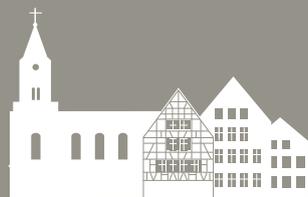


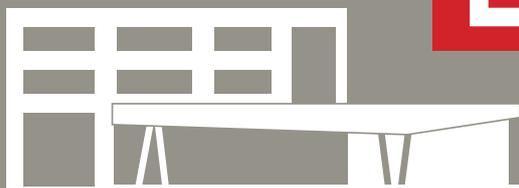
# DITZINGEN

INTEGRIERTES STADTENTWICKLUNGSKONZEPT DITZINGEN SÜD  
RAHMENPLAN BAHNHOF - GEWERBEGEBIET SÜD / 2013



INNENSTADT

BAHNHOF



GEWERBEGEBIET SÜD

**ENTWURF**

Arbeitsstand 12.03.2013



**LEGENDE**

Abgrenzung "Bahnhof - Gewerbegebiet Süd"	
Abgrenzung "Bahnhof Ditzingen"	
Abgrenzung ISEK "Ditzingen Süd"	

Abb.1. Räumliche Abgrenzung Integriertes Stadtentwicklungskonzept

# IMPRESSUM

<b>Auftraggeber</b>	<b>Stadt Ditzingen   Stadtbauamt</b>
	Am Laien 1 • 71254 Ditzingen www.ditzingen.de
	Dipl.-Ing. Oliver Ullrich Dipl.-Ing. Hans Aspacher Dipl.-Verw. (FH) Nina Kaiser
<b>Auftragnehmer</b>	<b>Baldauf Architekten und Stadtplaner Gmbh   Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing Gerd Baldauf</b>
	Schreiberstraße 27 • 70199 Stuttgart www.baldaufarchitekten.de
	Prof. Dr.-Ing. Gerd Baldauf Dipl.-Ing. Knut Maier Dipl.-Ing. (FH) Andreas Häffner Dipl.-Ing. Yulia Shevtsova, M.Eng. Dipl.-Ing. Ulrike Bautz
<b>Fachliche Begleitung Verkehr</b>	<b>Planungsgruppe Kölz</b>
	Hoferstraße 9a • 71636 Ludwigsburg www.planungsgruppe-koelz.de
	Dipl.-Ing. (FH) Andreas Weber Dipl.-Ing. Hendrik Arnold
<b>Fachliche Begleitung ÖPNV</b>	<b>IGV   Ingenieur Gesellschaft Verkehr</b>
	Augustenstr. 55 • 70178 Stuttgart www.igv-stuttgart.de
	Dipl.-Ing. Steffen Sauter
<b>Fachliche Begleitung Einzelhandel</b>	<b>Junker + Kruse   Stadtforschung Planung</b>
	Markt 5 • 44137 Dortmund http://www.junker-kruse.de
	Dipl.-Ing. Eva Stubert
<b>Bearbeitungsstand</b>	Februar 2013 031-023

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>1. AUSGANGSLAGE</b>	
1.1. LAGE IM RAUM	13
1.2. EINZELHANDELSSTRUKTUR	14
1.3. WOHNUNGSNAHE GRUNDVERSORGUNG	16
1.4. GRÜN- UND FREIFLÄCHEN	16
1.5. VERKEHRSINFRASTRUKTUR	18
1.6. KULTUR- UND BILDUNGSANGEBOT	19
1.7. ARBEITSANGEBOT	19
1.8. BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG	19
1.9. WOHNUNGSBESTAND UND -BEDARF	20
<b>2. PLANERISCHE RAHMENBEDINGUNGEN</b>	
2.1. FLÄCHENNUTZUNGSPLAN 2015	25
2.2. LOKALE AGENDA 21	25
2.3. RAHMEN-, GESTALTUNGSPLÄNE UND BESTEHENDE UNTERSUCHUNGEN	27
2.3.1. Vorbereitende Untersuchungen Bahnhof / Gewerbegebiet Süd	27
2.3.2. Verkehrsentwicklungsplan 2020	33
2.3.3. Umweltgutachten Scheffzental	37
2.3.4. Städtebaulicher Rahmenplan Siemensstraße	39
2.3.5. Einzelhandels- und Zentrenkonzept	41
2.3.6. Städtebaulicher Rahmenplan Bahnhof 2009	43
2.3.7. Integriertes Entwicklungskonzept (Stadtzentrum)	45
2.3.8. Ideen- und Realisierungswettbewerb Bahnhofsareal in Bewerbergemeinschaft mit Investoren	47
2.3.9. Verkehrsuntersuchungen Gewerbegebiet Süd	49
<b>3. RAHMENPLAN UND HANDLUNGSKONZEPT</b>	
3.1. DIE HERAUSFORDERUNGEN UND PERSPEKTIVEN	59
3.1.1. Innenentwicklung	59
3.1.2. Die Erweiterungspotentiale strukturieren	59
3.1.3. Die Profilierung des Gewerbegebiets	60
3.2. DAS STRUKTURKONZEPT	65
3.2.1. Die Entwicklungslinien	65
3.2.2. Die Adressbildung	65
3.2.3. Das Erschließungssystem	68
3.2.4. Die Abstimmung der Richtungssysteme	68
3.3. DER RAHMENPLAN UND MASSNAHMENKATALOG	71
3.3.1. Die Nutzungs- und Baustruktur	71
3.3.2. Die Verkehrssysteme und der öffentliche Raum	74
3.4. FAZIT	83
<b>ANHANG</b>	
STRUKTURKONZEPT	
RAHMENPLAN MIT MASSNAHMEN	



## Einleitung

In der Sitzung vom 26.07.2005 hat der Gemeinderat der Stadt Ditzingen die Satzung zum Sanierungsgebiet „Bahnhof - Gewerbegebiet Süd“ beschlossen, die seit dem 04.08.2005 rechtskräftig ist. Bund und Land fördern diese Maßnahme seit dem 01.01.2006 über das Bund-Länder-Sanierungs- und Entwicklungsprogramm (SEP). Das Bahnhofsareal wird seit dem 01.01.2010 über das Bund-Länder-Programm Stadtumbau West (SUW) gefördert. Wichtige Planungs- und Verfahrensschritte wurden seither bewältigt (Grunderwerb, Städtebaulicher Wettbewerb mit Investorenauswahl,...), wichtige Weichenstellungen gesetzt. Da sowohl die daran anknüpfenden städtebaulichen und verkehrlichen Planungen die besondere Rolle des Bahnhofsareals als Mobilitätsknoten und Gelenkbereich zwischen Innenstadt und Gewerbegebiet Süd bestätigen, erscheint es nun folgerichtig, die Fördergebiete „Bahnhof Ditzingen“ und „Gewerbegebiet Süd“ wieder zu einem Fördergebiet zusammenzufassen. Planerische Grundlage für diesen Schritt bildet das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) „Ditzingen Süd“.

Das ISEK „Ditzingen Süd“ umfasst mehrere Planungsebenen und Planungsbereiche und stellt sie in einen übergeordneten Gesamtzusammenhang. Im Mittelpunkt stehen die beiden Fördergebiete „Bahnhof Ditzingen“ und „Ditzingen - Gewerbegebiet Süd“, für welche die vorhandenen städtebaulichen Planungen zum Rahmenplan „Gewerbegebiet Süd“ zusammengefasst und weiterentwickelt wurden. Dieser Rahmenplan bildet den Handlungsleitfaden im Zuge der Sanierungsdurchführung. Vom Grundsatz soll das Bahnhofsareal als wichtiger Baustein des innerstädtischen Einzelhandelsangebots entwickelt werden ohne seine Funktionen als wichtigster Verkehrsbaustein im ÖPNV-System der Stadt Ditzingen zu vernachlässigen. Vielmehr soll dieser ausgebaut und die Anbindung des Gewerbegebiets Süd stark verbessert werden. Die dadurch ausgelösten Impulse werden die Qualifizierungs- und Modernisierungsprozesse zur städtebaulichen Erneuerung der strukturell schwachen Bereiche südlich der Gleistrasse entscheidend stützen. Den Leitzielen des Flächennutzungsplans Ditzingen 2015 folgend, sollen sich die ausgewiesenen Gewerbeflächen zu einem Standort mit höher qualifizierten, zukunftssicheren Unternehmen entwickeln und vor allem arbeitsplatzintensiven Betrieben, Kleingewerbetreibenden und innovativen Dienstleistern Entwicklungsflächen bieten.

Für die über das Sanierungsgebiet hinausgehenden Bereiche formuliert das ISEK mögliche Entwicklungslinien, mit dem Fokus auf einer ganzheitlichen und integrativen Quartiersentwicklung des Gewerbegebiets. Die darin aufgezeigten Perspektiven sind zunächst als Diskussionsgrundlage zu verstehen und folglich gegenüber dem Rahmenplan in ihrer Aussageschärfe und Verbindlichkeit bewusst stark reduziert.

Abb.2. Auftaktsituation Gewerbegebiet Süd

Die im integrierten Stadtentwicklungskonzept Ditzingen Süd formulierten Ziele und Maßnahmen sind aus den Ergebnissen sich ergänzender übergeordneter und flankierender Planungsüberlegungen und Untersuchungen abgeleitet. Dazu gehören insbesondere:

- Flächennutzungsplan 2015 der Stadt Ditzingen, Mai 2002
- Lokale Agenda 21
- Vorbereitende Untersuchungen für das Gebiet „Bahnhof / Gewerbegebiet Süd“  
September 2004, Stadtbauamt Ditzingen
- Verkehrsentwicklungsplan 2020  
15.09.2006, Stete Planung und R+T
- Umweltgutachten Scheffzental  
März 2009, Büro für Landschaftsplanung Klose
- Städtebaulicher Rahmenplan Siemensstraße  
Juli 2009, Prof. Dr. Ing. Gerd Baldauf
- Einzelhandels- und Zentrenkonzept September 2009  
sowie ergänzende Gutachten und aktuelle Angaben 2010 - 2012, Junker und Kruse
- Städtebaulicher Rahmenplan Bahnhof  
Dezember 2009, Prof. Dr. Ing. Gerd Baldauf
- Integriertes Entwicklungskonzept Stadtzentrum Ditzingen  
März 2012, ZOLL Architekten Stadtplaner BDA.
- Nicht offener Ideen- und Realisierungswettbewerb „Bahnhofareal“  
in Bürgergemeinschaft mit Investoren, Oktober 2012
- Planungen zum ÖPNV (ZOB und Anbindung Gewerbegebiet Süd) zusammen mit den Ergebnissen WB „Bahnhofsareal“ - städtebauliches Konzept Architekturbüro LIEB + LIEB  
2012, Planungsgruppe IGV
- Verkehrsuntersuchungen Gewerbegebiet Süd  
Februar 2013, Planungsgruppe Kölz

## ZEITPLAN

Erarbeitung des ISEK „Bahnhof - Gewerbegebiet Süd“	Mitte Februar 2013
Beratung im Gemeinderat	März 2013
Beteiligung der Öffentlichkeit	April 2013
Beschluss des Konzepts	Juni 2013

# 1. AUSGANGSLAGE



**LEGENDE**

- Abgrenzung "Bahnhof - Gewerbegebiet Süd" - - -
- Abgrenzung "Bahnhof Ditzingen" - - -
- Abgrenzung ISEK - - -
- Abgrenzung "Ditzingen Süd" —

0 65 130

Abb.3: Luftbild

## 1.1. LAGE IM RAUM

„Die Große Kreisstadt Ditzingen liegt innerhalb der stark verdichteten Metropolregion Stuttgart im mittleren Teil Baden-Württembergs und ist dem Landkreis Ludwigsburg zugehörig. In der circa 30 km<sup>2</sup> großen Stadt leben derzeit rund 24.400 Einwohner. Ditzingen grenzt im Osten an das Stadtgebiet der Landeshauptstadt Stuttgart. Außerdem befinden sich angrenzend an das Stadtgebiet die Gemeinden Weissach, Eberdingen und Hemmingen sowie die Städte Rutesheim, Leonberg, Gerlingen und Kornthal-Münchingen. Die gleichnamige Kreisstadt und Mittelzentrum Ludwigsburg liegt in ca. 20 km nordöstlich von Ditzingen. Durch die Nahlage zu Stuttgart verfügt Ditzingen über eine verkehrsgünstige Lage. An das überregionale Straßenverkehrsnetz angebunden ist die Stadt über eine Bundesstraße (B 295) sowie über die Autobahnen BAB 81 Stuttgart - Heilbronn (mit direkter Anbindung) und BAB 8 (u.a. Richtung Karlsruhe). Weiterhin verfügt Ditzingen über eine Anbindung an das S-Bahn Netz, über das u.a. das angrenzende Oberzentrum Stuttgart erreicht werden kann. Komplettiert wird die verkehrliche Infrastruktur durch das Angebot an Busverbindungen in die benachbarten Städte und Gemeinden. Ditzingen steht, ebenso wie seine Nachbarkommunen, in der Metropolregion Stuttgart in enger Verbindung mit dem Oberzentrum Stuttgart durch wirtschaftliche Verflechtungen oder Pendlerströme.“ (Quelle: Einzelhandels- und Zentrenkonzept Ditzingen, Junker und Kruse)

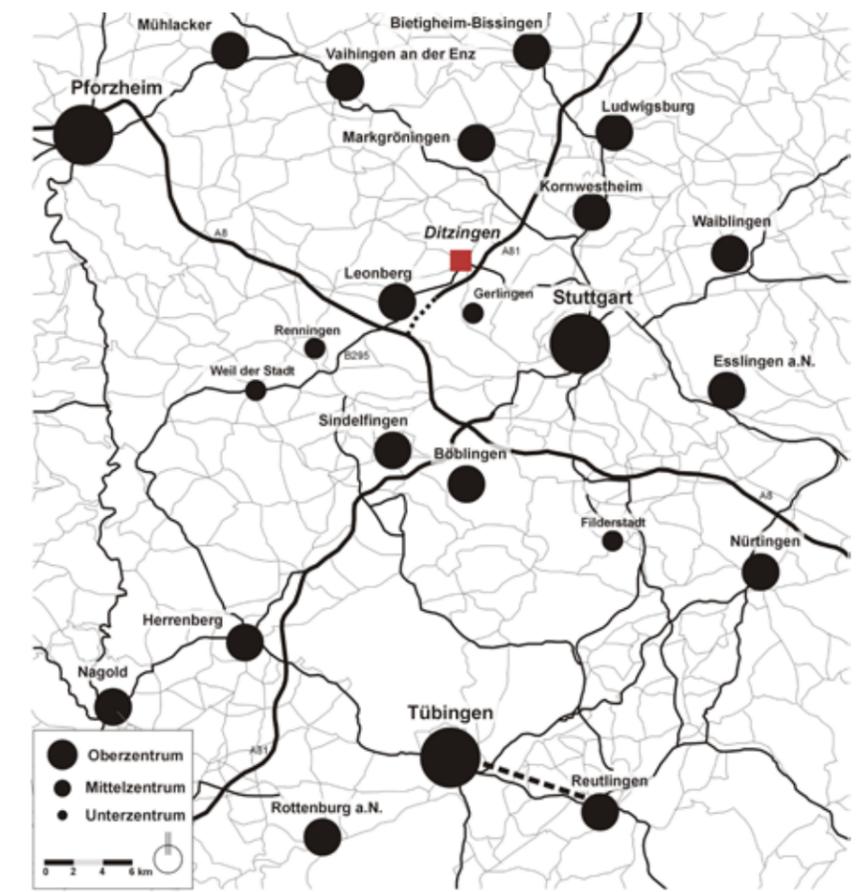


Abb.4. Geografische Lage Stadt Ditzingen, Quelle: Junker und Kruse



## 1.2. EINZELHANDELSSTRUKTUR

Die im April 2008 durchgeführte Erhebung zum Thema Einzelhandel hat gesamtstädtisch betrachtet unten angegebenes Bild der Einzelhandelsituation in Ditzingen dargestellt. Seither haben sich einige Entwicklungen im Bereich Einzelhandel im Stadtgebiet Ditzingen vollzogen. Diese Veränderungen sind ausdrücklich nicht in einer erneuten Vollerhebung des Einzelhandelsbestandes in Ditzingen aktualisiert worden, sondern beruhen auf Angaben der Stadt Ditzingen mit Stand 2012. Sie zeigen demnach auch nur die wichtigsten Veränderungen auf. Zwischenzeitlich eröffnete auf dem Standort der beiden Lebensmittelmärkte Rewe und Norma sowie Kik-Markt (Leonberger Straße) ein großflächiges Edeka-Center mit ca. 3.400 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche. Die drei im Stadtgebiet vorhandenen Drogeriemärkte der Kette Schlecker (in Hirschlanden, Heimerdingen und Ditzingen) sind zwischenzeitlich vom Markt gegangen, dafür eröffnete der Drogerist Rossmann eine Filiale in der Marktstraße mit ca. 500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche. Diese wichtigsten Veränderungen der Kennzahlen im Bestand sind im Fließtext entsprechend in Klammern gesetzt.

- „Insgesamt bestehen 129 Betriebe des Ladeneinzelhandels und Ladenhandwerks mit einer Gesamtverkaufsfläche von rund 20.200 m<sup>2</sup>. Die Anzahl der Betriebe ist in der bilanzierten Betrachtung der Veränderungen in der Einzelhandelslandschaft in Ditzingen gleich geblieben. Die Gesamtverkaufsfläche hat sich seither leicht erhöht und liegt im Jahr 2012 bei ca. 21.300 m<sup>2</sup>.
- Der Angebotsschwerpunkt befindet sich mit 80 (81) Betrieben und einer Gesamtverkaufsfläche von rund 13.600 m<sup>2</sup> (14.700 m<sup>2</sup>) in der Kernstadt Ditzingen.
- Die einwohnerbezogene Verkaufsflächenausstattung beträgt 0,83 m<sup>2</sup> pro Einwohner (0,88 m<sup>2</sup>) und rangiert damit – losgelöst von branchenspezifischen Betrachtungen – deutlich unter dem bundesdeutschen Referenzwert von 1,4 m<sup>2</sup> pro Einwohner. In diesem vergleichsweise geringen Ausstattungsgrad spiegeln sich vermeintliche Versorgungsdefizite des Ditzinger Einzelhandels wider.
- Die leerstehende Einzelhandelsverkaufsfläche beträgt im gesamten Ditzinger Stadtgebiet rund 1.600 m<sup>2</sup>. Dies entspricht einem prozentualen Anteil von 7 % an der Gesamtverkaufsfläche. Bis zu 10 % leerstehender Verkaufsfläche können in einer Kommune noch als Grenzwert für eine natürliche Fluktuationsrate gelten. Die Ditzinger Innenstadt weist vier der insgesamt zwölf Ladenleerstände auf, die eine Fläche von rund 330 m<sup>2</sup> umfassen, das entspricht einer Leerstandsquote in der Innenstadt von rund 5 %.

