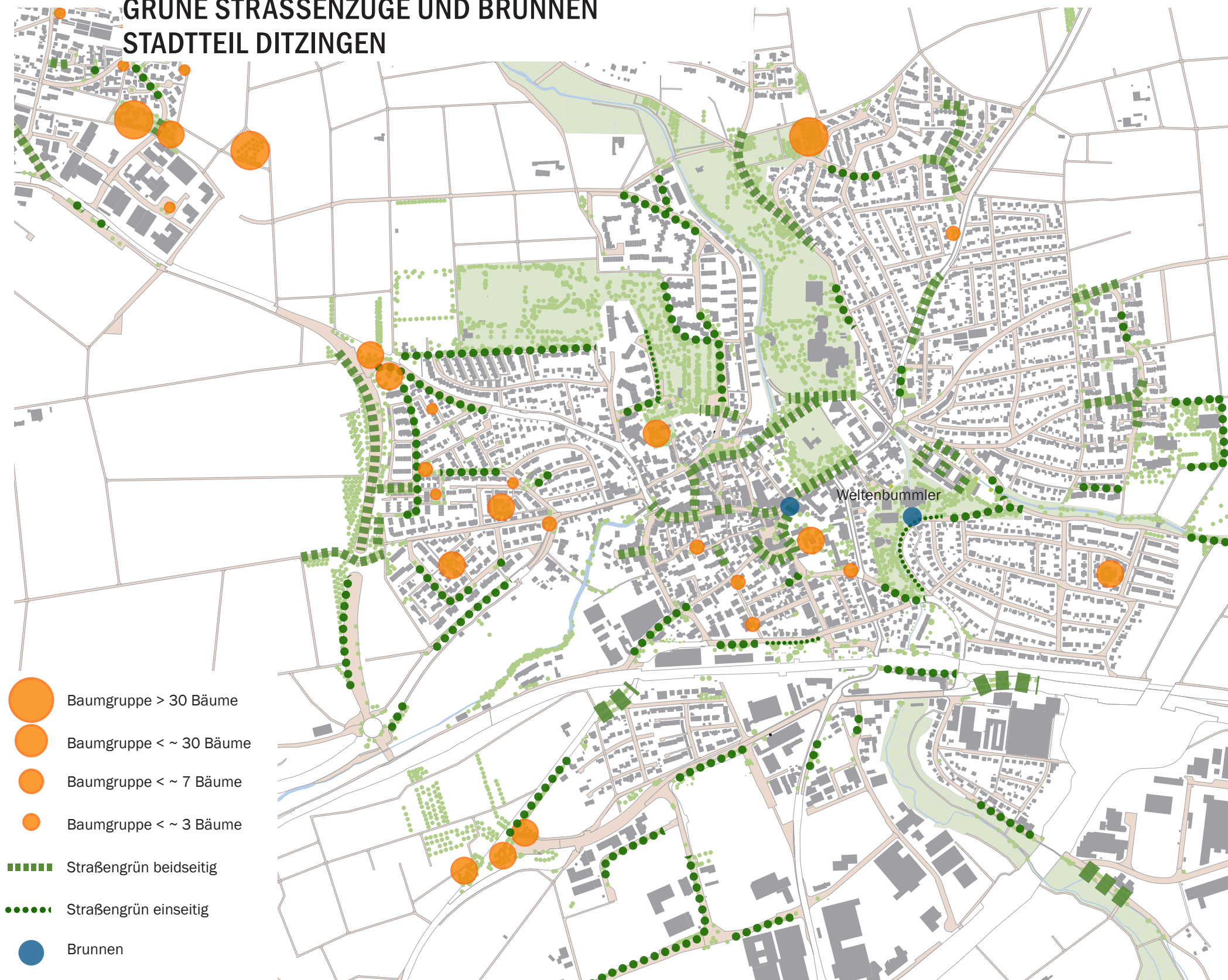
Erdschutzwall Schulzentrum Glemsaue



Steinmauer Kita Hohenstaufenstraße

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

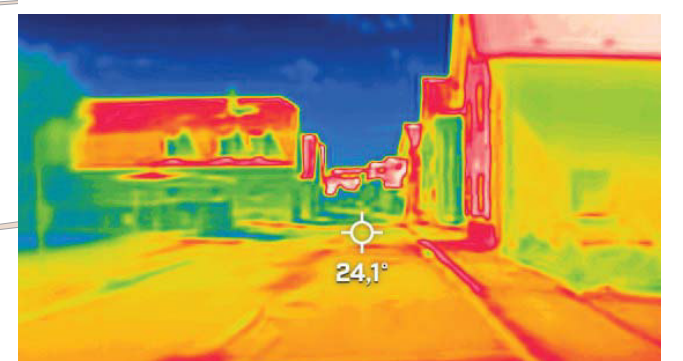
1.6 KLIMASCHUTZ- UND ANPASSUNG - GRÜNE STRASSENZÜGE UND BRUNNEN STADTTEIL DITZINGEN



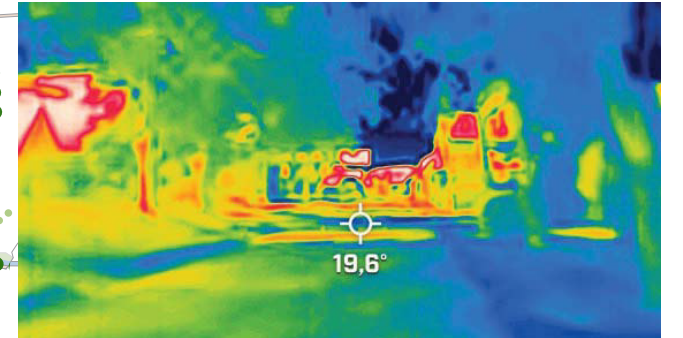
Quelle: Baumkatasterplan
 Grafik: ISA
 Fotos: Wärmebildaufnahme (K. Korth)

BEGRÜNTE STRASSEN

Die Stadt Ditzingen hat nur vereinzelt Straßen, welche von Baumreihen gesäumt werden. Teilweise liegt eine einseitige Straßenbegrünung vor, nur in wenigen Fällen beidseitig.



Wärmeentwicklung im Straßenraum
 Beispiel: Straßenraum ohne Bäume



Beispiel: Wirkung von Bäumen im Straßenraum

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



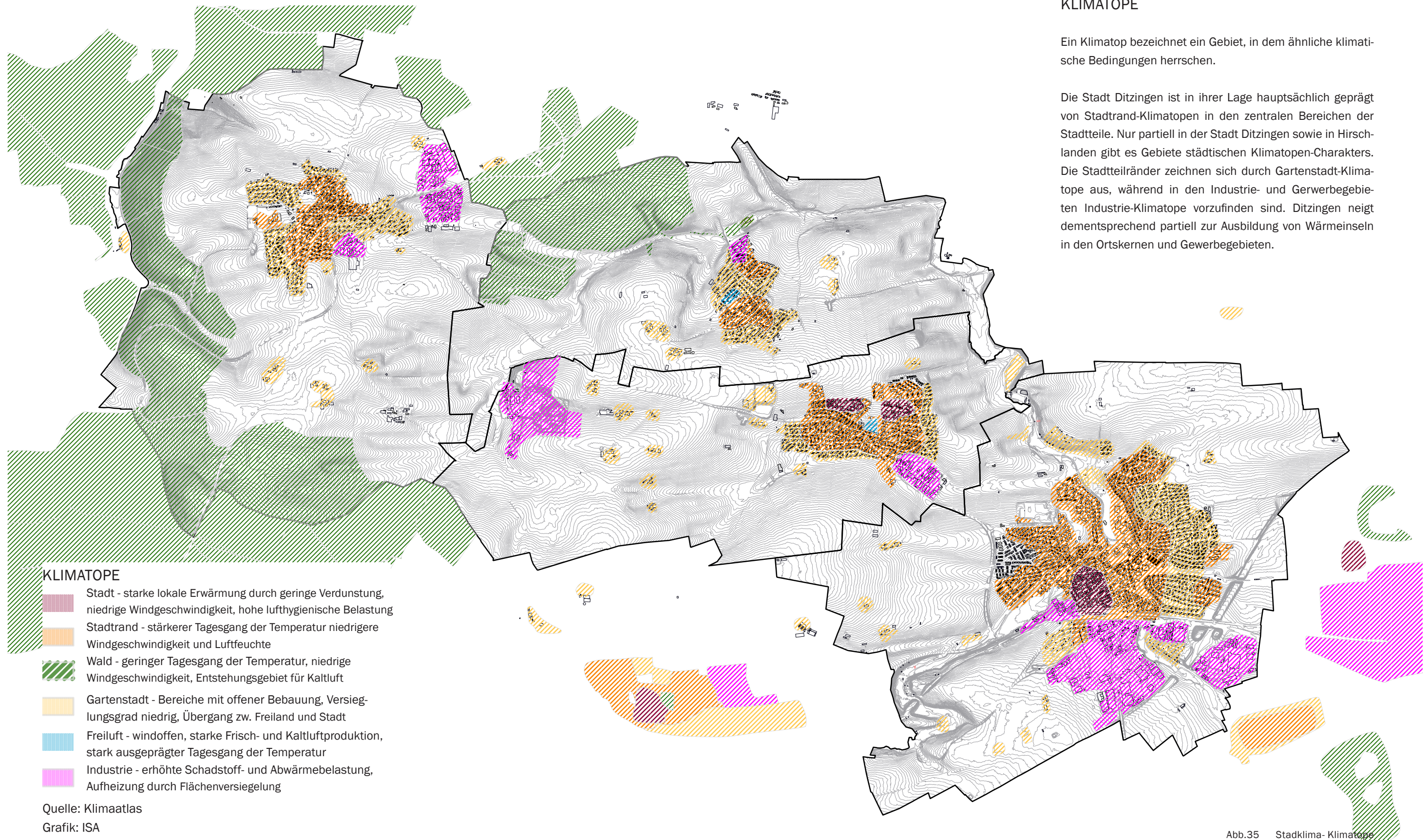
Quelle: Baumkatasterplan

Grafik: ISA

Abb.34 Stadtklima - Begrünte Strassenzüge - Stadtteil Schöckingen



1.6 KLIMASCHUTZ- UND ANPASSUNG - KLIMATOPE



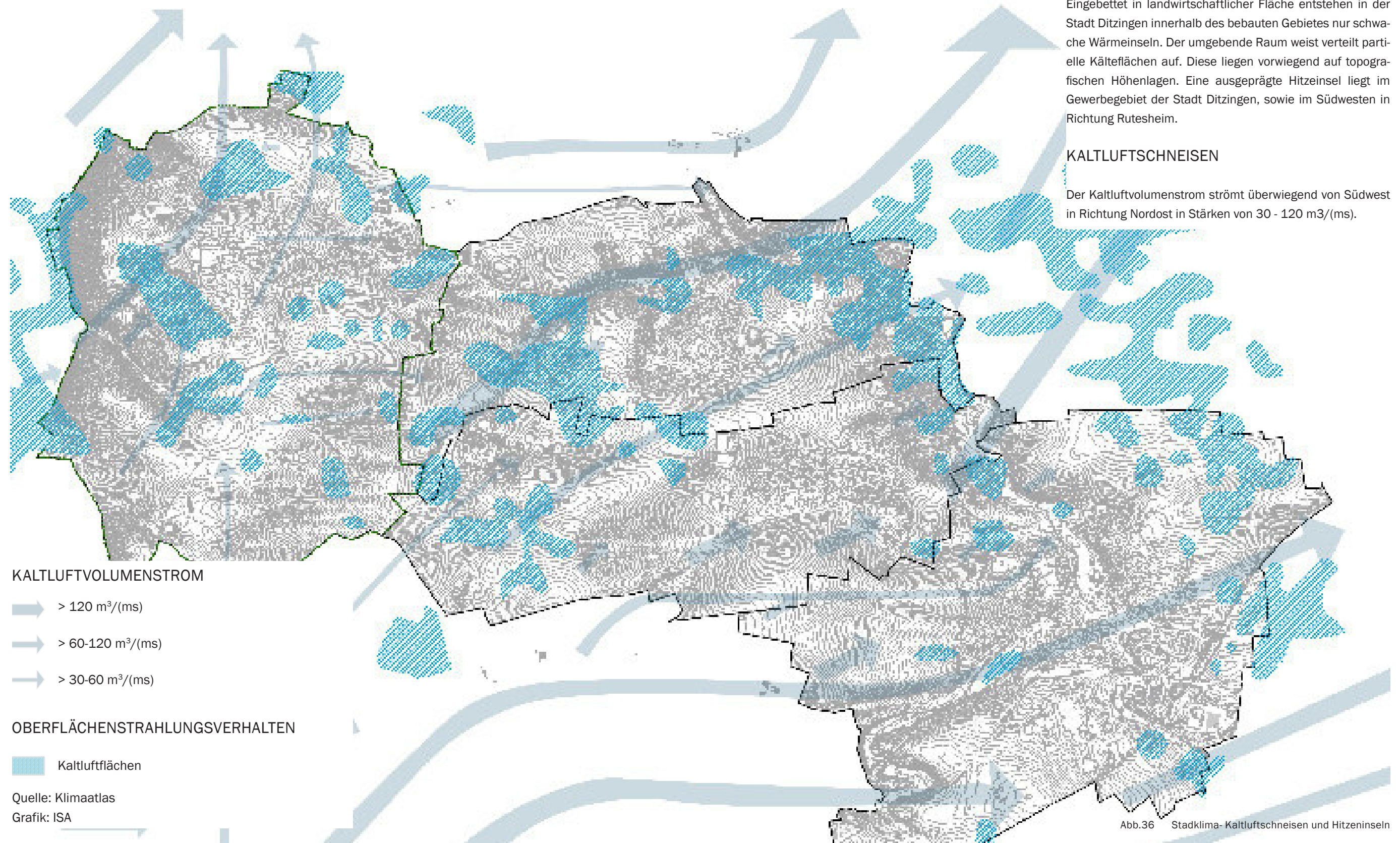
1.6 KLIMASCHUTZ- UND ANPASSUNG - KALTLUFTSCHNEISEN UND HITZEINSELN ZWISCHEN DEN STADTTEILEN