Unter rein quantitativen Gesichtspunkten sind zum Bild des Ditzinger Einzelhandels folgende Aspekte festzuhalten:

- Insgesamt 44 % (48 %) der gesamtstädtischen Verkaufsfläche werden in den Warengruppen der überwiegend kurzfristigen Bedarfsstufe in der Stadt Ditzingen vorgehalten. Hierbei tritt – entsprechend des typischen Bildes auch in anderen Kommunen – die Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel quantitativ hervor. Sie ist mit rund 7.000 m<sup>2</sup> (8.200 m<sup>2</sup>) und einem prozentualen Anteil von rund 35 % (38 %) in der Ditzinger Einzelhandelslandschaft vertreten. Jedoch liegt die Verkaufsfläche in der Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel mit 0,29 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche pro Einwohner deutlich unter dem bundesdeutschen Durchschnittswert von 0,35 - 0,38 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche pro Einwohner. Im Rahmen einer ersten Einschätzung ist die quantitative Versorgungssituation im Bereich Nahrungs- und Genussmittel damit als unzureichend zu bezeichnen, aber darüber hinaus noch in einen räumlichen sowie strukturellen Zusammenhang zu stellen. Die quantitative Versorgungssituation hat sich insbesondere in der

Kernstadt deutlich verbessert. Die gesamtstädtische Pro-Kopf-Ausstattung liegt jetzt bei ca. 0,34 m<sup>2</sup> (im Bereich der Leerstandssituation liegen keine aktuellen Zahlen vor).

- Auf die Warengruppen der mittelfristigen Bedarfsstufe entfällt ein Anteil von rund 15 % (12 %) an der gesamtstädtischen Verkaufsfläche. Hier ragt die innerstädtische Leitbranche Bekleidung / Wäsche mit einem Verkaufsflächenangebot von rund 1.500 m<sup>2</sup> (1.100 m<sup>2</sup>) Verkaufsfläche bzw. 7 % (5 %) an der Gesamtverkaufsfläche besonders hervor.
- Mit rund 8.300 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche und einem Anteil von etwa 41 % an der Gesamtverkaufsfläche nehmen die Warengruppen der überwiegend langfristigen Bedarfsstufe hinter den Warengruppen des kurzfristigen Bedarfs einen quantitativ hohen Stellenwert ein. Die Situation in den langfristigen Warengruppen ist nahezu unverändert gegenüber dem Erhebungsjahr 2008.

Sowohl anhand der sortimentspezifischen Verkaufsflächenausstattung als auch anhand der Angebotsschwerpunkte (Hauptbranchen) der Betriebe kann festgestellt werden, dass das Einzelhandelsangebot für das Unterzentrum Ditzingen Defizite (insb. in der Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel) aufweist. Der Vergleich einzelner einwohnerbezogener Verkaufsflächenausstattungsgrade zu Städten und Kommunen ähnlicher Struktur bzw. Größenordnung verdeutlicht dies. Mit der Eröffnung des Edeka-Centers in der Leonberger Straße hat sich die Versorgungssituation mit Lebensmitteln (bzw. Nahrungs- und Genussmittel) bezogen auf den Ausstattungsgrad pro Kopf deutlich von 0,29 auf 0,34 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche verbessert (vgl. hierzu „1.3. Wohnungsnahe Grundversorgung“ auf Seite 16). Für Ditzingen ergeben sich aber nach wie vor nachfrageseitig induzierte Entwicklungsspielräume im Einzelhandel über nahezu alle Warengruppen, wie auch eine vertiefende Untersuchung im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens am Ditzinger Bahnhof in Verbindung mit der Überprüfung tragfähiger Verkaufsflächengrößen pro Warengruppe ergab (vgl. hierzu: Ermittlung landesplanerisch tragfähiger Verkaufsflächen, Junker und Kruse, 2011). Auch im Bereich der Drogeriewaren ist mit Eröffnung des Rossmann trotz Schließung der drei Schlecker-Märkte ein geringer Verkaufsflächenzuwachs zu verzeichnen.

Zurückzuführen sind die nach wie vor unterdurchschnittlichen Verkaufsflächenausstattungen insbesondere auf die Wettbewerbssituation im Ditzinger Umland. Das an das Ditzinger Stadtgebiet angrenzende Oberzentrum Stuttgart ist aus Einzelhandelsicht größter Konkurrenzstandort. Diese Aussage trifft nach wie vor zu. Insbesondere in mittel- und langfristigen Warengruppen ist die räumliche Einkaufsorientierung der Ditzinger Bevölkerung auf das Oberzentrum bzw. im Umland vorhandene Mittelzentren (u.a. Leonberg) gegeben.

Zum Zeitpunkt der Erhebung 2008 existierten in Ditzingen sechs großflächige Einzelhandelsbetriebe (2012: unveränderte Anzahl von sechs großflächigen Betrieben) mit einer Verkaufsfläche von rund 7.700 m<sup>2</sup> (10.000 m<sup>2</sup>). Obwohl diese Betriebe nur 5 % aller Anbieter ausmachen, vereinen sie rund 40 % (47 %) der Gesamtverkaufsfläche Ditzingens. Die sortimentspezifischen Schwerpunkte lagen und liegen in den Warengruppen Bau- und Gartenmarktsortimente sowie Nahrungs- und Genussmittel.“ (Quelle: Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Ditzingen, Junker und Kruse 2009 ergänzt um aktuelle Zahlen)

Siehe hierzu auch Punkt „2.3.5. Einzelhandels- und Zentrenkonzept“ auf Seite 41.

### 1.3. WOHNUNGSNAHE GRUNDVERSORGUNG

„Ein besonderer Stellenwert im Rahmen der Einzelhandelsstruktur, aber auch im Rahmen der kommunalen Daseinsvorsorge, kommt der wohnungsnahen Grundversorgung der Bevölkerung und dabei vorrangig der Versorgung mit Nahrungs- und Genussmitteln zu. Unter Nahversorgung beziehungsweise der wohnungsnahen Grundversorgung wird in diesem Zusammenhang die Versorgung der Bürger mit Gütern und Dienstleistungen des kurzfristigen (täglichen) Bedarfs verstanden, die in räumlicher Nähe zum Konsumenten angeboten werden. Ergänzt werden diese Warengruppen bzw. Sortimente häufig durch eher kleinteilige Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote.“

Insbesondere die Warengruppen Nahrungs- und Genussmittel werden als Indikator zur Bewertung der Nahversorgungssituation einer Kommune herangezogen. Neben der rein quantitativen Betrachtung ist darüber hinaus auch die Analyse der räumlichen (Erreichbarkeit) und strukturellen (Betriebsformenmix) Aspekte unerlässlich. Eine rein quantitative Einordnung geschieht über die Betrachtung der Ausstattung mit Verkaufsfläche pro Einwohner im Bereich Nahrungs- und Genussmitteln. Gesamtstädtisch ergibt sich für die Stadt Ditzingen auf Basis der ermittelten Verkaufsfläche für die Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel ein Wert von 0,29 m<sup>2</sup> (2012: 0,34 m<sup>2</sup>) pro Einwohner. Der rechnerische Ausstattungsquotient für die Kernstadt Ditzingen in Höhe von 0,32 m<sup>2</sup> (2012: 0,41 m<sup>2</sup>) Lebensmittelverkaufsfläche pro Einwohner liegt erwartungsgemäß über dem gesamtstädtischen Wert.“ (Quelle: Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Ditzingen, Junker und Kruse 2009 ergänzt um aktuelle Zahlen)

Die ermittelte Verkaufsfläche liegt mit 0,29 m<sup>2</sup> je Einwohner deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von 0,35 m<sup>2</sup> - 0,38 m<sup>2</sup> je Einwohner und weist somit auf eine defizitäre quantitative Versorgung hin. Aus gesamtstädtischer Sicht ist mittlerweile ein zufriedenstellender quantitativer Wert erreicht. Trotzdem besteht auch im Jahr 2012/13 noch Verkaufsflächenentwicklungsspielraum auch im Lebensmittelbereich, was nicht zuletzt auf noch nicht am Standort gebundene Kaufkraft in der üblicherweise wohnungsnah nachgefragten Warengruppe (Nahrungs- und Genussmittel) zurückzuführen ist. Es fließt also immer noch erhebliche Kaufkraft in den kurz- und mittelfristigen Warengruppen an Angebotsstandorte außerhalb Ditzingens ab. Das Ziel der Rückgewinnung derzeit abfließender einzelhandelsrelevanten Kaufkraft sollte insbesondere in Bezug auf die kurzfristigen Warengruppen (auch mittelfristige) weiterhin von der Stadt Ditzingen verstärkt verfolgt werden.

### 1.4. GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

Entsprechend dem FNP 2015 sollen entlang der Randbereiche Ditzingens verschiedene Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten entwickelt werden, die eine verbindende Wirkung zu den benachbarten Gemeinden herstellen und durch das Hereinführen dieser Flächen das Stadttinnere aufwerten sollen. Beispiele hierfür bilden das Scheffzental im Süden, die „grünen Zungen“ entlang der Höfinger Straße im Westen (LSG Glemstal) und der Hornbergstraße im Osten, sowie der Glemsaue im Norden Ditzingens, in dem sich unter anderem eine Tennisplatzanlage, die Minigolfanlage Glemsaue, sowie das Schulzentrum Glemsaue befinden.

Auf diese „grünen Verbindungsachsen“ mit dem Landschaftsraum ist bei der Weiterentwicklung der Stadt immer Rücksicht zu nehmen, dies wurde bei der Ausweisung neuer Quartiere in der Vergangenheit so gehandhabt.

Im Zusammenhang mit dem Scheffzental im Osten und dem regionalen Grünzug im Westen ergeben sich daraus für das Gewerbegebiet Süd zu beachtende Leitlinien. Für die Ausgestaltung von Übergängen zu den Grün- und Freiflächen sind Zonen für Bepflanzungen bzw. Ortsrandeingrünungen vorzuhalten. Zu baulichen Anlagen bedarf es dazu eines Puffers. Die existierende Erschließung der Grünräume für Fuß- und Radfahrer ist auf eine adäquate Anknüpfung der Wegenetze in den angrenzenden Quartieren angewiesen. Nicht zuletzt steigern die so geschaffenen Möglichkeiten kurzweiliger Spaziergänge für die Betriebsangehörigen die Qualität ihres Arbeitsumfelds.

Das Landschaftsschutzgebiet (LSG) Scheffzental grenzt direkt an das Gewerbegebiet Süd an und bildet einen wichtigen Puffer zum Wohnquartier am Herdweg. Darüber hinausgehende Optionen werden derzeit nicht genutzt. Vielmehr wird der Grünraum von den vorhandenen Nutzungen negativ beeinflusst. Dazu zählen die Stallungen des Kleintierzüchtervereins ebenso wie die unattraktiven Gebäuderückseiten und Lagerzonen, die sich zur maximalen Flächenausnutzung bis an die Böschungsschulter und das dort vorhandene Biotop heran schieben. Die Hinwendung der Gebäude zum Grünraum zur Entwicklung attraktiver Blickbeziehungen findet ebenso wenig statt, wie die fußläufige Durchwegung aus dem Gewerbegebiet heraus.

Im Westen des Gebiets sichert der im Regionalplan ausgewiesene Grünzug eine zu starke Annäherung der Siedlungskörper Leonberg / Höfingen und Ditzingen. Die weitgehend landwirtschaftlich genutzte Fläche ist engmaschig mit Flurwegen durchzogen. Die Erreichbarkeit dieser Landschaftsräume insbesondere mit dem Fahrrad und zu Fuß gilt es zu berücksichtigen. An den Stadträndern zum Landschaftsraum sind ausreichend Flächen für intensive Ortsrandeingrünungen vorzusehen.



Abb.5. Scheffzental



Abb.6. Westrand Gewerbegebiet Süd



Abb.7. Begrünung Stellplatzsituation



Abb.8. Siemensstraße



Abb.9. Dieselstraße



Abb.10. Erschließungssystem Gewerbegebiet Süd

## 1.5. VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Die Stadt Ditzingen ist aufgrund der unmittelbaren Lage an der Bundesautobahn 81 (Heilbronn / über Autobahndreieck Leonberg Richtung Stuttgart und Karlsruhe), dem überörtlichen Straßennetz B 295 (Stuttgart-Feuerbach) sowie der L 1177 (Hirschlanden / Schöckingen) und der L 1141 (Gerlingen) hervorragend an das regionale und übergeordnete Straßenverkehrsnetz angebunden. Von Ditzingen aus kann man somit das Zentrum von Stuttgart in ca. 30 min erreichen, die Zentren von Karlsruhe und Heilbronn in ca. 45 min und 35 min. Die Hinführung zur Autobahn aus Ditzingen kommend erfolgt über die Siemensstraße und im weiteren Verlauf über die Weilimdorfer Straße. Hier bündeln sich folglich Verkehre aus Richtung Heimerdingen und Ditzingen und führen zu hohen Verkehrsbelastungen, die phasenweise die Leistungsfähigkeit einiger Knotenpunkte übersteigen.

Ditzingen liegt außerdem an den zweigleisigen Bahnlinien S 6 (Weil der Stadt – Renningen – Leonberg / Zuffenhausen – Stuttgart HBF– Stuttgart Schwabstraße) und S 60 (Böblingen – Sindelfingen – Magstadt – Renningen – Leonberg / Zuffenhausen – Stuttgart HBF– Stuttgart Schwabstraße). Die Bahnen verkehren im Halbstundentakt und werden im Berufsverkehr zwischen Leonberg und Stuttgart Schwabstraße verstärkt. Mit den Bussen der Linie 98, 535, 620, 623, 624, 623A sowie dem Nachtbus N65 sind auch die nicht am Bahnhof Ditzingen angrenzenden Gebiete gut erschlossen. Dreh- und Angelpunkt des ÖPNV ist der Bahnhof mit den Umsteigebeziehungen zwischen S-Bahn, Bus, Taxi und PKW.

Mit ca. 13 herein- und herausführenden Haupttrouten (Richtung Gerlingen, Weilimdorf, Leonberg, Hirschlanden, Heimerdingen) ist Ditzingen sehr gut mit dem Rad erschlossen. Entsprechend dem Verkehrsentwicklungsplan 2020 sollen diese um interne, verbindende Routen ergänzt werden. Siehe hierzu auch Punkt „2.3.2. Verkehrsentwicklungsplan 2020“ auf Seite 33.

Das Erschließungssystem des Gewerbegebiets Süd selbst hat sich in den vergangenen Jahrzehnten bedarfs- und schrittweise auf Basis der historisch vorhandenen Verbindungslinien und Flurstückssystemen entwickelt. Eine schlüssige übergeordnete Systematik ist daher nur rudimentär vorhanden. Die Straßen sind hierarchisch lückenhaft zueinander angeordnet, Anliegerstraßen bzw. Sackgassen schließen direkt an Hauptverkehrsstraßen (z.B. Dornierstraße) an, wichtige interne Sammelstraßen dagegen nur über in der Verflechtung eingeschränkte Knotenpunkte (Schuckertstraße). Nicht zuletzt teilt die Gerlinger Straße das Gebiet in zwei Teile.

## 1.6. KULTUR- UND BILDUNGSANGEBOT

„Zu einer Stadt mit Lebensqualität gehört natürlich auch ein abwechslungsreiches und qualitätsvolles Kulturprogramm.“ Hierzu tragen in Ditzingen eine Vielzahl von Vereinen, ebenso wie die kommunalen Kultureinrichtungen bei. Dies sind unter anderen die Stadtbibliothek im Drei-Giebel-Haus, das städtische Museum, Konzertangebote im Bürgersaal des Rathauses, in den Kirchen und der Stadthalle, Kleinkunst und Kabarettveranstaltungen sowie Vortragsreihen der VHS. „Die zahlreichen Kulturvereine, Gruppen und Verbände sowie Kirchen bilden ein dichtes Netz der kulturellen Infrastruktur.“ (Quelle: Stadt Ditzingen)

Für die frühkindliche Betreuung stehen in Ditzingen u.a. die Kindertagesstätten Hohenstaufenstraße, Korntaler Straße und Grasweg, der Natur- und Tierkindergarten Lerche sowie die Tagesgroßpflegestelle Zwergenstüble zur Verfügung. Die Wilhelmschule-Grundschule, Wilhelmschule-Förderschule, Grund- und Werkrealschule, Konrad-Kocher-Schule, Realschule in der Glemsaue, Gymnasium in der Glemsaue liegen in der Kernstadt. Der städtische Fuchsbau mit zahlreichen Flächen die der Vereinsnutzung und Volkshochschule offen stehen, wurden im Rahmen des Entwicklungskonzepts Ditzingen Stadtmitte bearbeitet.

Im Sinne der verbesserten Vereinbarkeit von Beruf und Familie kann mit dem Angebot von Kinderbetreuungseinrichtungen im Zusammenhang mit Gewerbegebieten ein besonderer Standortvorteil geschaffen werden. Das Angebot wird in Ditzingen derzeit weiter ausgebaut, was man am Beispiel des sich im Bau befindlichen Kinderhauses Schloss sehen kann.

## 1.7. ARBEITSANGEBOT

Ditzingen hat derzeit eine Arbeitslosenquote von etwa 1,8% (ca. 450 Personen bei ca. 24.400 Einwohner) und liegt damit weit unter dem Bundes- und Landesdurchschnitt. Darüber hinaus liegt die Zahl der Berufseinpender mit ca. 8000 höher als die Zahl der Berufsauspender (ca. 7300). (Quelle: Statistisches Landesamt BW; Stand 2011) Diese strukturelle Stärke begründet sich insbesondere aus den leistungsstarken Unternehmen im Gewerbegebiet Süd. Neben den Vorteilen

Leistungsstarke Betriebe benötigen ein attraktives und strukturstarke Betriebsumfeld. Dies erfordert besondere Anstrengungen im Sinne einer kontinuierlichen und offensiven Standortpflege.

für die Stadt Ditzingen erwachsen daraus auch Aufgaben und Herausforderungen für die Zukunft.

## 1.8. BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

Die Entwicklung der Bevölkerung hängt von verschiedenen Faktoren, wie z.B. dem Arbeitsplatzangebot, den zur Verfügung stehenden Bauplätzen und bebauten Flächen, der Entwicklung der

beanspruchten Wohnfläche, den Größen der Familien und Lebensgemeinschaften, den Angeboten an ärztlicher Versorgung, dem öffentlichen Verkehrsangebot, der Nahversorgung, der Versorgung im Alter usw. ab.

im Sinne eines stabilen und leistungsorientierten Gewerbegebiets auch für das Gewerbegebiet Süd ausgesprochen werden. Alternative konfliktarme Wohnstandorte sind in Ditzingen in ausreichender Zahl vorhanden.

Für Ditzingen ergeben sich folgenden Zahlen (Quelle: Statistisches Landesamt BW):

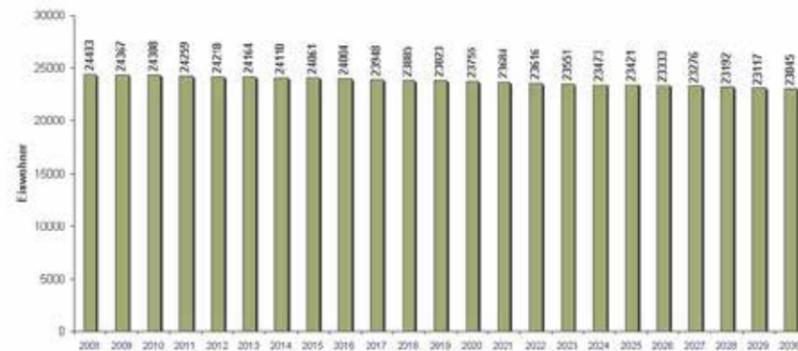


Abb.11. Bevölkerungsentwicklung mit Zu- und Abwanderung

Entgegen dem zu erwarteten Bevölkerungsrückgang in vielen Regionen Deutschlands, stellt sich die prognostizierte Bevölkerungszahl in Ditzingen bis ins Jahr 2030 als weitgehend stabil dar. Dies ist nicht zuletzt den attraktiven Wohn- und Arbeitsbedingungen in Ditzingen zu verdanken.