HITZEINSELN UND KÄLTEFLÄCHEN

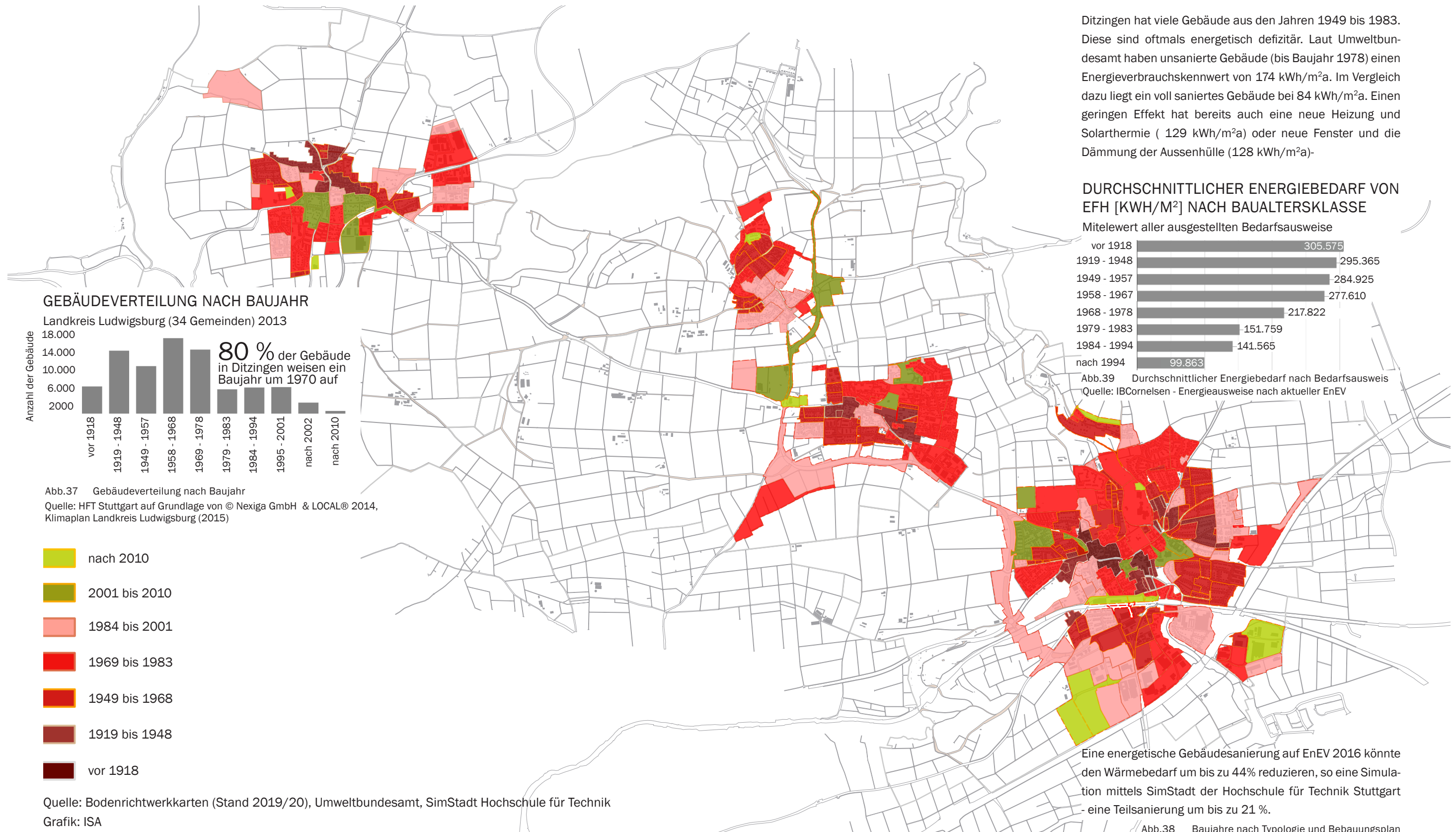
Eingebettet in landwirtschaftlicher Fläche entstehen in der Stadt Ditzingen innerhalb des bebauten Gebietes nur schwache Wärmeinseln. Der umgebende Raum weist verteilt partielle Kälteflächen auf. Diese liegen vorwiegend auf topografischen Höhenlagen. Eine ausgeprägte Hitzeinsel liegt im Gewerbegebiet der Stadt Ditzingen, sowie im Südwesten in Richtung Rutesheim.

KALTLUFTSCHNEISEN

Der Kaltluftvolumenstrom strömt überwiegend von Südwest in Richtung Nordost in Stärken von 30 - 120 m³/(ms).



1.6 KLIMASCHUTZ- UND ANPASSUNG - GEBÄUDE NACH BAUJAHR



1.6 KLIMASCHUTZ- UND ANPASSUNG

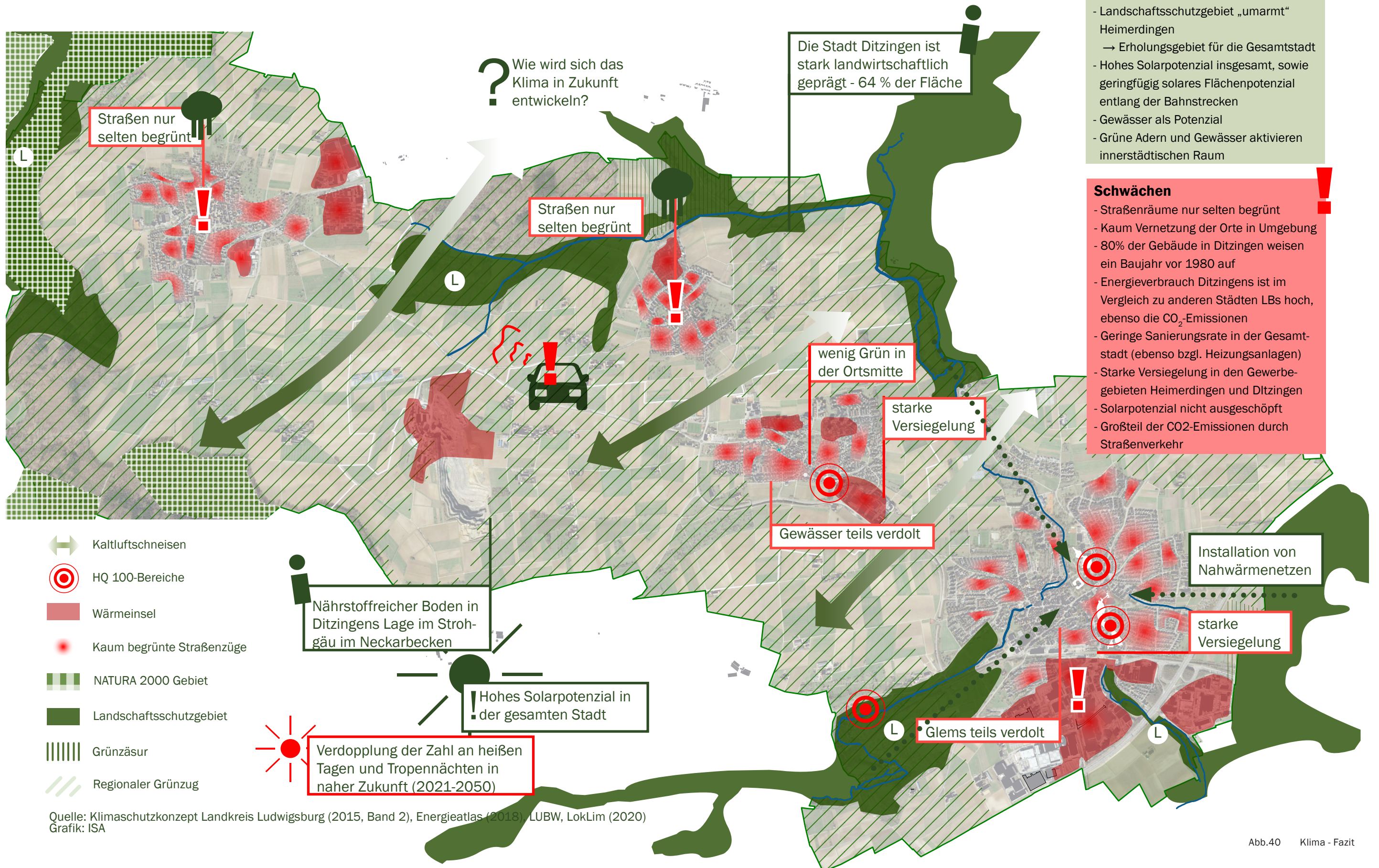
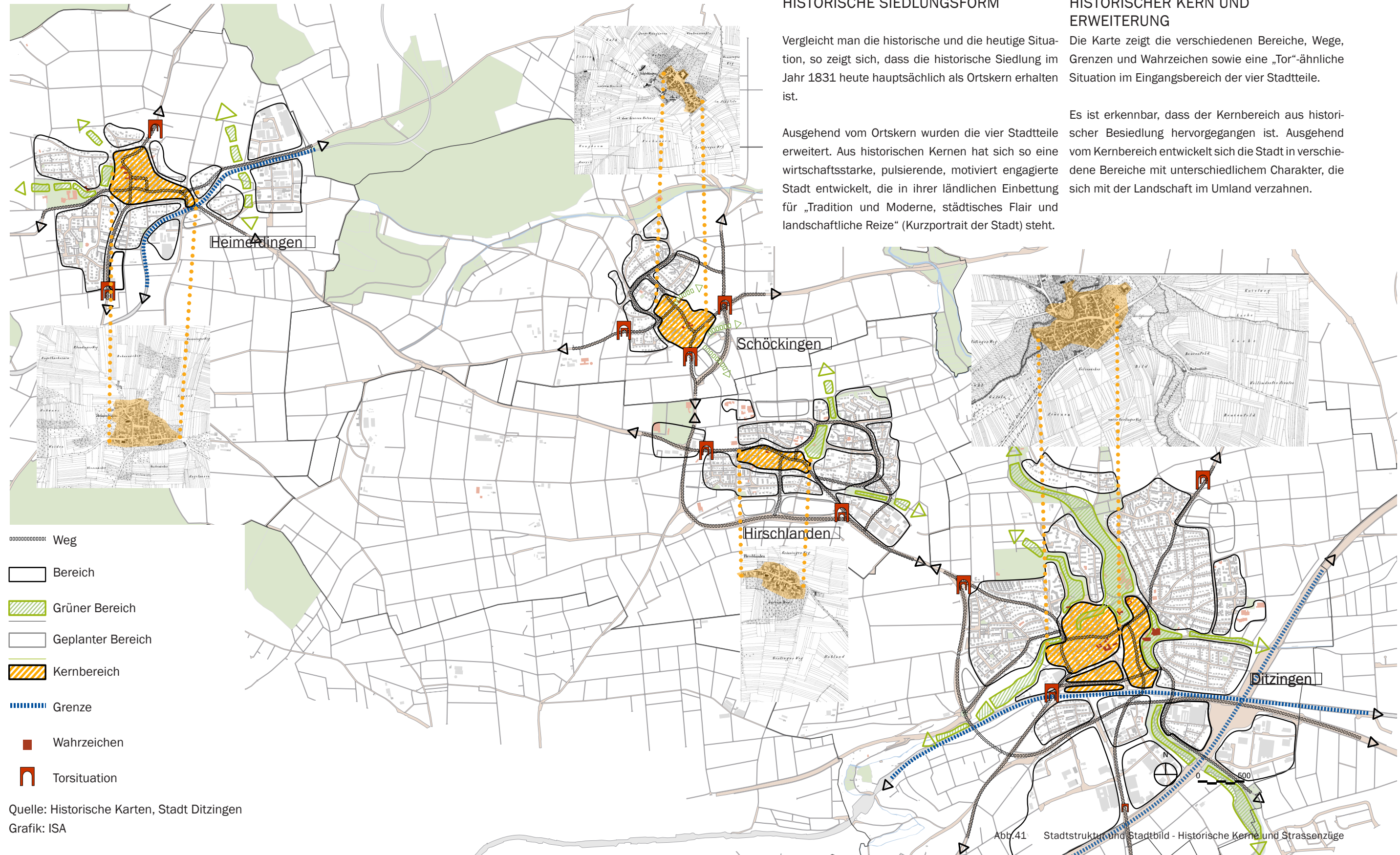


Abb.40 Klima - Fazit

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 (Naherholungsachse) 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 MITTLERE 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.



..... Straßenraum mit Brennpunkten

⊙ Platz / Aufweitung

Quelle: Google Earth

Grafik: ISA

Abb.44 Stadtstruktur und Stadtbild - Strassenraum mit Defiziten - Stadtteil Ditzingen



Abb.45 Straßenraum mit Defiziten - Beispiel Münchinger Str.

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.