## 1.9. WOHNUNGSBESTAND UND -BEDARF

Entsprechend dem bestehenden Baulückenkataster (Stand Februar 2012) besitzt Ditzingen ca. 2,2 ha unbebaute Wohnbauflächen in integrierten Lagen. Mit den Quartieren „Ob dem Korntaler Weg“ und „Panoramastraße“ wird dieses Angebot in der Kernstadt ergänzt und das differenzierte Wohnangebot abgerundet.

Wohnnutzungen werden schon vom Gesetzgeber besondere Schutzbedürfnisse z.B. gegenüber Lärm, Staub- und Geruchsemissionen beigemessen. Dies erfordert in der Folge besondere Aufmerksamkeit gegenüber gewerblichen Prozessen, die im räumlichen Zusammenhang mit den Wohnungen bestehen. Diesem Umstand muss im Zuge der Bauleitplanung Rechnung getragen werden. Dies geschieht beispielsweise über die Einschränkung von Gewerbegebieten, über die Einhaltung ausreichender Abstände oder die Umsetzung von Schutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände).

Gemengelage bergen vor diesem Hintergrund entsprechendes Konfliktpotential, spätestens dann, wenn entsprechende Schutzansprüche juristisch geltend gemacht werden. In der Folge ist aus städtebaulicher Sicht die Vermeidung dieser Konflikte durch klare Nutzungsdifferenzierungen anzuraten. Dies gilt auch für nach §8 BauNVO in Gewerbegebieten ausnahmsweise zulässige betriebsnahe Wohnungen. Hier droht mit den Jahren die Verselbständigung der Wohnungen, bedingt z.B. durch Aufgabe der Geschäftstätigkeit oder Nachfolgeregelungen. Diese Empfehlung muss

## **2. PLANERISCHE RAHMENBEDINGUNGEN**

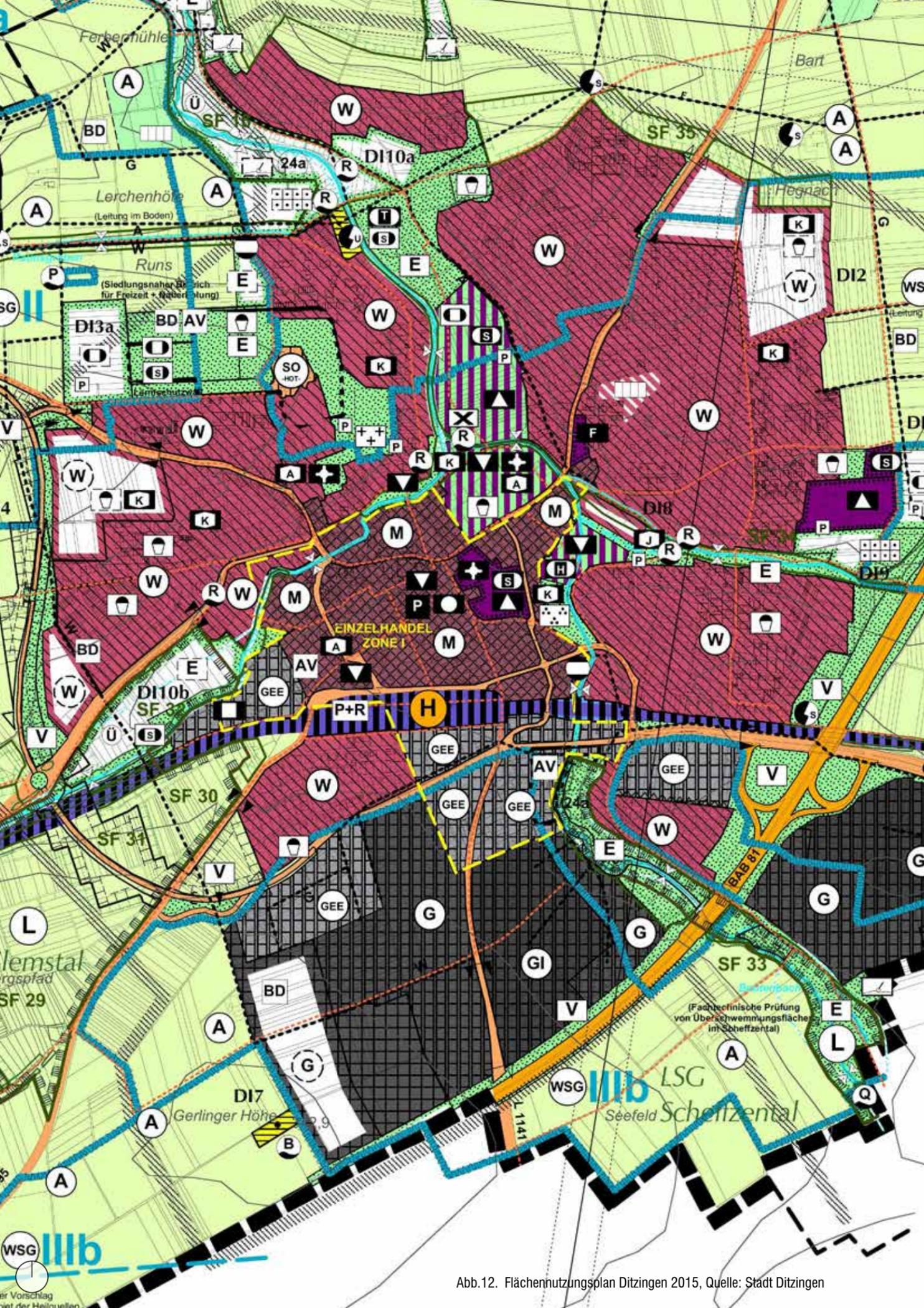


Abb.12. Flächennutzungsplan Ditzingen 2015, Quelle: Stadt Ditzingen

## 2.1. FLÄCHENNUTZUNGSPLAN 2015

„Der von 1984 bis 2002 wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Ditzingen wurde in den Jahren 1981/1982 vom Nachbarschaftsverband Stuttgart erstellt. Der Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Stuttgart hatte einen Planungshorizont bis 1990. Die dort enthaltenen Flächenreserven für Ditzingen waren weitgehend ausgeschöpft, weshalb der Flächennutzungsplan bis zur Rechtswirksamkeit des neuen FNP 2015 mehrfach an die neuen Erfordernisse angepasst und - im Parallelverfahren zusammen mit der Erstellung von Bebauungsplänen - geändert wurde.

Mit Hilfe von Untersuchungen und Studien wurden für die Stadt Ditzingen und alle Ortsteile planerische Leitlinien für die städtebauliche Entwicklung ausgearbeitet, die der Gemeinderat mit großer Mehrheit am 13.10.1992 verabschiedete und dem künftigen Flächennutzungsplan zugrunde zu legen waren. Der aufgestellte Flächennutzungsplan ist für einen Planungshorizont bis zum Jahr 2015 ausgelegt.

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat den vom Gemeinderat der Stadt Ditzingen am 18.12.2001 in öffentlicher Sitzung beschlossenen Flächennutzungsplan mit Erlass vom 07. Mai 2002 Nr. 21-2511.1 Ditzingen aufgrund von § 6 Abs. 1 BauGB genehmigt (Abb.12).“ (Quelle: Stadt Ditzingen)

Für das Untersuchungsgebiet ist allgemein eine gewerbliche Nutzung vorgesehen. Zum Schutz der angrenzenden Wohngebiete nördlich der Siemensstraße, sowie östlich des Scheffzentials, wurden Bereiche mit unterschiedlich zulässigen Emissionen ausgewiesen. Somit sind parallel zur BAB 81 Flächen zur Ansiedlung von Industrie bzw. Gewerbebetrieben dargestellt. Für ein vertragliches Nebeneinander zwischen Gewerbe und Wohnen wird entlang der Siemensstraße als Pufferzone das Gewerbegebiet eingeschränkt.

Durch die am 01.08.2012 genehmigte 7. Änderung des Flächennutzungsplans (Abb.13) wurde der Bereich „Gerlinger Höhe“ innerhalb des Untersuchungsgebiets angepasst. Hierbei wurden die geplanten Gewerbeflächen im Westbereich des Gebiets um eine weitere Gewerbefläche ergänzt. Die Fläche in „Schaufensterlagen“ an der BAB 81 soll für technologieorientierte Unternehmen vorgehalten werden.



Abb.13. 7. Änderung FNP Ditzingen 2015  
Quelle: Stadt Ditzingen

Als resultierende Vorgaben für das ISEK können die Beachtung der Verträglichkeit zwischen angrenzenden Nutzungen, sowie die Schaffung von „Schaufensterlagen“ zur Repräsentation des Gewerbegebiets abgeleitet werden.

## 2.2. LOKALE AGENDA 21

Entwicklungsmodelle und Leitsätze

In den Grundzügen wird für die Stadt Ditzingen mit ihren Teilorten Hirschlanden, Schöckingen sowie Heimerdingen eine mehrpolige Siedlungsentwicklung vorgesehen. Durch verschiedene Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten in den Zwischenbereichen soll es erreicht werden, die vier Bereiche miteinander zu verknüpfen, ohne dass ein Siedlungsband entsteht.

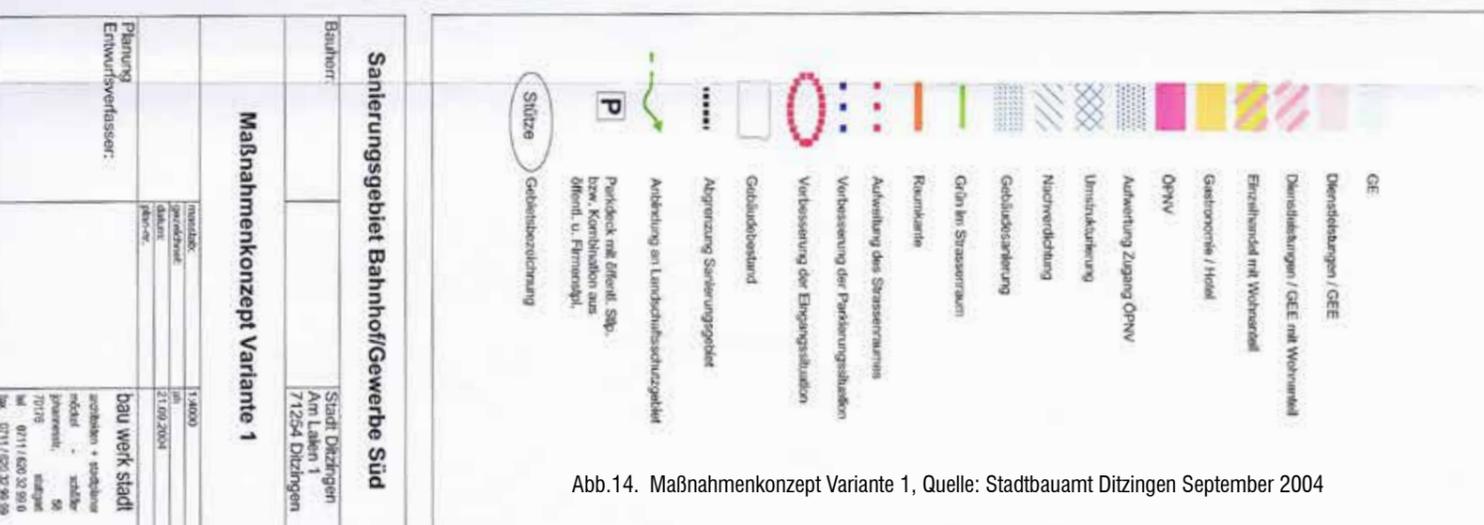
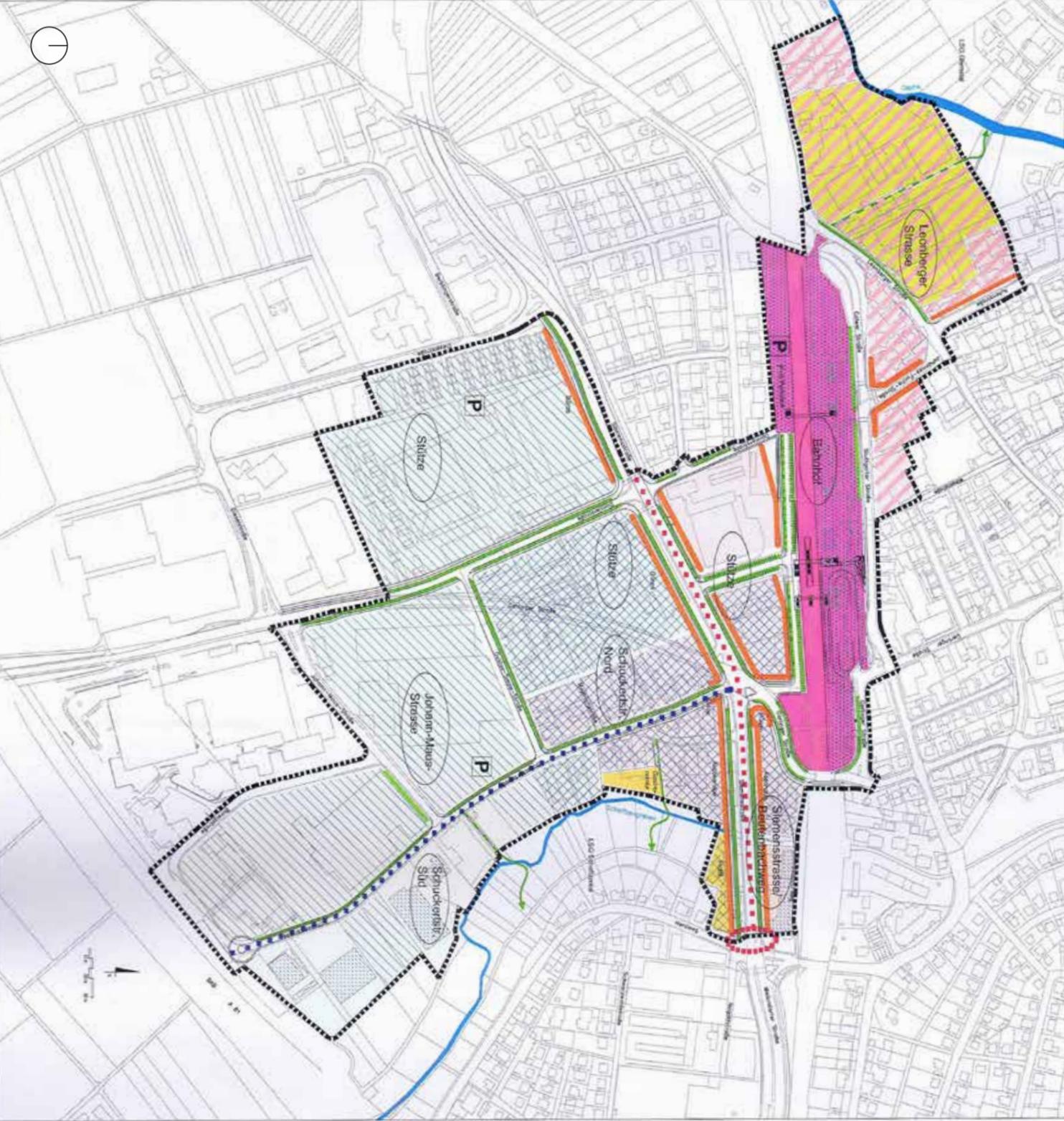


Abb.14. Maßnahmenkonzept Variante 1, Quelle: Stadtbauamt Ditzingen September 2004

Innerhalb dieses grundsätzlichen Entwicklungsgedankens soll Ditzingen (zusammen mit dem Teilort Heimerdingen) laut FNP 2015 einen Schwerpunkt für die Ansiedlung von Gewerbe bilden. Speziell für diese Gewerbeentwicklung gilt der Leitsatz, dass:

- sich in Ditzingen vorrangig höher qualifizierte und zukunftssichere Unternehmen, arbeitsplatzintensive Betriebe, Kleingewerbebetriebe und innovative Dienstleistungsunternehmen ansiedeln sollen.
- um das Ziel der kurzen und schnellen Wegeverbindungen zu erreichen, das fußläufige sowie Radwegenetz aufgewertet und ergänzt werden soll.

Abschließend wird für das Untersuchungsgebiet vorgeschlagen, einen zusammenhängenden Entwurfsgedanken zu entwickeln, um eine „werbende Unternehmensadresse“ zu schaffen.

## 2.3. RAHMEN-, GESTALTUNGSPLÄNE UND BESTEHENDE UNTERSUCHUNGEN

### 2.3.1. Vorbereitende Untersuchungen Bahnhof / Gewerbegebiet Süd

2004, Stadtbauamt Ditzingen

Im Jahr 2004 wurden durch das Stadtbauamt Ditzingen in Zusammenarbeit mit der FH Nürtingen sowie dem Architektur- und Stadtplanungsbüro Bau-Werk-Stadt und der Planungsgruppe Kölz für das Gewerbegebiet Süd vorbereitende Untersuchungen durchgeführt. Hierbei wurden die verkehrliche Situation, die Gebäudesubstanz, die Grünbeziehungen sowie die Wettbewerbsfähigkeit des Gebiets untersucht. Aus der Bewertung des Bestands konnten in den einzelnen Straßen folgende Mängel und Defizite herausgelesen werden:

- Siemensstraße / Beutenbachweg: ungeordnete und uneinheitliche Bebauung, fehlendes Entwicklungspotential, Prägung durch mehrspurige Straße ohne Begrünung, Fahrradweg und Parkstreifen.
- Schuckertstraße: geringe städtebauliche Qualität, ungeordnete Bebauung, teilweise Müll-Abstellplätze auf freien Flächen, hohe Anzahl von nicht gewerbetypischen Nutzungen, zu wenig geordnete Parkierungsflächen, Straßenbreite nicht ausreichend für Anlieferung und Parkierung, Gefahr der Abwertung durch brachfallende Flächen im Nordbereich, minderwertige Nutzung.
- Johann-Maus-Straße: ungeordnete Parkierung, teilweise Modernisierungsbedarf an Gebäuden.
- „Stütze“ (Bereich Dornierstraße): Uneinheitlich bebaut, teilweise Mängel im Erscheinungsbild, in diesem Umfeld ist die Ansiedlung hochwertiger Nutzer eher unwahrscheinlich.
- Bahnhof: Anzahl Stellplätze zu gering, schlechte Busverkehr-Abwicklung, Bahnhofsunterführung unattraktiv, un-/untergenutzte Gebäude.



Abb.15. Schuckertraße

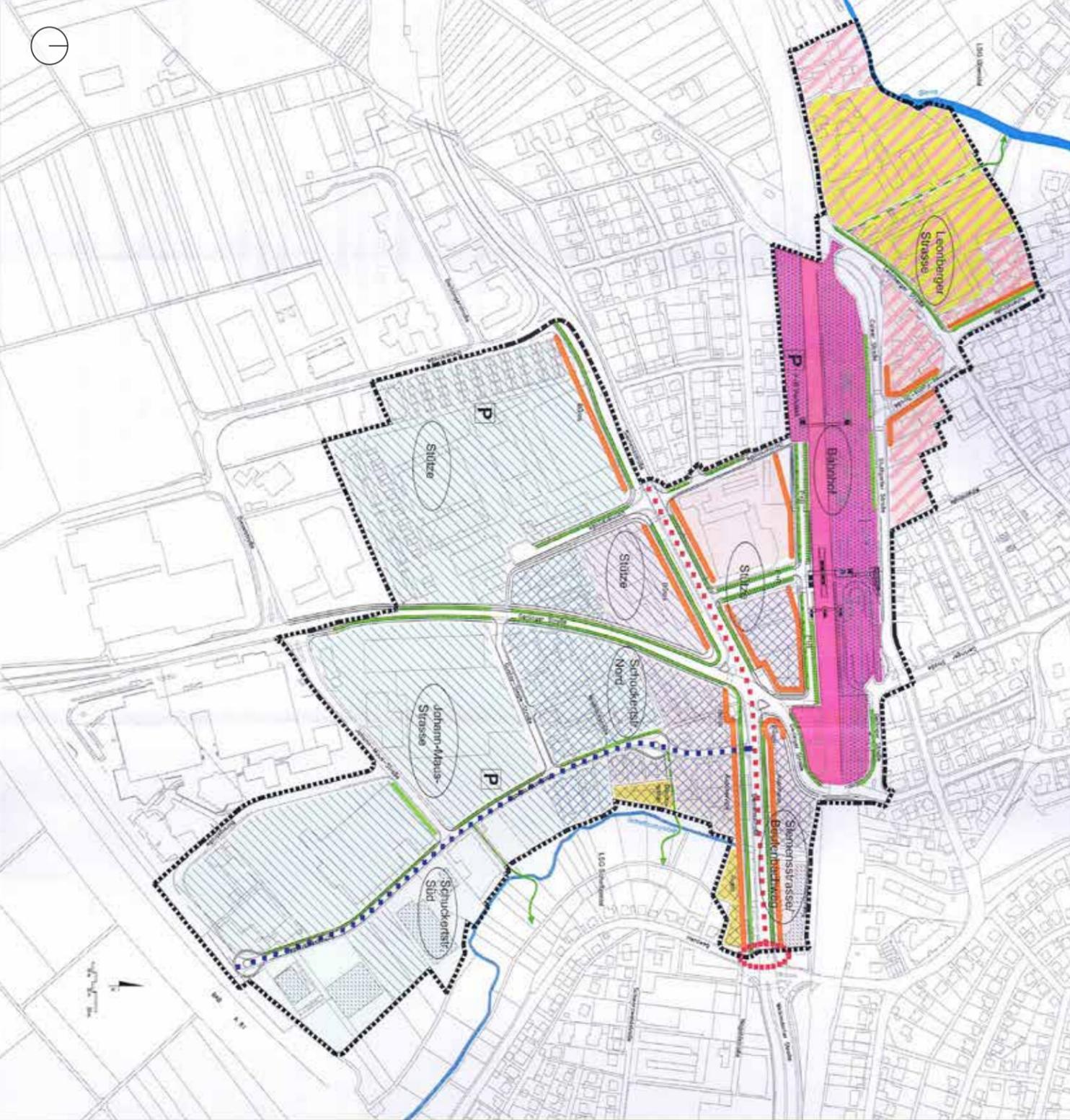


Abb.16. Maßnahmenkonzept Variante 2, Quelle: Stadtbauamt Ditzingen September 2004

Aus der Bestandsanalyse und den daraus herausgearbeiteten Mängeln wurde zusammen mit den Ergebnissen der verkehrlichen Untersuchungen deutlich, dass:

- „für die meisten Flächen im Gebiet eine Umstellung auf die gültige BauNVO notwendig wird, um das Ziel der Stadt - Einzelhandel in innenstadtnahe Lagen nördlich der Bahnlinien zu konzentrieren - planungsrechtlich zu verankern.
- die Nutzungsziffern nicht mehr den aktuellen Dichtevorstellungen einer attraktiven Lage am Knotenpunkt S-Bahn / Autobahn / Bundesstraße im Verdichtungsraum und den Verwertungsinteressen künftiger Investoren entsprechen.“
- Nachverdichtungspotential besteht.
- Raumkanten insbesondere entlang der Siemensstraße geschlossen werden sollen.
- Gebäudesanierungen und Aufwertungen der Straßen notwendig sind.
- die Verlagerung des Knotenpunktes Siemensstraße / Gerlinger Straße eine leistungssteigernde Wirkung besitzt.



Abb.17. Siemensstraße

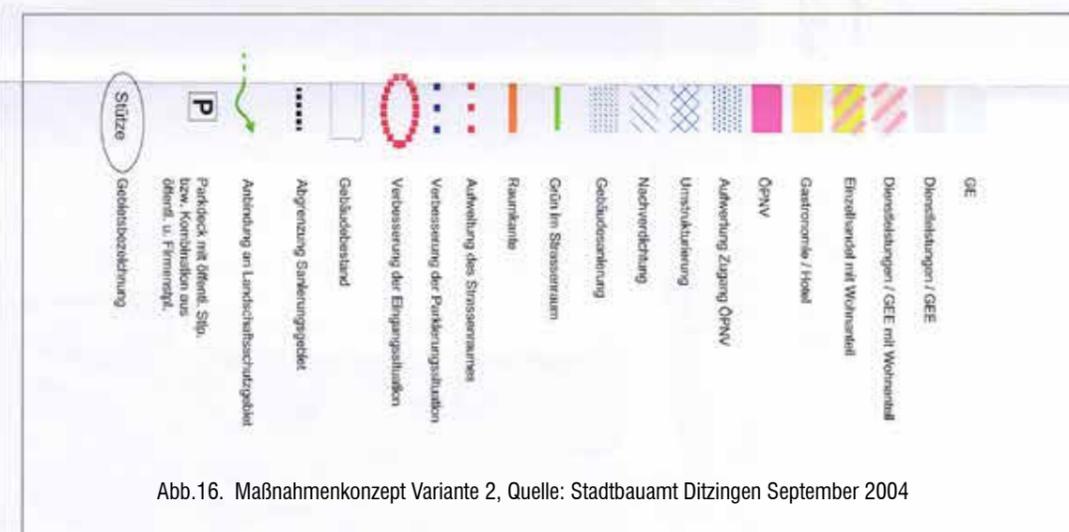
Aus den Ergebnissen konnten für das Sanierungsgebiet nachfolgende Ziele in den vorbereitenden Untersuchungen formuliert werden:

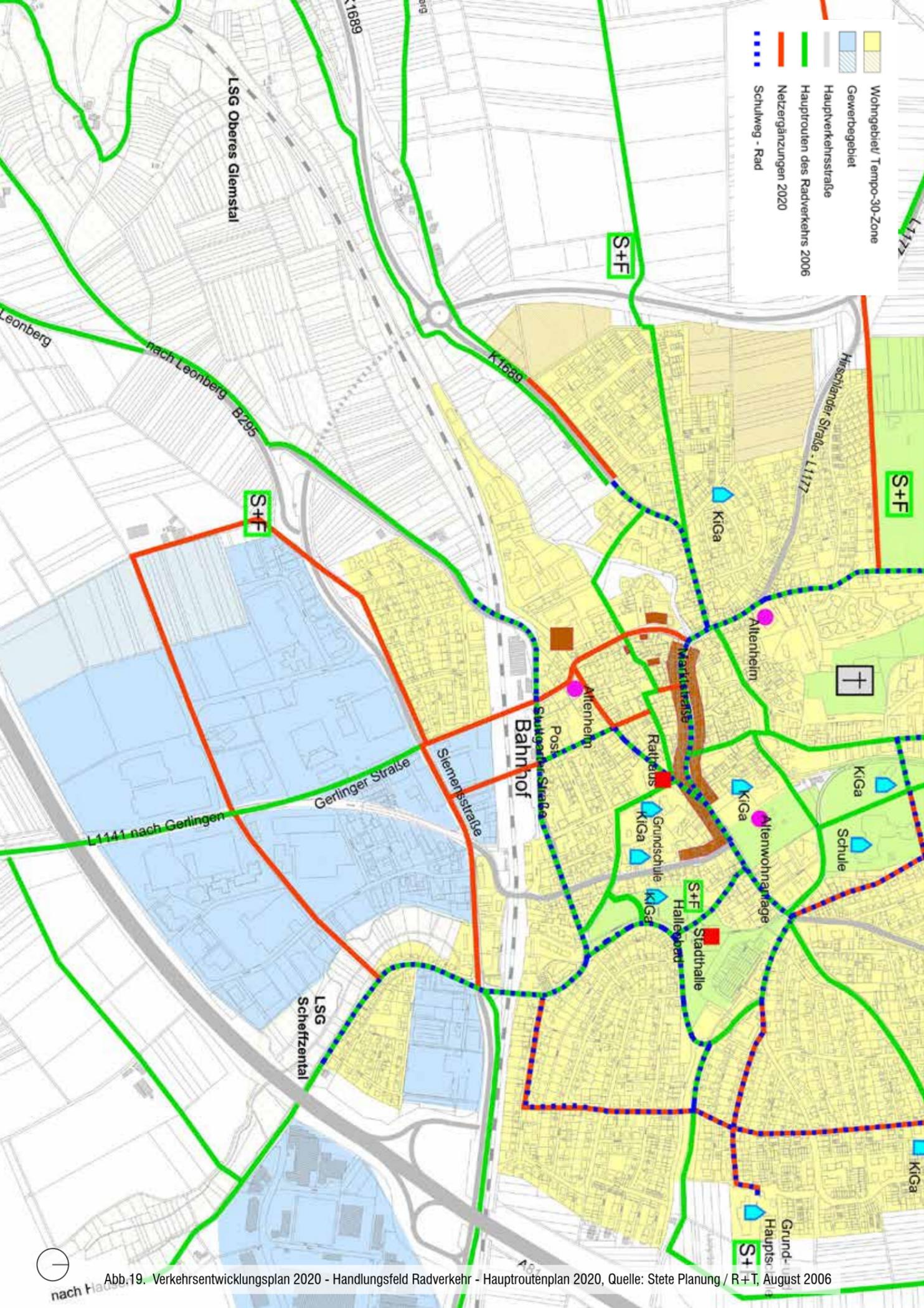
- „Schaffen von Grundlagen für die wirtschaftliche und zeitgemäße Grundstücksnutzung durch Erhöhung der Nutzungsdichte sowie Grundstücksneuordnung.
- Erhalt und Verbesserung der Erschließungsqualität durch Straßenum- und -ausbau sowie Schaffung von Parkierungseinrichtungen.
- Ausbau industrienaher Serviceangebote wie bspw. Gastronomie, Übernachtungsmöglichkeiten, Tagungseinrichtungen, unterstützende Dienstleistungen wie z.B. Kinderbetreuung.
- Verbesserung der städtebaulichen Qualität des Arbeitsumfeldes und des Erscheinungsbildes, Imagebildung durch Straßenraumgestaltung, Begrünung der Vorzonen und der rückwertigen Bereiche zur Landschaft / LSG, der Schaffung von Freiräumen und Verbesserung der Zugänglichkeit der Grünräume im Umfeld sowie der Entschärfung der Konflikte zwischen Gewerbe und Wohnnutzung.
- Strukturierung der Nutzungen.
- Verdichteter Dienstleistungsbereich am Bahnhof und entlang der Siemensstraße.
- Großflächiger innenstadtrelevanter Lebensmitteleinzelhandel wohnortnah / stadtnah am Bahnhof (nördlich der Gleise) und / oder in der Leonberger Straße.
- Kleinflächiges Gewerbe und Handwerk an der Schuckertstraße.



Abb.18. Schuckertstraße Rückseite Aral

Planung		Einheitsvorfrassor:	
manuskript:	L10000	architekten + städtebauliche	bau werk stadt
grundsatzentwurf:	27.06.2004	modell:	schüler
datum:	27.06.2004	zeichner:	96
plan:		maßstab:	1:500
autor:		telefon:	0711 / 620 32 90 0
			0711 / 620 32 90 99





- Produzierendes Gewerbe, großflächig, an der Dornierstraße / Gustav-Siegler-Straße und südliche Schuckertstraße / Johann-Maus-Straße.
- Schaffen von Erweiterungsmöglichkeiten durch Grundstücksverkauf und -tausch, Umsiedlung sowie verträgliche Steigerung der Nutzungsdichte und Nachverdichtung.
- Energiemanagement, Regenwassermanagement und Brauchwassernutzung, Einleiten von Öko-Audit-Maßnahmen sowie Beachtung klimatischer Aspekte in der Nachbarschaft der Kaltluftschneisen Scheffzental und Glemstal.
- Entsiegelung und Begrünung von Hofflächen, insbesondere von Vorzonen sowie Altlastensanierung bei Bedarf.

Unter den Aspekten einer generellen städtebaulichen Neuordnung entwickelte sich die Zielsetzung, durch eine Verlegung der Gerlinger Straße und des damit verbundenen Verknüpfungspunktes mit der Siemensstraße, die Verkehrsverhältnisse grundlegend zu verbessern und gleichzeitig Voraussetzungen für eine strukturelle Aufwertung des gesamten Gebiets zu schaffen.

Hauptansatzpunkte dabei waren:

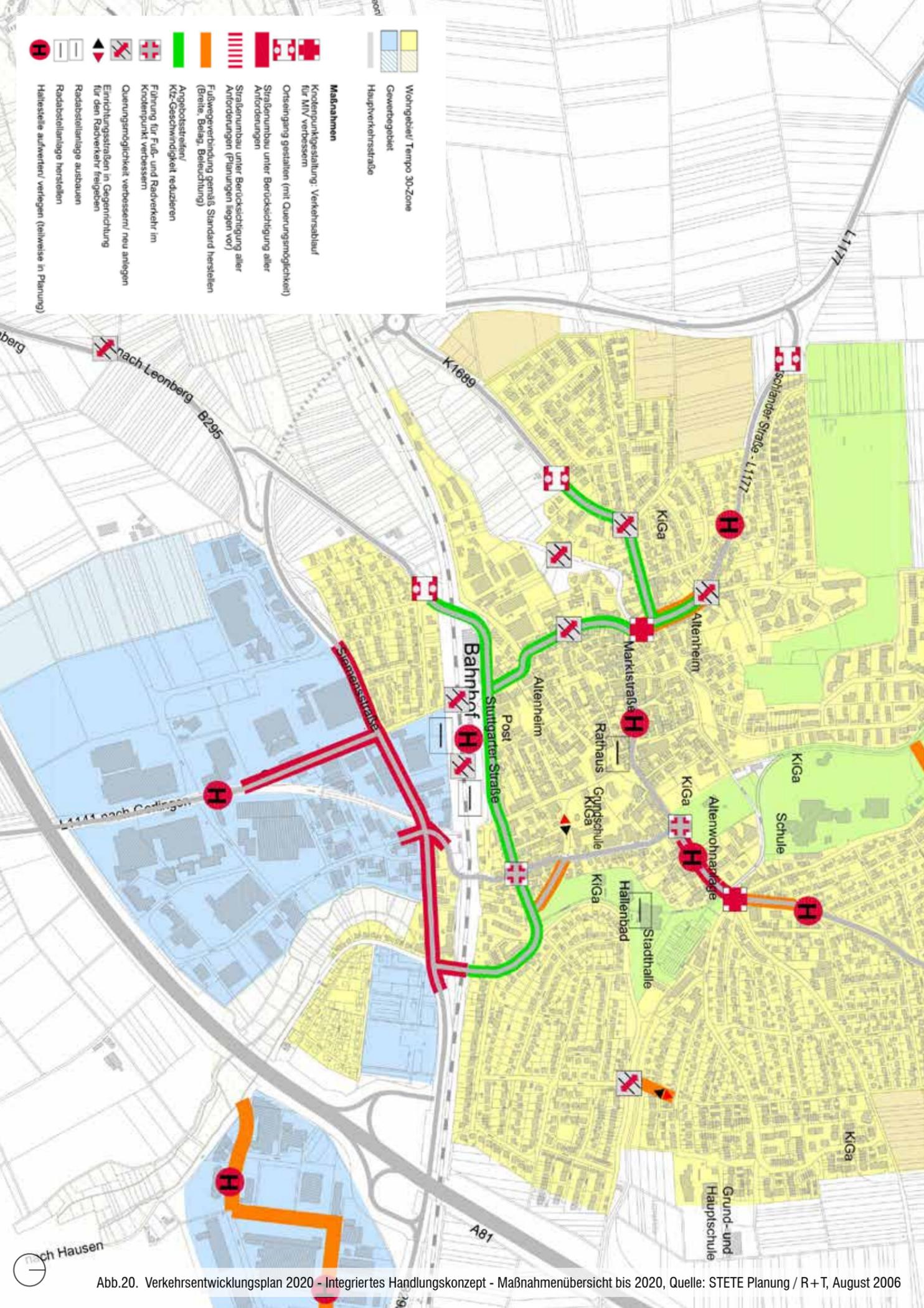
- Verlegung der Gerlinger Straße in den Bereich der Dornierstraße.
- Wegfall des bestehenden Anschlusses der Schuckertstraße an die Siemensstraße.
- Dafür eine direkte Weiterführung bzw. Verlängerung der Schuckertstraße in den Bereich des bestehenden Knotenpunktes Siemensstraße / Gerlinger Straße.“

(Quelle: Vorbereitende Untersuchungen für das Gebiet Bahnhof/Gewerbegebiet Süd, Stadtbauamt Ditzingen 2004)

Die Vorbereitenden Untersuchungen aus dem Jahre 2004 durch das Stadtbauamt Ditzingen haben gezeigt, dass für das Gewerbegebiet Süd ein hohes Maß an Verbesserungs- und Aufwertungspotential besteht. Hierfür wurden zwei mögliche Maßnahmenkonzeptionen erarbeitet. Die in der Untersuchung bevorzugte Maßnahmenkonzeption Variante 1 (Abb. 14 auf Seite 26) stellt mit Verlagerung des Knotenpunktes Siemensstraße / Gerlinger Straße dar, was aus verkehrlicher Sicht zu einer leistungsfähigen Lösung führt. Ein weiterer Vorteil gegenüber der Variante 2 besteht in der aus der Verlagerung resultierenden Möglichkeit der städtebaulichen Neuordnung sowie der Behebung der strukturellen Mängel.

Abb.19. Verkehrsentwicklungsplan 2020 - Handlungsfeld Radverkehr - Hauptroutenplan 2020, Quelle: Stete Planung / R+T, August 2006

- Hauptverkehrsstraße
- Wohngebiet/ Tempo 30-Zone
- Gewerbegebiet
- Hauptverkehrsstraße
- Knotenpunktgestaltung: Verkehrsablauf für MIV verbessern
- Ortszugang gestalten (mit Querschnittsmöglichkeiten)
- Straßenumbau unter Berücksichtigung aller Anforderungen
- Straßenumbau unter Berücksichtigung aller Anforderungen (Planungen liegen vor)
- Fußwegverbindung gemäß Standard herstellen (Breite, Belag, Beleuchtung)
- Angebotsstrahlen/ Kfz-Geschwindigkeit reduzieren
- Führung für Fuß- und Radverkehr im Knotenpunkt verbessern
- Querungsmöglichkeit verbessern/ neu anlegen
- Einrichtungsarbeiten in Gegenrichtung für den Radverkehr freigeben
- Radstellplätze ausbauen
- Radstellplätze herstellen
- Haltestelle aufwerten/ verlagern (teilweise in Planung)



### 2.3.2. Verkehrsentwicklungsplan 2020 2006, Stete Planung / R+T Darmstadt

Die Siemensstraße mit ihren Anschlussknoten wirkt heute als Flaschenhals in der Umfahrung Ditzingen. Teile des Gewerbegebiets und Flächen nördlich der Bahnliesen wurden als Sanierungsgebiet förmlich festgelegt und werden von Bund und Land finanziell gefördert. Neben der städtebaulichen Qualität soll auch die Verkehrsinfrastruktur verbessert werden.