Abb.46 Straßenraum mit Defiziten - Beispiel Wilhelmstraße

SITUATION WILHELMSTRASSE

Die Wilhelm- und die Gerlingerstraße verbinden das Bahnhofareal und die Marktstraße. Der vorhandene Grünraum liefert eine angenehme Atmosphäre. Hier besteht ein großes Potenzial zur Ausgestaltung als „Versorgungs-/ Erlebnis- oder Informationsring“. Für Ortsunkundige ist die Wegführung 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

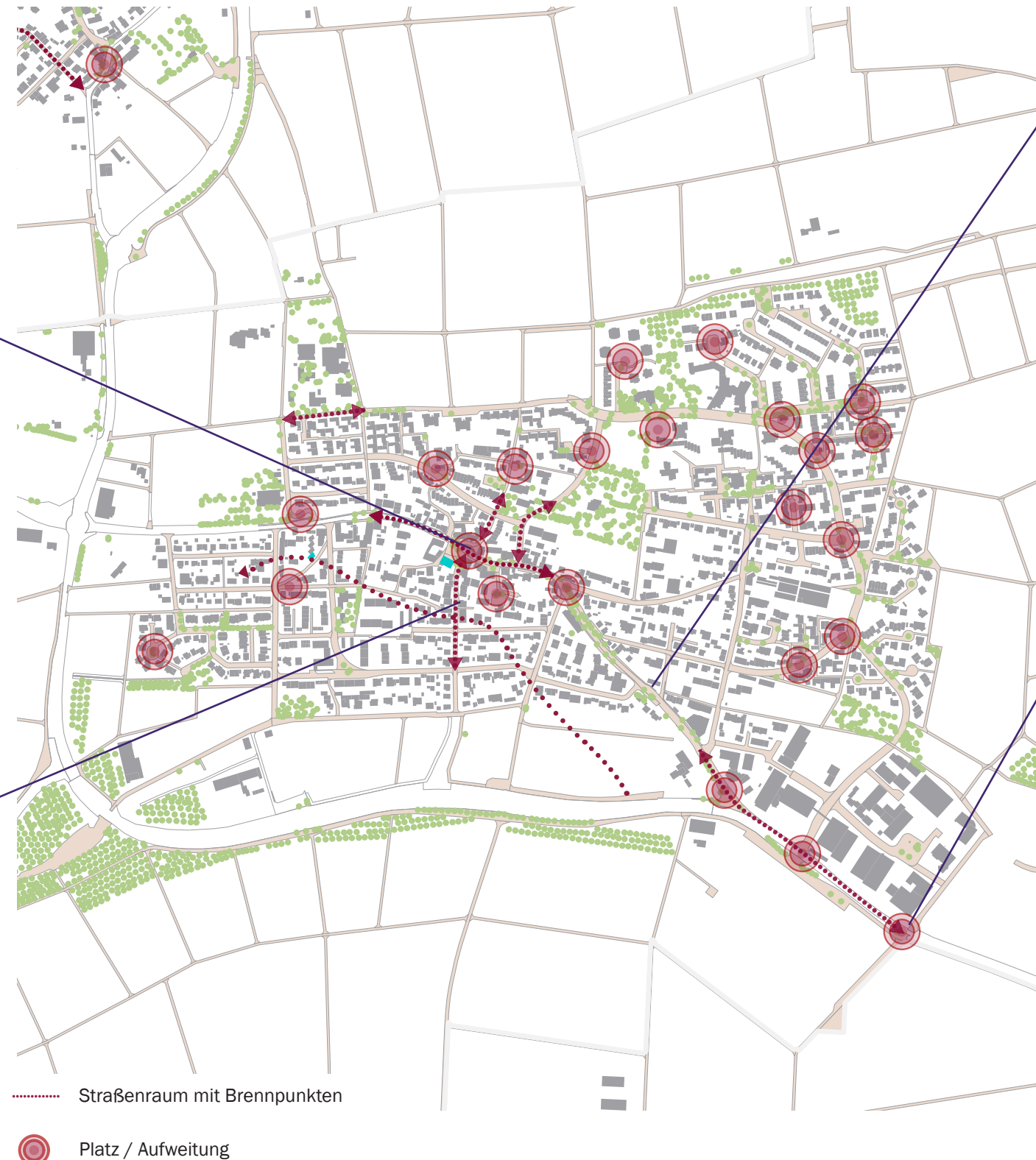
Die Aufweitung des Straßenraumes sowie die ortszentrale Lage hat großes Potential zur Ausgestaltung eines Platzes mit Aufenthaltsqualitäten. Aktuell wirkt dieser unaufgeräumt mit nur wenig klaren Strukturen, nicht zeitgemäß und zudem nimmt der mittig positionierte Tiefgaragenaufgang die Wahrnehmung als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

SITUATION KREUZ DITZINGER/ TALSTRASSE

Die Ecksituation weist viele sanierungsbedürftige Bauten auf, nur wenig Grün und wirkt so wenig attraktiv. Hier besteht das Potential z.B. zur Platzausgestaltung oder zum Beginn einer verkehrsberuhigte Zone.



Abb.49 Straßenraum mit Defiziten - Beispiel Ortseingang

BEISPIEL ORTSEINGANG - TOR KELTI

Ein gespannter Metallbogen mit integrierter Kunstinszenierung 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 Hintere 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.



Abb.52 Straßenraum mit Potentialen - Beispiel Schloßstraße
BÄNKLE AN DER KASTANIE

„Die Kastanie“ ist ein beliebter Begegnungsort, auch als Treffpunkt für Schulausflüge. Zukünftig soll hier ein Schwätzbänke stehen.



Abb.57 Straßenraum mit Potentialen - Beispiel Schloßstraße

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 Fitnesstrack oder Picknickplatz bespielt werden.



Abb.55 Straßenraum mit Potentialen - Beispiel Ritterstraße

SITUATION SELBSTVERSORGUNGLADEN

Der 24/7 H Markt bietet eine gute Versorgungsstruktur für BewohnerInnen. Als Vorzeigebispiel 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.