Die Stadt Ditzingen hat diese Problematik erkannt und für eine zielgerichtete Steuerung der weiteren Verkehrsentwicklung die Planungsbüros Stete Planung zusammen mit R+T im Jahr 2006 beauftragt einen Verkehrsentwicklungsplan zu erstellen, „der unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel ein integriertes Gesamtkonzept“ darstellen soll und eine „stadt- und umweltverträgliche Verkehrsentwicklung liefert.“ Die Planung macht Aussagen darüber, wie sich der Verkehr bis ins Jahr 2015 bis 2020 entwickeln wird und als Entscheidungshilfe für die Verkehrsentwicklung Ditzingens dienen. Wesentlicher Inhalt der Untersuchung ist hierbei „die Festlegung der grundlegenden Netze und Infrastruktureinrichtungen im fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr, im öffentlichen Personennahverkehr und im Fuß- und Radverkehr sowie die Benennung von Maßnahmen (baulich, betrieblich, verkehrsrechtlich, organisatorisch) zur Umsetzung.“

In der Untersuchung wurden verschiedene Varianten zur Veränderung des Straßennetzes von Ditzingen vergleichend bewertet. Diese erfolgten vor dem Hintergrund des Prognosejahres 2020, sowie der Annahme, dass alle ohnehin geplanten Maßnahmen (z.B. Umfahrung Heimerdingen, Schöckingen) realisiert wurden. Die untersuchten Varianten stellen sich aus den nachfolgenden Planfällen zusammen.

#### Planfall 1A: Verlegung Gerlinger Straße und vierspuriger Ausbau der Siemensstraße Abb.21

„In diesem Planfall wird die Gerlinger Straße, von Süden kommend, nach der Kreuzung mit der Johann-Maus-Straße auf die Achse der Dornierstraße verschwenkt. Die Schuckertstraße wird am Knotenpunkt Siemensstraße / Gerlinger Straße auf die Siemensstraße geführt. Der bisherige Anschluss der Schuckertstraße an die Siemensstraße entfällt. Zusätzlich wird die Siemensstraße in beide Richtungen zwischen Dieselstraße und Weilimdorfer Straße zweispurig (entspricht insgesamt vierspurig) ausgebaut. Durch den vierspurigen Ausbau der Siemensstraße ist bei der Signalisierung des Knotenpunktes Siemensstraße / Dornierstraße die Leistungsfähigkeit aller Knotenpunkte, mit Ausnahme des Knotenpunktes Siemensstraße / Weilimdorfer Straße gegeben. Der heutige bereits vierspurig ausgebaute Knotenpunkt Siemensstraße / Weilimdorfer Straße wird in diesem Planfall kaum entlastet, so dass es dort zu keiner spürbaren Verbesserung der Leistungsfähigkeitsreserven kommt.“

#### Planfall 1B: Vierspuriger Ausbau der Siemensstraße Abb.22

„Im Unterschied zum Planfall 1A wird die Gerlinger Straße nicht verlegt und auch der bestehende Anschluss der Schuckertstraße an die Siemensstraße bleibt erhalten. Nur die Siemensstraße wird zwischen Dornierstraße und Weilimdorfer Straße vierspurig ausgebaut.“

Durch den vierspurigen Ausbau bleibt die Leistungsfähigkeit der Siemensstraße wie im Planfall 1A erhalten. In der hier dargestellten Variante wäre sogar die Erstellung von Linksabbiegespuren aus der Gerlinger Straße möglich. Bei einem beidseitigen Linksabbiegeausbau würde die Leistungsgrenze des Knotenpunktes jedoch wieder erreicht werden.

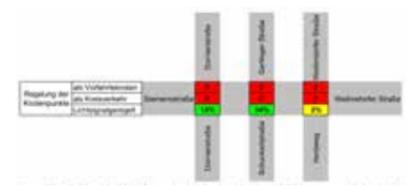
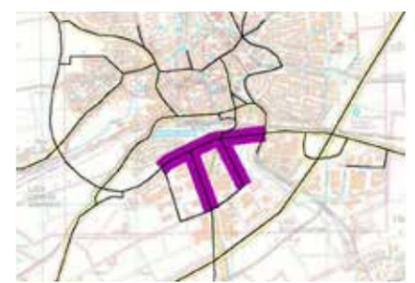


Abb.21. Planfall 1A



Abb.22. Planfall 1B

Quelle: STETE Planung / R+T, August 2006

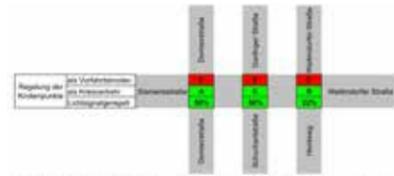
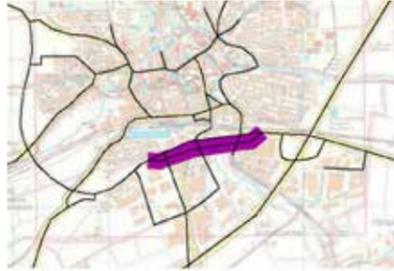


Abb.23. Planfall 2

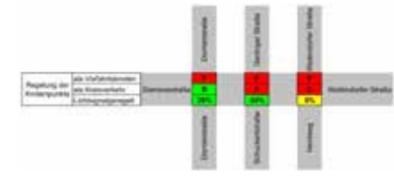
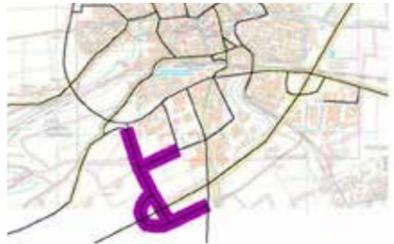


Abb.24. Planfall 3

### Planfall 2: Untertunnelung der Siemensstraße Abb.23

In dieser Variante wird die Siemensstraße zwischen der Dieselstraße und Weilimdorfer Straße nicht vierspurig ausgebaut, sondern zwischen Dieselstraße und Autobahnanschlussstelle zweistreifig untertunnelt. Dabei müssen die drei Knotenpunkte unterquert werden, um über den oberirdischen zu erhaltenen Teil der Siemensstraße den Durchgangsverkehr in Ost-West-Richtung zu bedienen.

Durch die Untertunnelung der Siemensstraße können alle drei Knotenpunkte massiv entlastet werden. Aufgrund der enormen Länge der Unterführung (ca. 800 m + Rampen) erscheint diese Lösung als wirtschaftlich jedoch kaum tragbar.

### Planfall 3: Verlängerung der Westumfahrung und neuer Autobahnanschluss Abb.24

In diese Variante wird die Westumfahrung entlang des Gewerbegebiets verlängert. Hier soll ein neuer Autobahnanschluss geschaffen werden, welcher durch einen direkten Anschluss an das Gewerbegebiet eine optimale Anbindung gewährleistet.

Aufgrund der großräumigen Verlagerung des Verkehrs der umliegenden Gemeinden kann in dieser Variante eine Verkehrsentlastung des gesamten Stadtgebiets Ditzingens erreicht werden. Bei der Betrachtung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte Siemensstraße / Dornierstraße bzw. Schuckertstraße kommt es zu einer starken Verkehrsentlastung, lediglich der Kreuzungsbereich Siemensstraße / Weilimdorfer Straße bleibt in dieser Variante am Rande seiner Belastungsgrenze.

### Planfall 4: Ortsumgehung Ditzingen Abb.25

Im letzten Planfall werden die Auswirkungen aus einer möglichen Umgehungsstraße die östlich der Stadt verläuft untersucht.

Die Knotenpunkte an der Siemensstraße / Dornierstraße bzw. Schuckertstraße können leistungsfähig betrieben werden, der Knotenpunkt Siemensstraße / Weilimdorfer Straße wird jedoch kaum entlastet und stößt auch in dieser Variante an seine Belastungsgrenze.

Zusätzlich zu den vorgeschlagenen und bewerteten Planfällen als langfristige Lösung, wurden im Verkehrsentwicklungsplan 2020 ebenso detaillierte Maßnahmen vorgeschlagen, welche kurzfristig realisiert werden können und dennoch erhebliche Verbesserungen der bestehenden Verkehrssituation in sich tragen:

### Motorisierter Individualverkehr

- Die Siemensstraße besitzt im Bestand die mit Abstand höchste Verkehrsbelastung innerhalb des Untersuchungsgebiets. Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit wird ein Ausbau zu einer durchgängigen vierspurigen Straße vorgeschlagen.
- Im Bestand ist von der Gerlinger Straße aus kommend das Linksabbiegen in die Siemensstraße nicht vorgesehen, was jedoch zu einer Verbesserung des Verkehrsablaufs führen würde. Die Realisierbarkeit müsste in einem nächsten Schritt geprüft werden; alternativ dazu wird unter dem nächsten Punkt eine ganzheitliche Lösung vorgeschlagen.
- Neuerstellung Knotenpunkt Siemensstraße / Gerlinger Straße durch Verlegung der Verkehrs-führung Gerlinger Straße nach Westen, mit Möglichkeit zur Linksabbiegung.

### Radverkehr

- Sichere Führung der Hauptroute des Radverkehrs entlang Siemensstraße. Hierbei müssen noch die Einsatzmöglichkeiten von Radwegen, Radfahrstreifen oder Angebotsstreifen geprüft werden.
- Verbesserung der Radverkehrsführung im Knotenpunktbereich Siemensstraße / Gerlinger Straße, sowie die Vorsehung von Aufstellflächen.
- Ergänzung des Radwegenetzes im Bereich Siemensstraße, Dieselstraße, Johann-Maus-Straße. Durch Ausbau im Bereich der Dornierstraße und den Anschluss an die Unterführung zum Bahnhof soll die Verbindung zwischen Gewerbegebiet Süd und Zentrum gestärkt werden.

### Fußverkehr

- Angebot von durchgehend ausreichend breiten Gehwegen. Die bestehenden Gehwege besitzen im Bereich der Siemensstraße stellenweise eine Breite von ca. 1,5m.
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten durch Verlängerung der Dauer der Fußgängergrünphasen, Herstellung von Aufstellbereichen, Beachtung der Sichtfelder.

(Quelle: Verkehrsentwicklungsplan Ditzingen 2020, Stete Planung / R+T 2006)

Zusammengefasst lassen sich in das ISEK folgende Ziele integrieren:  
**Mittel-/langfristige Lösung:** Planfall 1A in Verbindung mit Planfall 3 aufgrund der Verbesserung der gesamtstädtischen Situation.  
**Kurzfristige Lösung:** Steigerung Leistungsfähigkeit der überbeanspruchten Siemensstraße durch mindestens vierspurigen Ausbau.  
 Verlegung der Gerlinger Straße zur möglichen Neustrukturierung und Mängelbehebung.  
 Ausbau und Ergänzung des bestehenden Geh- und Radwegenetzes.  
 Verbesserung Querungsmöglichkeiten zwischen Zentrum und Gewerbegebiet.

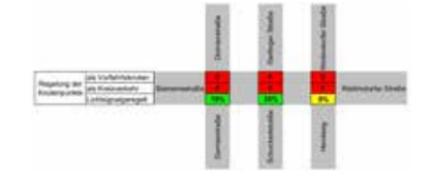


Abb.25. Planfall 4  
 Quelle: STETE Planung / R+T, August 2006



Abb.26. Scheffzentral

### 2.3.3. Umweltgutachten Scheffzentral

2009, Büro für Landschaftsplanung Klose

Das Landschaftsschutzgebiet Scheffzentral liegt östlich des Gewerbegebiets Süd. Es bietet nicht nur den Bewohnern der Stadt Ditzingen, sondern auch den Beschäftigten des angrenzenden Gewerbegebiets einen Ort zur Erholung. Diese Funktion wird durch rein funktionale Aspekte ergänzt. So erfüllt das Scheffzentral als Naherholungsort auch die Funktion zur „Stabilisierung des Naturhaushaltes, da es mikroklimatische Abkühlungs- und Staubabsorptionsflächen sowie Frischluft-Ventilationsräume, Flächen zur Grundwasseranreicherung und zur Filterung des versickernden Grundwassers und natürliche Refugien bzw. Biotop gefährdeter und rückgängiger Arten der Flora und Fauna“ bietet. Zuletzt bildet das Scheffzentral eine Pufferzone zwischen dem Gewerbegebiet und dem östlich angrenzenden Wohngebiet. (Quelle: Flächennutzungsplan Ditzingen 2015)

Im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutzkonzept „Scheffzentral“ hat das Büro für Landschaftsplanung Klose Maßnahmenswerpunkte für die gestalterische als auch funktionelle Umgestaltung des Scheffzentrums dargestellt. Leitmotiv der Umgestaltung bilden hierbei die folgenden Punkte:

- Sicherung und Aufwertung von Naherholung und Biotopschutz
- Einbindung und Gestaltung des Ortsrands
- Boden- und Grundwasserschutz

Speziell die Uferkante des Scheffzengraben entlang der östlichen Gewerbegebietsgrenze soll durch die „Erhaltung und Entwicklung strukturreicher Ufergehölze“ aufgewertet, sowie durch die „Vorpflanzung standortheimischer Gehölze, Einzelbäume, Weidenbüsche u.a.“ attraktiver gestaltet werden. (Quelle: Maßnahmenplan Hochwasserschutzkonzept, Büro für Landschaftsplanung Klose)



Abb.27. Rahmenplan Siemensstraße, Quelle: Prof. Dr. Ing. Gerd Baldauf März 2009

### 2.3.4. Städtebaulicher Rahmenplan Siemensstraße

März 2009, Prof. Dr. Ing. Gerd Baldauf

Im Rahmen der Durchführung des Sanierungsgebietes „Bahnhof - Gewerbegebiet Süd“ hat die Stadt Ditzingen 2008 einen städtebaulichen Rahmenplan in Auftrag gegeben mit dem Ziel, Perspektiven für den qualifizierten Umbau des Betrachtungsbereichs aufzuzeigen. Der Konzeption lagen bereits wesentliche Ansätze aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2020 und den vorbereitenden Untersuchungen 2004 zugrunde. Daraus abgeleitete und formulierte Ziele und Maßnahmen finden auch in das ISEK „Ditzingen Süd“ Eingang. Dazu zählen u.a.:

- Die Verschwenkung der Gerlinger Straße auf die Dornierstraße.
- Den Ausbau der Siemensstraße zum Rückgrat mit wichtiger Verteilungsfunktion.
- Die Neuordnung des Bereichs zwischen Dornierstraße, Schuckertstraße, Gustav-Siegle-Straße und Siemensstraße auf Basis eines in sich einheitlichen Richtungssystems.
- Die Qualifizierung der Nutzungsstruktur in den Planbereichen mit dem Ziel Entwicklungspotentiale auch für kleine und mittlere Unternehmen zu schaffen.
- Die deutliche Verbesserung der Außendarstellung und Adressierung des gesamten Gewerbegebietes Süd.
- Die verbesserte Anbindung an den Bahnhof.
- Ausbildung von Raumkanten durch die straßenbegleitende Bebauung entlang der Siemensstraße.

Im Zusammenhang mit dem damaligen Rahmenplan 2009 wurden bereits Möglichkeiten zum schrittweisen Ausbau eruiert und der damaligen Kosten- und Finanzierungsübersicht zu Grunde gelegt.

Die Planungen in diesem Bereich haben sich inzwischen in einigen Teilen verändert. Nachfolgend aufgeführte Änderungen, die sich aus den seit dem Jahr 2009 veränderten Rahmenbedingungen, sowie geplanten oder realisierten Vorhaben ergaben, wurden im Rahmenplan 2013 „Bahnhof - Gewerbegebiet Süd“, berücksichtigt:

- Anstehende großflächige Neuansiedlung im Gebiet, explizit im Bereich Gerlinger Höhe.
- Entsprechend der Beschlusslage des Gemeinderats soll die Verkehrsführung zwischen Gewerbegebiet Süd und Zentrum nicht über eine Einbahnstraßenlösung in der Gerlinger Straße realisiert werden.
- Berücksichtigung des daraus resultierenden Ausbaustandards der Siemensstraße.
- Anbindung der Schuckertstraße als Vollknoten an die Siemensstraße.



Abb.28. Bauabschnitt 1



Abb.29. Bauabschnitt 2



Abb.30. Bauabschnitt 3



Abb.31. Bauabschnitt 4

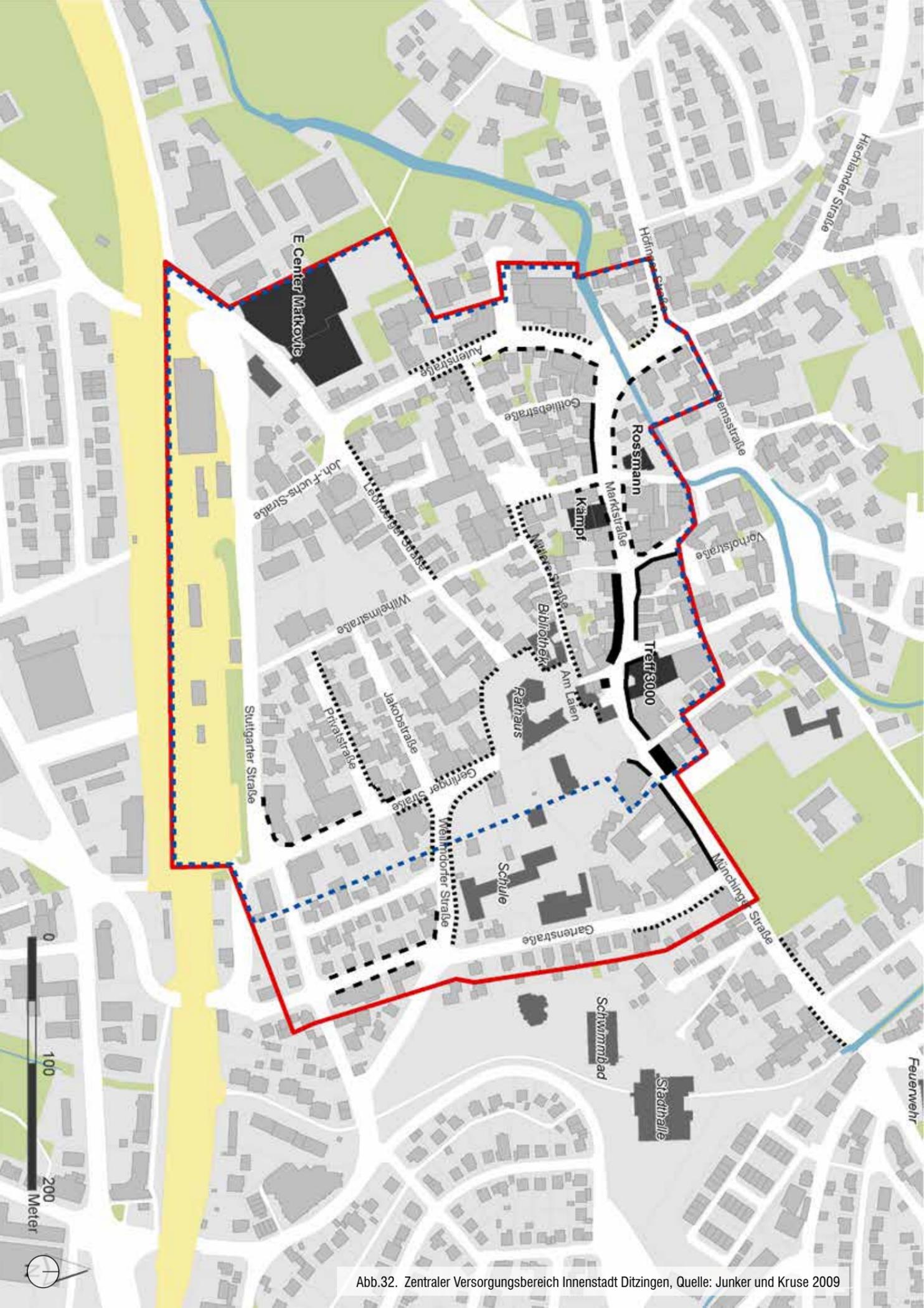


Abb.32. Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt Ditzingen, Quelle: Junker und Kruse 2009

### 2.3.5. Einzelhandels- und Zentrenkonzept

2009, Junker und Kruse

Aufbauend auf der im Oktober 2002 vorgelegten Grundlagenuntersuchung (Einzelhandelsansiedlungspotenziale in Ditzingen / Standortkatalog) sowie der im Jahr 2006 konkretisierenden Szenarienbetrachtung zur Lebensmittelversorgung in Ditzingen hat das Büro Junker und Kruse Stadtforschung und Planung aus Dortmund im Jahr 2008/09 im Rahmen einer aktualisierenden Fortschreibung ein gesamtstädtisches Einzelhandels- und Zentrenkonzept entwickelt.

Als übergeordnete Ziele zur Einzelhandelsentwicklung in Ditzingen werden aufgeführt:

- Sicherung der landesplanerischen Funktion der Stadt Ditzingen als Unterzentrum und die Erfüllung des damit verbundenen Versorgungsauftrags
- Sicherung und der Ausbau eines attraktiven Einzelhandelsangebots in Ditzingen
- Sicherung und der Ausbau einer attraktiven Innenstadt Ditzingen
- Sicherung und der Ausbau eines Grund- und Nahversorgungsangebotes im gesamten Stadtgebiet
- Gezielte und geordnete Entwicklung großflächiger Einzelhandelsbetriebe
- Planungs- und Investitionssicherheit für bestehenden und anzusiedelnden Einzelhandel
- Verhinderung konterkarierender Planungen

Das Konzept liefert zudem eine fundierte Bewertungsgrundlage für aktuelle Planvorhaben als auch mögliche Entwicklungsperspektiven und zeigt erforderliche (insbesondere baurechtliche) Handlungsnotwendigkeiten auf. In Form von Szenarien wurden mögliche Handlungsstrategien und deren Folgewirkungen bewertet. Im Ergebnis soll der Einzelhandel in Abhängigkeit von Sortiments- und Größenstrukturen sowie den zukünftigen ökonomischen Rahmenbedingungen in gegenseitiger funktionaler Ergänzung auf bestimmte Standorte im Stadtgebiet Ditzingen konzentriert werden. Der Fokus liegt dabei auf der Lenkung von Investitions- und Ansiedlungsinteressen auf den zentralen Versorgungsbereich. Dieser genießt oberste Priorität innerhalb der Ditzinger Standortstruktur, dem sich alle weiteren Standorte und Ziele im Rahmen einer hierarchischen Gliederung unterordnen.

Als wichtigster Bestandteil des zentralen Versorgungsbereichs wird die Entwicklung des sogenannten Innenstadtkarrées benannt. Dieses Leitbild zielt auf die Anbindung des Bahnhofs als bedeutsamer Mobilitäts- und Nutzungsbaustein an die zentralen Einzelhandelslagen und die Aktivierung der dort vorhandenen Potenzialfläche für groß- und kleinflächigen zentrenrelevanten Einzelhandel ab. Diese Anbindung erfolgt im Wesentlichen über drei Bewegungslinien:

1. Autenstraße
2. Wilhelmstraße
3. Gerlinger Straße



Abb.33. Wilhelmstraße in Richtung Innenstadt

Zur Stärkung der Innenstadt und des Hauptgeschäftsbereichs wird als dringend notwendig formuliert, zentrenrelevante Sortimente außerhalb des abgegrenzten, zentralen Versorgungsbereichs auszuschließen.

Als Ausnahme sind Ansiedlungsperspektiven für Verkaufsstätten in Verbindung mit Gewerbebetrieben in GE- und GI-Gebieten („Handwerkerprivileg“) zu nennen, wenn

- die Verkaufsfläche dem Hauptbetrieb räumlich zugeordnet und
- in betrieblichem Zusammenhang errichtet ist,
- die Verkaufsfläche und der Umsatz dem Hauptbetrieb deutlich untergeordnet sind und
- die Grenze der Großflächigkeit nach § 11 (3) BauNVO nicht überschritten wird.

Für das ISEK lassen sich aus dem Konzept folgende Punkte ableiten:

- Entwicklung des Bahnhofs als wichtiger Baustein des Innenstadtkarées, Etablierung des Bahnhofsareals als wichtiges Gelenk zwischen Innenstadt und südlichen Stadtbereichen.
- kein zentrenrelevanter Einzelhandel südlich der Gleisachse.
- Stärkung der drei Bewegungslinien Autenstraße, Wilhelmstraße und Gerlinger Straße.
- Ausrichtung der neuen Gebiets- und Verkehrsstrukturen südlich der Gleise auf das Bahnhofsareal und die wichtigsten Bewegungslinien in Richtung Hauptgeschäftslagen.
- Schaffung einer weiteren Querungsmöglichkeit in Verlängerung der Dornierstraße zur Autenstraße mit zusätzlichem Zugang zum Bahnsteig.
- Aufwertung der bestehenden Querungsbauwerke entlang der Bewegungslinien.
- Zusätzliche Parkierungsangebote im Bereich des Bahnhofs für P+R.
- Strukturierung der Baufelder zur Schaffung von Standortoptionen im Gewerbegebiet Süd für nichtzentrenrelevanten Einzelhandel.

### 2.3.6. Städtebaulicher Rahmenplan Bahnhof 2009

Dezember 2009, Prof. Dr.-Ing. Gerd Baldauf

Im Bestand wird der Bahnhof seiner städtebaulichen Schlüsselrolle im Stadtgefüge Ditzingens nur unzureichend gerecht. Die sich auf dem Areal befindlichen Gebäude mit ihren Freiflächen stehen teilweise leer oder sind untergenutzt. Die öffentlichen Freiflächen sind unzureichend strukturiert.

Die ursprünglich im Eigentum der DB AG und aurelis befindlichen Flächen des Bahnhofs Ditzingen wurden in den letzten Jahren vollständig von der Stadt Ditzingen aufgekauft. Damit besteht für die Stadtentwicklung die Möglichkeit umfangreiche Neustrukturierungen einzuleiten. Hierzu wurde die Erarbeitung eines städtebaulichen Rahmenplans in Auftrag gegeben.

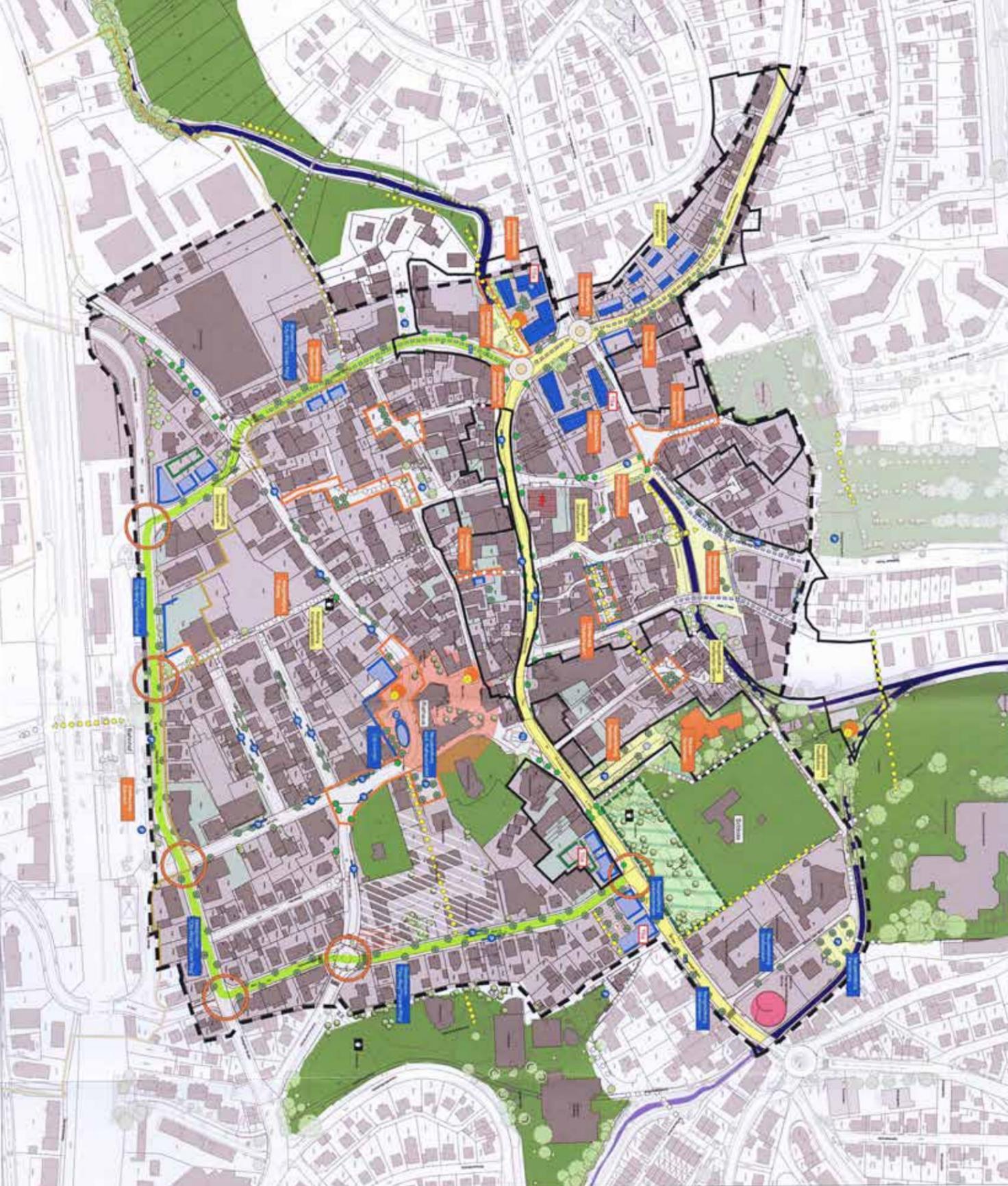
In direkter Abstimmung mit möglichen Investoren und mit Unterstützung von Verkehrsplanern wurden im Rahmen dieser Planungen sowohl technische und funktionale Rahmenbedingungen als auch zahlreiche Varianten und Nutzungskonstellationen ausgelotet. Die grundlegenden Entwurfsgedanken stellten sich jedoch immer aus nachfolgenden Punkten zusammen:

- Nutzung des städtebaulichen Entwicklungspotentials auf dem Bahnhofsareal durch Neuansiedlung zusätzlicher Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten zur Stützung und Ergänzung der vorhandenen Geschäftslagenstruktur.
- Stärkung Wegeverbindung zwischen Zentrum und Gewerbegebiet.
- Barrierefreier Zugang in Unterführung und zum Bahnsteig.
- Neuer Fußgängersteg am Westende des Bahnsteigs mit zusätzlichem Zugang.
- Erhalt oder Ausbau des P+R Angebots nördlich der Gleise trotz erhöhter Flächenkonkurrenz durch Neuansiedlungen.
- Erweiterung des bestehenden P+R Angebots auf der Südseite der Gleise als offene Stellplätze bzw. Parkdeck.
- Integration eines ZOB in Gesamtkonzeption.
- Erhalt des standortprägenden und teilweise gut erhaltenen Baumbestands (Platanen).

Die Ergebnisse dieser Studien bildeten u.a. die Grundlage für den städtebaulichen Realisierungswettbewerb mit Bewerberverfahren zur Investorenauswahl im Jahr 2012.



Abb.34. Ausschnitt städtebaulicher Rahmenplan Bahnhof, Quelle: Prof. Dr.-Ing. Gerd Baldauf Dezember 2009



**STADT DITZINGEN**  
 Aktive Stadt- und Ortsentwicklung (ASO)  
 Das Zentrumsgesamtkonzept der Stadtentwicklung

**Integriertes Entwicklungskonzept  
 ENTWICKLUNGSKONZEPT**

**NUTZUNGSSTRUKTUR**

**VERKEHRSTRUKTUR**

**GRÜN- UND FREIZEITSTRUKTUR**

**GESTALT- und BAUSTRUKTUR**

**SONSTIGES**

**ENTWICKLUNGSKONZEPT**

Stadt Ditzingen  
 Projekt Nr. 01/12  
 01.03.2012

Stadtentwicklung  
 ZOLL  
 71474 Ditzingen  
 Tel. 07141 911-11  
 Fax 07141 911-12  
 www.zoll.de

Abb.35. Integriertes Entwicklungskonzept Stadt Ditzingen, Quelle: ZOLL Architekten Stadtplaner BDA März 2012

### 2.3.7. Integriertes Entwicklungskonzept (Stadtzentrum)

2012, ZOLL Architekten Stadtplaner BDA

Das im Jahr 2012 durch das Büro Zoll Architekten Stadtplaner BDA erstellte Integrierte Entwicklungskonzept für den Kernstadtbereich von Ditzingen deckt fast in allen Bereichen das bestehende Sanierungsgebiet „Ditzingen Stadtmitte“, sowie den nördlichsten Bereich des Sanierungsgebiets „Bahnhof - Gewerbegebiet Süd“ ab. Die Grenze bildet hierfür die Calwer / Stuttgarter Straße. In ihm sind „alle relevanten - bereits bestehenden - Planungen für dieses Untersuchungsgebiet zusammengefasst und die wesentlichen, bereits im Bau befindlichen, Maßnahmen aufgeführt. Außerdem liegt dem Integrierten Entwicklungskonzept eine Bestandsaufnahme zugrunde und eine daraus resultierende Bestandsanalyse mit wesentlichen Aussagen zu dem erarbeiteten Entwicklungskonzept.“ (Quelle: Integriertes Entwicklungskonzept, ZOLL Architekten Stadtplaner BDA)

Im Ergebnis werden folgende Herausforderungen sowie kurz- und mittelfristige Maßnahmen benannt, die mit dem Untersuchungsbereich des ISEK „Ditzingen Süd“ in direkter Verbindung stehen:

- Neugestaltung der Verkehrsknoten in der Calwer Straße / Stuttgarter Straße zur Lösung von Verkehrskonflikten.
- Entwicklung des Leitbilds „City-Ring / Grüner Ring“ für die Neugestaltung der Calwer Straße und Stuttgarter Straße durch Neupflanzungen, Erstellung von Parkierungsmöglichkeiten, Optimierung bzw. Neugestaltung der Knotenpunkte.
- Städtebauliche Aufwertung durch Ausweisung neuer Raumkanten sowie punktuellen Rückbau in den Bereichen Stuttgarter Straße und Joh.-Fuchs-Straße.
- Ausbau bestehender (Wilhemstraße) und Etablierung neuer Wegeverbindungen im Zentrumsbereich bzw. zwischen Zentrum und Gewerbegebiet Süd.

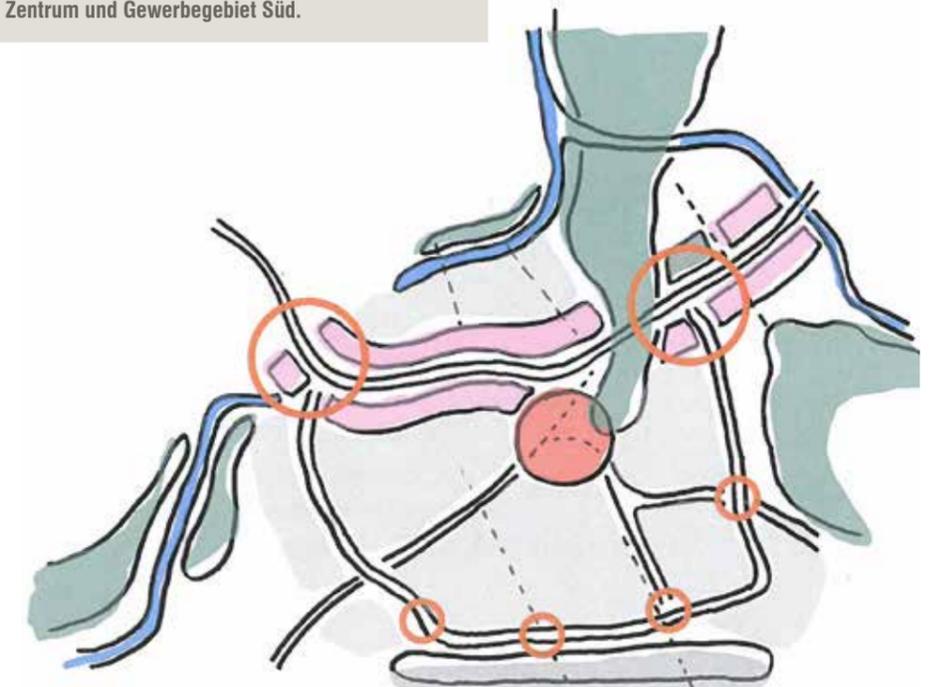


Abb.36. Ideenskizze Entwicklungskonzept, Quelle: ZOLL Architekten Stadtplaner BDA März 2012



Abb.37. Ideen- und Realisierungswettbewerb Bahnhofsareal, Quelle: LIEB + LIEB 2012

### 2.3.8. Ideen- und Realisierungswettbewerb Bahnhofsareal in Bewerbergemeinschaft mit Investoren

2012, Erster Preisträger Architekturbüro Lieb+Lieb, Freudenstadt und  
Marquardt Projektentwicklungs GmbH, Herrenberg

Auf Grundlage der im Rahmenplan Bahnhof 2009 erarbeiteten funktionalen und räumlichen Rahmenbedingungen hat der Gemeinderat der Stadt Ditzingen die Auslobung eines Ideen- und Realisierungswettbewerb in Bewerbergemeinschaft mit Investoren beschlossen. Dieser hat zum Ziel, Ideen zur inhaltlichen, funktionalen und gestalterischen Neuordnung des ca. 4 ha umfassenden Bahnhofsareal zu erhalten einschließlich der verflochtenen, angrenzenden Bereiche. Die in diesem Zuge eingereichten Konzepte zur Neuordnung der baulichen Struktur für Handel, Dienstleister, Gewerbe, Beherbergungsgewerbe und gegebenenfalls Wohnen, die Ausgestaltung der öffentlichen und privaten Freiflächen sowie die Ausprägung und Gestaltung der Verkehrsflächen umfasst, soll bindende Auflage für den Verkauf des Grundstücks an einen Investor sein. Auf dem Areal sind außerdem ein neuer Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) sowie 70 P+R Stellplätze zu planen.