Grafik: ISA

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 Gebäudetypologien 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

Abb.63 Stadtstruktur und Stadtbild - Strassenraum mit Defiziten - Stadtteil Heimerdingen

SITUATION ANSCHLUSS GEWERBEGEBIET

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 stadträumliche Umgestaltung sowie die Integration neuer Nutzungsangebote attraktivieren das neue Ortszentrum.

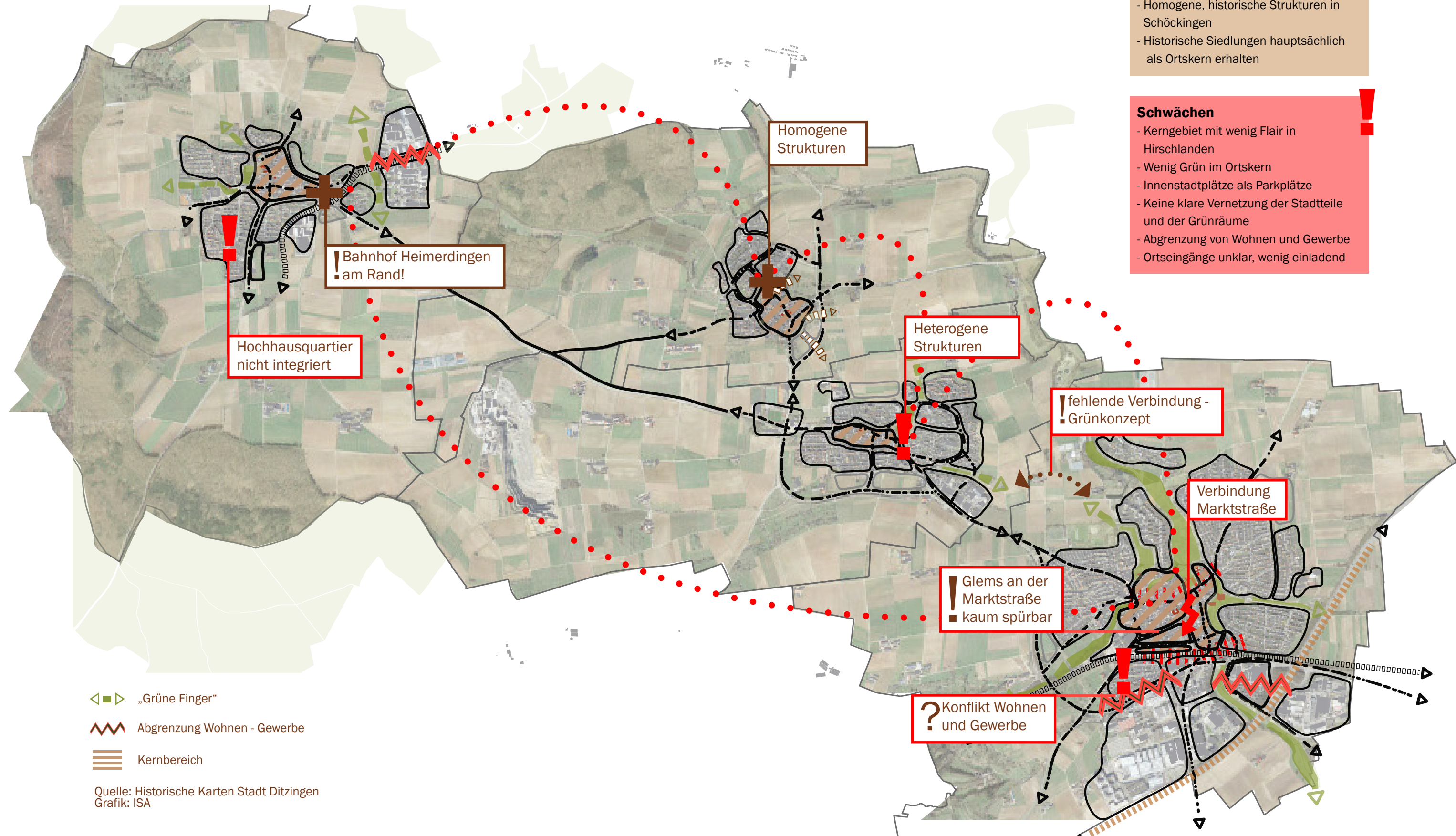


Abb.62 Straßenraum mit Defiziten - Beispiel Ortseingang

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.

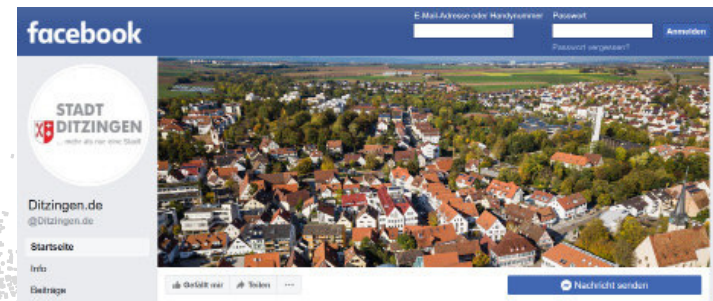
1.7 WIE IST DAS STADTBILD ERLEBBAR?