Mit dem Verfahren eines Ideen- und Realisierungswettbewerb soll auf der Grundlage der Vorentwürfe die beste städtebauliche, architektonische und inhaltliche Lösung für die zu planende und zu realisierende Hochbaumaßnahmen gefunden werden.

Die durch das Architekturbüro LIEB+LIEB erarbeitete Konzeption erhielt für den Ideen- und Realisierungswettbewerb den ersten Preis. Entsprechend der Niederschrift der Preisgerichtssitzung zeichnet sich die Arbeit „besonders durch die Maßstäblichkeit der Bauteile und die Durchlässigkeit beiderseits des Bahnhofsgebäudes aus. Neben dem Bahnhofsplatz entsteht ein lebensfähiger großzügiger zusammenhängender öffentlicher Raum. Das geplante Hotel bildet als Auftakt- und Orientierungspunkt der Anlage eine positive Eingangssituation von Osten und gibt der Anlage Halt. Es wird eine attraktive Vernetzung der Querungen in Nord-, Südrichtung in qualitativ hochwertiger Art angeboten. (...) Der direkte Zugang über die Brücke im Westen zum Bahnsteig ist lobenswert. (...) Sehr positiv ist der Umgang mit dem alten Bahnhofsgebäude. (...) Die Anbindung an das örtliche Verkehrssystem ist gut gelöst. Es besteht keine Beeinträchtigung der Verkehrsabläufe im Bereich des dargestellten Kreisverkehrs Stuttgarter Straße / Calwer Straße / Johannes-Fuchs-Straße. Die Zu- und Abfahrt der Tiefgarage über Rampen parallel zur Stuttgarter Straße im Bereich des geplanten ZOB ist in den Rampenlängen zu knapp bemessen. (...) Es wird nur ein relativ geringes Parkierungsangebot südlich der Bahn, ebenerdige Stellplätze - kein Parkierungsgebäude, angeboten. Aus verkehrlicher Sicht keine gravierenden Defizite, sondern akzeptable Erschließung für den Individualverkehr. Der ZOB hat eine gute Lage mit zwei Zugängen zur S-Bahn. Er ist allerdings zu klein bemessen und muss daher umgeplant werden, um eine ausreichende Anzahl von Busstegen zu erhalten. Die Busstegen müssen separat anfahrbar sein.“ *Quelle: Stadt Ditzingen*



Abb.38. Siemensstraße

### 2.3.9. Verkehrsuntersuchungen Gewerbegebiet Süd

2013, Planungsgruppe Kölz

Im Zusammenhang mit der Erarbeitung des städtebaulichen Rahmenplanes „Bahnhof - Gewerbegebiet Süd“ sowie dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept „Ditzingen Süd“ war auch eine entsprechende Einbeziehung der wesentlichen verkehrsplanerischen / verkehrskonzeptionellen Detailspekte in den Planungsprozess erforderlich.

„Vor diesem Hintergrund wurde die Planungsgruppe Kölz von der Stadt Ditzingen beauftragt, im Rahmen der verkehrsplanerischen Begleitung eine Verkehrsuntersuchung zu ausgewählten Detailspekte durchzuführen, wobei insbesondere folgende inhaltliche Schwerpunkte von vordergründigem Interesse waren:

- Ermittlung der maßgebenden Knotenstrombelastungen für die morgendliche und abendliche Spitzenstunde für den Prognosezeitraum 2025 (Planfall „Verlegung der Gerlinger Straße in den Bereich der Dornierstraße“)
  - Knotenpunkt Siemensstraße / Weilimdorfer Straße / Herdweg
  - Knotenpunkt Siemensstraße / verlegte Gerlinger Straße / verlegte Schuckertstraße
  - Knotenpunkt Siemensstraße / Dornierstraße.
- Leistungsfähigkeitsberechnungen für die vorgenannten Knotenpunkte ( $H_{max}$  morgens und  $H_{max}$  abends) für den Prognosezeitraum 2025 – Planfall „Verlegung der Gerlinger Straße in den Bereich der Dornierstraße“.
- Ableitung der Konsequenzen für den perspektivisch erforderlichen Ausbau- bzw. Dimensionierungsgrad (Fahrspuren / Querschnitte) im Bereich der o. g. Knotenpunkte im Zuge der Siemensstraße für den Planfall „Verlegung der Gerlinger Straße in den Bereich der Dornierstraße“ (ohne weiteren Autobahnanschluss in Höhe Ditzingen!).

#### Ermittlung der maßgebenden Knotenstrombelastungen im Prognosezeitraum 2025 – Planfall „Verlegung der Gerlinger Straße in den Bereich der Dornierstraße“

Zur Ermittlung der maßgebenden Knotenstrombelastungen während der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde im Prognosezeitraum 2025 für die relevanten Knotenpunkte im Zuge der Siemensstraße wurden – neben den im Rahmen der Verkehrsanalyse 2010 / 2011 erhobenen Verkehrsmengen – insbesondere folgende strukturelle Veränderungen / Erweiterungen sowie spezifische Bestimmungsfaktoren zugrunde gelegt (analog zur Verkehrsuntersuchung zum Bauungsplanverfahren „GE Gerlinger Höhe I“ vom März 2012):

- Neuansiedlung Firma Thales
  - Zahl der Mitarbeiter (1. Bauabschnitt) ca. 1.800
  - Zahl der Mitarbeiter (1. + 2. Bauabschnitt) ca. 2.250
  - ca. 55 % der Mitarbeiter kommen mit dem eigenen Kfz (Rest verteilt sich auf ÖPNV-Nutzer, Mitfahrgemeinschaften und Fahrrad-Nutzer)
  - Kernzeit für die morgendliche Anfahrt der Mitarbeiter: ca. 06:30–09.00 Uhr
  - Kernzeit für die nachmittägliche/abendliche Abfahrt der Mitarbeiter: ca. 15:30–18.30 Uhr
  - Kunden / Besucher ca. 70 pro Tag
  - Lieferverkehr ca. 10 Lkw pro Tag
- Erweiterung Firma Trumpf
  - Zahl der Mitarbeiter ca. +1.000
  - ca. 55 % der Mitarbeiter kommen mit dem eigenen Kfz (Rest verteilt sich auf ÖPNV-Nutzer, Mitfahrgemeinschaften und Fahrrad-Nutzer)

- Kernzeit für die morgendliche Anfahrt der Mitarbeiter: ca. 06:30–09.00 Uhr
- Kernzeit für die nachmittägliche/abendliche Abfahrt der Mitarbeiter: ca. 15:30–18.30 Uhr
- ca. 10 % bzw. ca. 100 Mitarbeiter sind in der Spätschicht beschäftigt (ca. 13.30–22.30 Uhr), wobei von diesen ca. 100 Mitarbeitern ca. 65 % mit dem eigenen Kfz kommen
- Kunden / Besucher ca. 80 pro Tag
- Lieferverkehr ca. 6 Lkw pro Tag

Der hier zugrunde gelegte modal split-Ansatz (insbesondere Verhältnis Individualverkehr / ÖPNV-Nutzung) setzt selbstverständlich voraus, dass im Hinblick auf die Neuansiedlung der Fa. Thales sowie die Erweiterungsvorhaben der Fa. Trumpf ein attraktives und leistungsfähiges ÖPNV-Angebot geschaffen wird (u. a. Realisierung eines Bus-Ringlinienverkehrs Bahnhof Ditzingen - Fa. Thales / Fa.Trumpf während der Berufsverkehrsspitzen; zusätzliche Andienung des GE Süd / Dieselstraße durch die bestehende Buslinie 98, ...).

Zur Ermittlung der maßgebenden Spitzenstundenbelastungen im Prognosezeitraum 2025 für die relevanten Knotenpunkte im Zuge der Siemensstraße wurden neben den vorgenannten strukturellen Veränderungen / Erweiterungen des weiteren u. a. folgende Prognoseansätze mit in die Überlegungen einbezogen:

- Strukturelle Veränderungen in der Stadt Ditzingen (u. a. Sanierungsgebiet Bahnhof, Wohngebiet „Ob dem Korntaler Weg“, weiteres Entwicklungspotenzial im Gewerbegebiet Süd, ...).
- Strukturelle Veränderungen im Nahbereich / Umland (z. B. Entwicklungspotenziale im Bereich Weissach-Flacht, Renningen-Malmsheim, ...).

Zur Berücksichtigung bzw. Abdeckung der vorgenannten Entwicklungspotenziale wurde für den Zeitraum von 2011 bis 2025 eine pauschale prognostische Zunahme des Verkehrsaufkommens von ca. +10 % für das relevante Verkehrssystem zugrunde gelegt.

#### Leistungsfähigkeit und Dimensionierung der relevanten Knotenpunkte

Auf der Grundlage der ermittelten Prognosebelastungen 2025 für den Planfall „Verlegung der Gerlinger Straße in den Bereich der Dornierstraße“ wurden für die relevanten Knotenpunkte im Zuge der Siemensstraße

- Siemensstraße / Weilimdorfer Straße / Herdweg
- Siemensstraße / verlegte Gerlinger Straße / verlegte Schuckertstraße
- Siemensstraße / Dornierstraße.

entsprechende Leistungsfähigkeitsberechnungen jeweils für die Maßgebende Gleitende Spitzenstunde (MGS) im morgendlichen Spitzenzeitbereich 06.00–10.00 Uhr sowie im abendlichen Spitzenintervall 15.00–19.00 Uhr durchgeführt.

Die Berechnungen erfolgten dabei in der so genannten Bemessungsverkehrsstärke  $PKW-E/H_{max}$ . Damit ist gleichzeitig auch der Anteil des Schwerlastverkehrs entsprechend berücksichtigt worden.

Sämtliche Berechnungen zur Leistungsfähigkeit wurden generell für einen „Normalwerktag“ (Dienstag bis Donnerstag) vorgenommen, da hier – durch die Überlagerung von Einkaufs- / Berufs- und Freizeitverkehr – erfahrungsgemäß das insgesamt höchste Verkehrsaufkommen im relevanten Straßennetz zu verzeichnen ist. Im Ergebnis der auf der Basis der RiLSA (Richtlinien für

Lichtsignalanlagen, 2010) durchgeführten Leistungsfähigkeitsberechnungen bleibt im Einzelnen folgendes festzuhalten:

#### Knotenpunkt Siemensstraße / Weilimdorfer Straße / Herdweg

- Für die Berechnung wurde hier der bestehende Ausbau- bzw. Dimensionierungsstandard im Knotenpunktbereich zugrunde gelegt. Lediglich in der Knotenzufahrt Herdweg wurde – wie auch beabsichtigt – eine entsprechende Änderung vorgenommen (Vorverlegung der signalisierten Fußgängerfurt in Richtung Siemensstraße und mit integrierter Mittelinsel; Nagoldstraße fungiert als reine Werkszufahrt).
- Bei Zugrundelegung einer maximalen Umlaufzeit von  $T_U = 120$  Sekunden sowie eines 2-Hauptphasensystems (u. a. bedingte Verträglichkeit der Zufahrten Weilimdorfer Straße aus Richtung Innenstadt und Herdweg und gleichzeitige bedingte Verträglichkeit zu den Fußgängerquerungen) ergeben sich für die morgendliche und abendliche Spitzenstunde im Prognosezeitraum 2025 folgende rechnerische Leistungsreserven:
  - morgendliche Spitzenstunde: ca. +5 %
  - abendliche Spitzenstunde: ca. +7 %



Abb.39. Dornierstraße

- Damit wird deutlich, dass die allgemein angestrebte Leistungsreserve von ca. +15 % (u. a. auch im Hinblick auf die signaltechnische Koordinierung der Hauptverkehrsströme) nicht erreicht wird.
- Andererseits ist aber während der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde zumindest noch eine Leistungsreserve gegeben (kein Leistungsdefizit!), wobei in den Spitzenzeiten zeitweise Rückstauerscheinungen nicht auszuschließen sind.

#### **Knotenpunkt Siemensstraße / verlegte Gerlinger Straße / verlegte Schuckertstraße**

Die durchgeführten Leistungsfähigkeitsberechnungen verdeutlichen, dass eine adäquate bzw. ausreichende Leistungsreserve (LR > +15 %) während der Spitzenzeiten im Prognosezeitraum 2025 im Prinzip nur bei folgendem Ausbau- bzw. Dimensionierungsstandard erreicht werden kann.

- Zufahrt Siemensstraße aus Richtung Weststrandstraße
  - 1 separate Linksabbiegespur (anzustrebende Mindestlänge: ca. 72 m)
  - 1 separate Geradeausspur
  - 1 Mischspur (Gerade / Rechts)
- Zufahrt Schuckertstraße
  - 1 Mischspur (Gerade / Links)
  - 1 separate Rechtsabbiegespur (anzustrebende Mindestlänge: ca. 78 m)
- Zufahrt Siemensstraße aus Richtung BAB A 81
  - 1 separate Linksabbiegespur (anzustrebende Mindestlänge: ca. 78 m)
  - 1 separate Geradeausspur
  - 1 Mischspur (Gerade / Rechts)
- Zufahrt Gerlinger Straße
  - 1 Mischspur (Gerade / Links)
  - 1 separate Rechtsabbiegespur (anzustrebende Mindestlänge: ca. 66 m)
- Signalisierte Furten für Fußgänger/Radfahrer (Mindestbreite: 5,00 m) in folgenden Knotenpunktzufahrten:
  - Siemensstraße aus Richtung Weststrandstraße
  - Schuckertstraße (mit Mittelinsel – Mindestbreite: 2,50 m)
  - Gerlinger Straße (mit Mittelinsel – Mindestbreite: 2,50 m)

Im Ergebnis der auf dieser Basis durchgeführten Leistungsfähigkeitsberechnungen wird folgendes deutlich:

- Unter Zugrundelegung einer maximalen Umlaufzeit von  $T_U = 120$  Sekunden sowie eines 4-Phasensystems (4 Hauptphasen – wobei die Fußgänger/Radfahrer entsprechend in den Kfz-Phasenablauf integriert sind) ergeben sich für die morgendliche und abendliche Spitzenstunde im Prognosezeitraum 2025 im Einzelnen folgende Leistungsreserven:
  - morgendliche Spitzenstunde: ca. +20 %
  - abendliche Spitzenstunde: ca. +15 %
- Damit ist – bei dem o. g. vorausgesetzten Ausbaustandard des Knotenpunktes – auch während der maßgebenden Spitzenzeiten insgesamt eine adäquate bzw. ausreichende Leistungsreserve gegeben.

#### **Knotenpunkt Siemensstraße / Dornierstraße**

Im Ergebnis der durchgeführten Leistungsfähigkeitsberechnungen für den künftigen signalisierten Knotenpunkt (Planfall „Verlegung der Gerlinger Straße in den Bereich der Dornierstraße“) zeigt sich, dass perspektivisch folgender Ausbau- bzw. Dimensionierungsstandard angestrebt werden sollte, damit auch während der morgendlichen und abendlichen Spitzenzeit im Prognosezeitraum 2025 eine ausreichende Leistungsfähigkeit gewährleistet ist:

- Zufahrt Siemensstraße aus Richtung Weststrandstraße
  - 1 separate Linksabbiegespur (anzustrebende Mindestlänge: ca. 42 m)
  - 1 separate Geradeausspur
  - 1 Mischspur (Gerade / Rechts, anzustrebende Mindestlänge: ca. 108 m)
- Zufahrt Dornierstraße aus Richtung Gerlingen
  - 1 Mischspur (Gerade / Links, anzustrebende Mindestlänge: ca. 54 m)
  - 2 separate Rechtsabbiegespuren (anzustrebende Mindestlänge der äußeren Rechtsabbiegespur: ca. 102 m)
- Zufahrt Siemensstraße aus Richtung BAB A 81
  - 2 separate Linksabbiegespuren (anzustrebende Mindestlänge der inneren Linksabbiegespur: ca. 90 m)
  - 1 Mischspur (Gerade / Rechts)
- Zufahrt Dornierstraße aus Richtung Wohnquartier „Richthofenstraße / Solitudestraße“ (Fliegerviertel)
  - 1 Mischspur (Links / Gerade / Rechts)
- Signalisierte Furten für Fußgänger/Radfahrer (Mindestbreite: 5,00 m) in folgenden Knotenpunktzufahrten:
  - Siemensstraße aus Richtung Weststrandstraße (mit Mittelinsel – Mindestbreite: 2,50 m)
  - Dornierstraße aus Richtung Gerlingen
  - Dornierstraße aus Richtung Wohnquartier „Richthofenstraße / Solitudestraße“ (Fliegerviertel)

Die auf der Basis dieses Ausbau- bzw. Dimensionierungsstandards durchgeführten Leistungsfähigkeitsberechnungen machen folgendes deutlich:

- Bei einer zugrunde gelegten maximalen Umlaufzeit von  $T_U = 120$  Sekunden sowie eines 3-Phasensystems (3 Hauptphasen – wobei die Fußgänger/Radfahrer entsprechend in den Kfz-Phasenablauf integriert sind) sind für die morgendliche und abendliche Spitzenstunde im Prognosezeitraum 2025 im Einzelnen folgende Leistungsreserven zu verzeichnen:
  - morgendliche Spitzenstunde: ca. +20 %
  - abendliche Spitzenstunde: ca. +16 %
- Die insbesondere auch im Hinblick auf die signaltechnische Koordinierung angestrebte Leistungsreserve von  $\geq +15$  % ist somit gegeben.

Bei der Dimensionierung des Fahrbahnquerschnittes sollte für die durchgehenden Hauptverkehrsströme im Zuge der Siemensstraße – u. a. auch aufgrund des hohen Anteils an Schwerlastverkehr – generell eine Fahrspurweite von 3,50 m angestrebt werden. Dies gilt u. a. auch für die künftigen Fahrspuren der hoch frequentierten Eckbeziehung Siemensstraße / Ri. BAB A 81 - Dornierstraße

/ Ri. Gerlingen (jeweils 2 separate Links- bzw. Rechtsabbiegespuren).

Darüber hinaus ist für die übrigen Fahrspuren in den Knotenpunktzufahrten an den beiden vorgenannten Knotenpunkten durchaus auch eine Mindestfahrspurbreite von 3,25 m denkbar bzw. möglich (u. a. Linksabbiegespur Siemensstraße aus Ri. Weststrandstraße - Dornierstraße, ...).

Im Hinblick auf die gesamte Leistungsfähigkeit sowie eine möglichst effektive signaltechnische Koordinierung der Hauptverkehrsströme im Zuge der Siemensstraße – insbesondere auch während der morgendlichen und abendlichen Spitzenzeit – sollte perspektivisch nach Möglichkeit im Bereich zwischen Dornierstraße und Schuckertstraße / Gerlinger Straße sowohl auf das Linkseinbiegen von den P+R-Bereichen als auch auf das Linksabbiegen zu den P+R-Bereichen verzichtet werden.

Diese Fahrtbeziehungen können künftig über den dann voll signalisierten Knotenpunkt Siemensstraße / Dornierstraße sowie die nördliche Knotenzufahrt Dornierstraße und eine noch zu realisierende Verbindungsrampe zu den P+R-Bereichen (zwischen Bahngelände und bestehendem Reclam-Areal) abgewickelt werden.

Die perspektivische Integration einer zusätzlichen anforderungsgesteuerten signalisierten Furt für Fußgänger / Radfahrer (Mindestbreite: 5,00 m und mit Mittelinsel – Mindesttiefe: 2,50 m) in der Siemensstraße (unmittelbar östlich der bestehenden Zufahrt zu den P+R-Bereichen) ist prinzipiell möglich.