1.8 DIGITALISIERUNG

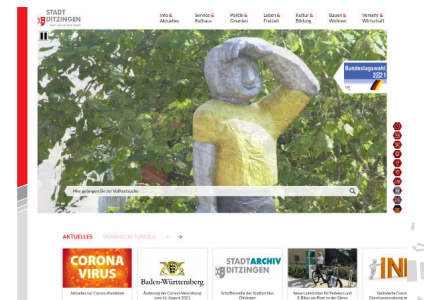
FACEBOOK

Stadt Ditzingen



HOMEPAGE

Stadt Ditzingen



E-CARDS

Stadt Ditzingen



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 Vormerkungssystem, Ratsinfo-System, 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 ausdehnt werden.



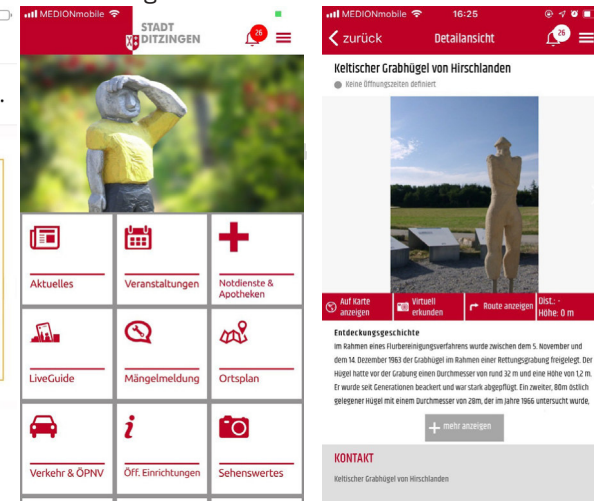
INSTAGRAM

Stadt Ditzingen



APP

Stadt Ditzingen



VERKEHRWEBCAM

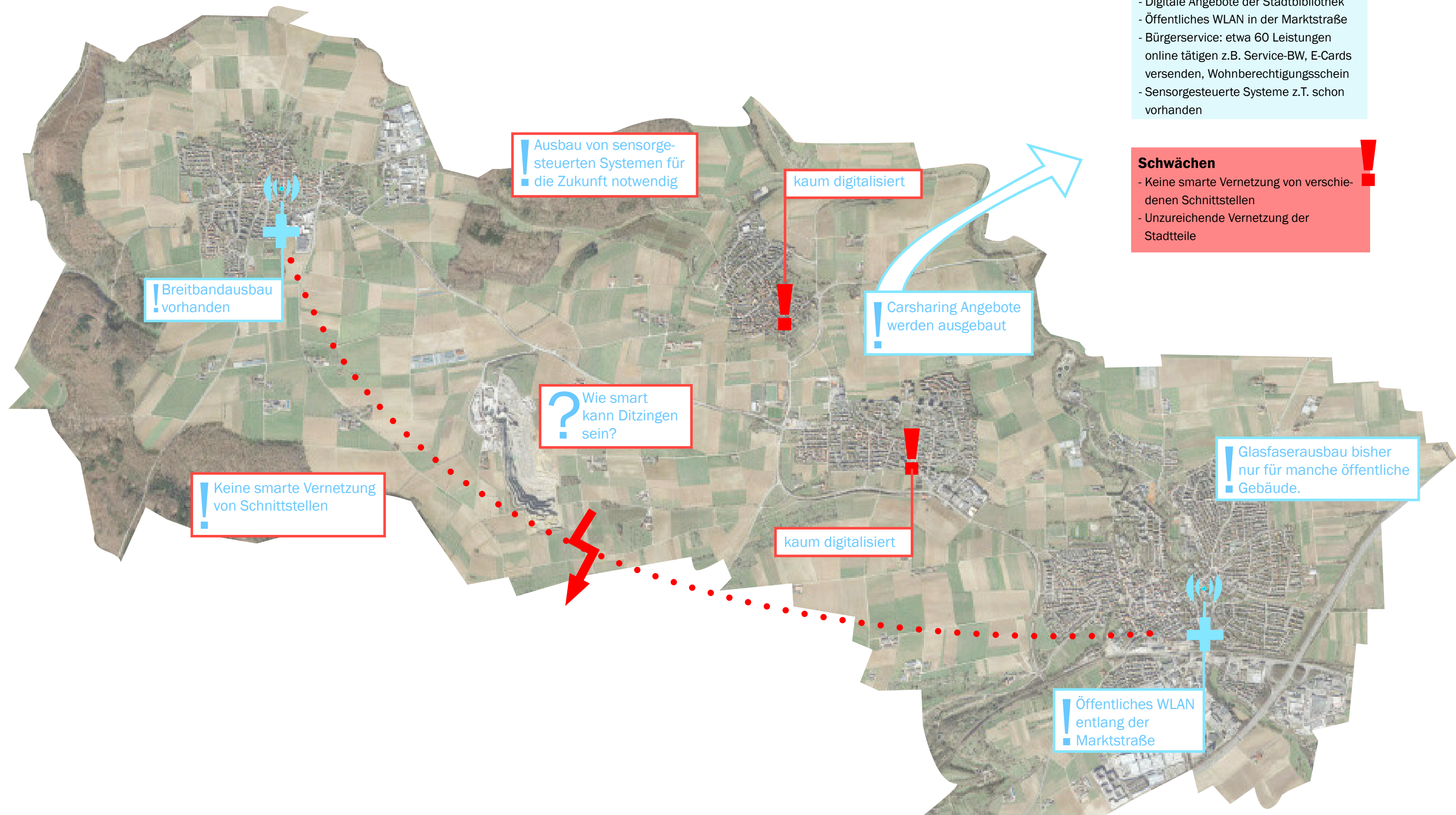
Autobahn A81



Quelle: Stadtwerke Ditzingen, Homepage Ditzingen, Grafik: ISA

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