Die signaltechnische Freigabe der Furt könnte dann beispielsweise parallel zur Freigabe des Querverkehrs an den beiden benachbarten Knotenpunkten Siemensstraße / Dornierstraße und Siemensstraße / Schuckertstraße / Gerlinger Straße erfolgen (Phase, in der die Hauptverkehrsströme im Zuge der Siemensstraße angehalten werden). Für die im städtebaulichen Rahmenplan vorgesehenen straßenbegleitenden Geh- und Radwege ergeben sich nach der RAS 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) folgende Regelbreiten:

- Gehweg: 2,50 m
- Einrichtungsradweg: 2,00 m (1,60 m bei geringer Radverkehrsbelastung)
- Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn: 0,75 m (0,50 m bei geringer Radverkehrsbelastung und bei Verzicht auf Einbauten)

Darüber hinaus müssen entsprechend RAS 06 Fußgänger- und Radfahrerfurten bei gemeinsamer Signalisierung nebeneinander liegen.

- Mindestbreite Fußgängerfurt: 3,00 m
- Breite der Radfahrerfurt: 2,00 m (entspricht der Breite des anschließenden straßenbegleitenden Radweges)

#### **Zusammenfassung und Schlussfolgerungen**

Vor dem Hintergrund der im Rahmen der verkehrsplanerischen Begleitung des städtebaulichen Rahmenplanes zum Sanierungsgebiet „Gewerbegebiet Süd“ durchgeführten Verkehrsuntersuchung bleibt zusammenfassend folgendes festzuhalten:

- Das den Bereich des Gewerbegebietes Süd tangierende Hauptverkehrssystem weist an einem „Normalwerktag“ mit ca. 20.000 Kfz/24h (Siemensstraße zwischen Dornierstraße und Ger-

linger Straße) bzw. ca. 25.900 Kfz/24h (Siemensstraße zwischen Gerlinger Straße und Schuckertstraße) bereits heute eine hohe Verkehrsbelastung auf. Dies haben die durchgeführten Verkehrserhebungen vom November 2011 eindrucksvoll unterstrichen.

- Insbesondere durch die geplante Ansiedlung der Firma Thales im Bereich des Gewerbegebietes „Gerlinger Höhe“ sowie die perspektivisch vorgesehene Erweiterung der Firma Trumpf (westlich des bestehenden Firmen-Areals in der Dieselstraße) wird sich das Verkehrsaufkommen in diesem Straßennetzbereich – vor allem auch während der morgendlichen und abendlichen Berufsverkehrsspitzenzeiten – entsprechend weiter erhöhen.
- Die für den Planfall bzw. das angestrebte Szenario „Verlegung der Gerlinger Straße in den Bereich der Dornierstraße“ für den Prognosezeitraum 2025 durchgeführten Leistungsfähigkeitsberechnungen für die relevanten Knotenpunkte im Zuge der Siemensstraße
  - Siemensstraße / Weilimdorfer Straße / Herdweg
  - Siemensstraße / verlegte Gerlinger Straße / verlegte Schuckertstraße
  - Siemensstraße / Dornierstraße.

verdeutlichen, dass insbesondere im Bereich der beiden letztgenannten künftigen Knotenpunkte ein entsprechend adäquater Ausbau- bzw. Dimensionierungsstandard erforderlich ist (siehe Punkt Leistungsfähigkeit und Dimensionierung der relevanten Knotenpunkte), damit prognostisch sowohl während der morgendlichen als auch für die abendliche Spitzenzeit eine insgesamt ausreichende Leistungsfähigkeit gewährleistet werden kann.

Dies gilt vor allem auch im Hinblick auf eine leistungsfähige bzw. effektive signaltechnische Koordinierung der Hauptverkehrsströme im Zuge der Siemensstraße.

*(Quelle: Verkehrsuntersuchung im Zusammenhang mit der verkehrsplanerischen Begleitung des städtebaulichen Rahmenplanes (Integriertes Stadtentwicklungskonzept, Planungsgruppe Kölz, 2013)*

# 3. RAHMENPLAN UND HANDLUNGSKONZEPT



Abb.40. Rahmenplan „Bahnhof - Gewerbegebiet Süd“

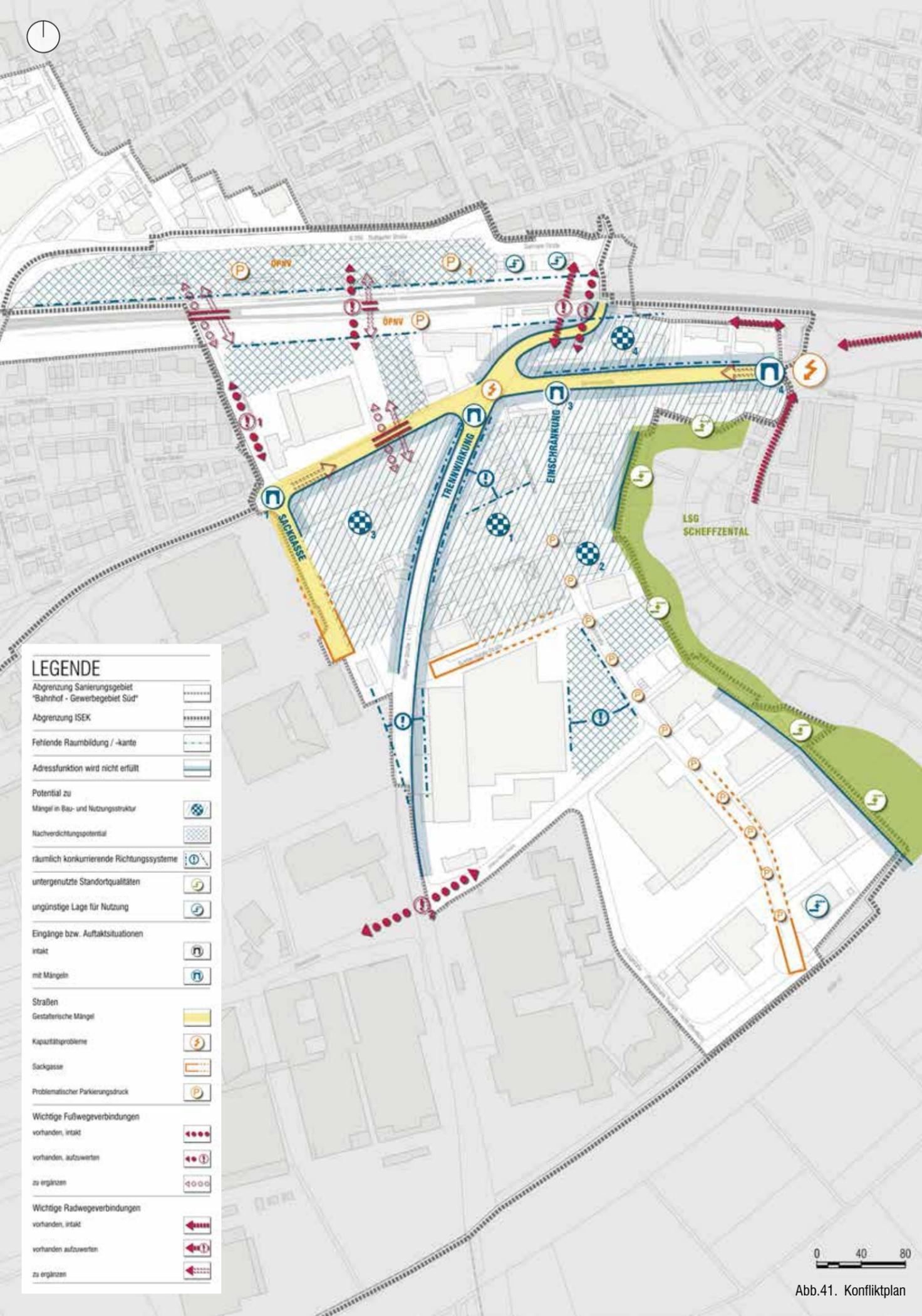


Abb.41. Konfliktplan

### 3.1. DIE HERAUSFORDERUNGEN UND PERSPEKTIVEN

Historisch betrachtet, hat sich das Gewerbegebiet Süd in Ditzingen stetig von der Stadtmitte im Norden nach außen entwickelt. Diese Entwicklung hat sich inzwischen im Norden, Osten und Süden bis an die vorhandenen unüberwindbaren äußeren Trennungslinien bzw. -bereiche vollzogen: die Bahntrasse, das Landschaftsschutzgebiet Scheffzentral und die Bundesautobahn 81. Auch im Westen erscheint der vermeintliche Erweiterungsspielraum angesichts des regionalen Grünzugs aus dem übergeordneten Regionalplan begrenzt. Städtebaulich lassen sich aus diesen Rahmenbedingungen folgende Schlussfolgerungen und Aufgaben ableiten:

#### 3.1.1. Innenentwicklung

Der Handlungsdruck bereits bebaute Gewerbebereiche auf dessen Entwicklungspotentiale hin zu überprüfen und Modernisierungs-, Verdichtungs- und Qualifizierungsprozessen zu unterziehen wächst. Die damit einhergehenden Herausforderungen sind enorm, da Innenentwicklungen ohne Nutzungsänderungen mit der verbundenen Wertschöpfung wenig Anreize zulassen, kleinteilige Eigentumsstrukturen, Gemengelagen, Restwerte und die Freimachung von Grundstücken zu überwinden. Ohne gezielte Unterstützung lassen sich die notwendigen Veränderungen und Potentiale in überschaubaren Zeiträumen nicht lösen. Weiter ist ohne Unterstützung insbesondere ohne Sanierungsförderung nicht zu erwarten, dass einmal kleinteilig strukturierte Bereiche wieder zu größeren Einheiten zusammengefasst werden können. Vielmehr gilt es hier stetige Erneuerungsprozesse zu organisieren und situativ zu handeln.

#### 3.1.2. Die Erweiterungspotentiale strukturieren

Angesichts der vorgenannten Schwierigkeiten wird deutlich, dass erfolgreiche Gewerbestandortpolitik nicht gänzlich ohne Flächenneuausweisungen auskommen kann. Die Strukturierung der noch in Aussicht stehenden unbebauten Flächen muss allerdings sehr bewusst erfolgen. Insofern ist es notwendig, das Gewerbegebiet Süd in Form eines Strukturkonzepts bis in seine heute maximal denkbare Kontur zu denken, ohne sich hinsichtlich dieser Ausdehnung festzulegen oder in feste unflexible Strukturen zu verfallen. Prioritär erscheint dabei, zunächst möglichst große zusammenhängende und gut geschnittene Baufelder zu organisieren. Dies sichert Optionen für großflächige Gewerbeeinheiten, die aus vorgenannten Gründen in bereits bebauten und zergliederten Bereichen keine Entwicklungsperspektive haben. Dies ist insbesondere für die im Gebiet vorhandenen Ankernutzer und deren strategischer Standortsicherung von Bedeutung. Im Vorfeld eruierte Ordnungsstrukturen dienen außerdem der Aufgabe, Flächen für externe Vorhaben vorzuhalten (z.B. 2. BAB Anschluss), Erschließungsabschnitte und Baufelder möglichst effektiv zu halten. Auffällig ist, dass vielmehr die Grundstückszuschnitte und Eigentumsverhältnisse der bislang landwirtschaftlichen Grundstücke über die Orientierung, Gestalt und Gliederung der Baufelder, Erschließungen und Bauvorhaben entschieden haben, als stadtplanerische Überlegungen. Je begrenzter die Flächenreserven sind, desto problematischer erscheint es, die Ordnungsstrukturen derart dem Zufall zu überlassen.

Zur Umsetzung mittlerer und kleinerer Vorhaben sollten zunächst Spielräume in bereits gegliederte Bestandsstrukturen abgeprüft werden. Das daraus resultierende begrenzte Flächenangebot für kleinere Gewerbeeinheiten macht deutlich, dass im Sinne einer ausgewogenen Gewerbestruktur alle bislang ungenutzten Potentiale in den Bestandsstrukturen identifiziert und aktiviert werden müssen.

### 3.1.3. Die Profilierung des Gewerbegebiets

In den Leitsätzen der Stadt Ditzingen ist das Ziel formuliert, „die Stadt zu einem Standort mit höher qualifizierten, zukunftssicheren Unternehmen weiter zu entwickeln und vor allem arbeitsplatzintensiven Betrieben, Kleingewerbetreibenden und innovativen Dienstleistern ausgewogene Entwicklungsverhältnisse zu bieten.“ (FNP 2015) Im Wettbewerb muss sich der Gewerbestandort Ditzingen als wettbewerbsfähige Marke in der Metropolregion Stuttgart behaupten, um potente und leistungsfähige Betriebe und die damit einhergehenden Arbeitsplätze und Einnahmen zu erhalten. Eine starke Marke bedarf eines starken Profils. Dies definiert sich im Wesentlichen über

1. die interne Zusammensetzung,
2. die Außenwirkung bzw. Adresse,
3. die Erreichbarkeit und
4. die Vernetzung mit der Stadt

#### 3.1.3.1. Die interne Zusammensetzung

Am Standort Ditzingen lässt sich unter den ansässigen Unternehmen ein Schwerpunkt technologieorientierter und innovativer Betrieben aus den Bereichen Maschinenbau und Elektrotechnik, den traditionell starken Branchen der Metropolregion Stuttgart, feststellen. Weiter zählen zur Besetzung des Gewerbegebiets Süd zahlreiche Spitzenunternehmen, die mit ihrer Leistungsstärke und Präsenz Maßstäbe setzen. Aus diesem Privileg erwachsen neben den Chancen für die Profilierung des Gebiets auch Herausforderungen und Pflichten für die Ausrichtung des Umfelds. Das vorhandene Nutzungsgefüge und die bauliche Struktur des Gebiets müssen sich an den gesetzten Maßstäben messen lassen.

Die städtebauliche Analyse offenbart in diesem Zusammenhang im Bestand Gemengelage mit erheblichen Qualitätsgefällen. Insbesondere der zentrale Bereich des Sanierungsgebiets, die „historische“ Mitte des Gebiets fällt durch strukturelle Mängel und unstimme Nutzungsgefüge auf. Diese gravierenden Unterschiede gilt es auszugleichen und die Qualitätsstandards im Sinne eines gemeinsamen übergeordneten Profils zu harmonisieren. Die vorhandenen baulichen Mängel und Gemengelage müssen modernisiert und neu strukturiert werden.

Ziel sollte es dabei sein, Ansiedlungspotentiale für Nutzungen zu schaffen, die sich in das Profil des Gebiets fügen. Dazu zählen allen voran klein- und mittlere Unternehmen (KMUs), die sich dem Technologieclusters zuordnen, spezialisierte unternehmensnahe Dienstleister, forschende, entwickelnde und kleine produzierende Unternehmen.

Im Besonderen sollte darauf geachtet werden, profilmfremde Nutzungen nicht weiter auszubauen. Zu dieser Betrachtung zählen aus städtebaulicher Sicht z.B. auch jene Nutzungen die nach BauN-VO §8 in Gewerbegebieten auch ausnahmsweise zulässig sind: kulturelle Einrichtungen und Betriebsnahe Wohnungen. Dennoch ist die Nutzungsgliederung innerhalb des Gebiets so anzulegen, dass im Rahmen der Neuordnung entsprechenden Bestandsnutzungen im Gebiet eine Perspektive aufgezeigt werden kann. Dafür geeignete Standorte erscheinen z.B. in der Randzone zum Scheffental im Zusammenhang mit den dort denkbaren Dienstleistungsnutzungen möglich.



#### 3.1.3.2. Die Adresse

Trotz klarer Konturierung durch die Siemensstraße, die Autobahn 81 und das Scheffental zeigt sich das Gebiet nach außen sehr indifferent. Während im südlichen Bereich zur A81 und zur Gerlinger Straße sich das Gebiet über die großen Ankernutzer Trumpf, G+U und künftig Thales sehr wertig und repräsentativ präsentiert, ist die Außendarstellung zur Siemensstraße und zum Scheffental von baulich stark überalterten, teils sogar schäbigen, leer stehenden und lose zusammengewürfelten Strukturen geprägt.

Aufgrund dieser Mängel und des dringenden Handlungsbedarfs wurde dieser Bereich in das 2005 ausgewiesene Sanierungsgebiet mit aufgenommen. Seither wurden seitens der Stadt bereits einige Schritte unternommen, um diesen Bereich neu zu ordnen, und die Grundlage zu schaffen, die Siemensstraße und mit ihr die Gebietsränder neu zu gestalten und aufzuwerten. Aufgrund der Bedeutung der Siemensstraße als erste unmittelbar wahrnehmbare Adresse für das Gewerbegebiet Süd gilt es unbedingt an diesen Anstrengungen anzuknüpfen und diese fortzuführen.

Dem Anspruch das Gewerbegebiet Süd als gesamtheitliches System wahrzunehmen und zu entwickeln, wird das bestehende Erschließungsprinzip nicht gerecht. Während im südlichen Bereich der Knotenpunkt Gerlinger Straße – Dieselstraße – Johann-Maus-Straße als gemeinsamer Auftakt in den südlichen Gebietsbereich funktioniert, sind die nördlichen Bereiche in isolierte Teilbereiche zergliedert. Ursächlich steht dies mit der starken Trennwirkung der Gerlinger Straße, der Sackgassenerschließung in der Dornierstraße und der eingeschränkten Verflechtungsfähigkeit des Knotenpunkts Schuckertstraße / Siemensstraße im Zusammenhang. Hier muss im Sinne einer ganzheitlichen Gebietsstruktur Abhilfe geschaffen werden.

#### 3.1.3.3. Die Verkehrsanbindung

Die Qualität des Gewerbebestandsorts bemisst sich nicht zuletzt an dessen Erreichbarkeit und Anbindung an die übergeordneten Verkehrssysteme. Positive städtebauliche Entwicklungen müssen Anpassungen an die Verkehrsinfrastruktur nach sich ziehen. Der Verkehrsentwicklungsplan 2020 und die weiteren Verkehrsuntersuchungen konstatieren im Zusammenhang mit dem Gewerbegebiet Süd erheblichen Nachholbedarf:

- Die Siemensstraße mit ihren Anschlussknoten wird als „Flaschenhals“ bewertet.
- Die Anbindung des Gewerbegebiets an den ÖPNV ist ausbaufähig.
- Das Radverkehrsnetz weist Lücken auf und muss ergänzt werden.
- Die fußläufige Erreichbarkeit insbesondere vom Bahnhof aus ist wenig attraktiv.

Die Stadt Ditzingen hat diese Problematik erkannt und im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplan 2020 und zahlreichen darauf aufbauenden Untersuchungen ein Bündel an Maßnahmen erarbeitet. Diese wurden in das im Folgenden beschriebene Handlungskonzept integriert.



Abb.42. Bestandssituation



Abb.43. Gretsch-Unitas



Abb.44. TRUMPF



Abb.45. TRUMPF



Abb.46. Bahnunterführung Gerlinger Straße

### 3.1.3.4. Die Vernetzung mit der Innenstadt

Mit der Siemensstraße und der Bahntrasse liegen zwei starke Trennungslinien zwischen dem Gewerbegebiet Süd und der Innenstadt Ditzingens. Als wichtigster Gewerbebereich und integraler Bestandteil der Stadt muss besonderes Augenmerk auf die wechselseitige Verflechtung gelegt werden. In dieser Betrachtung kommt dem Bahnhof und folgerichtig den darauf hinführenden Bewegungslinien „Dornierstraße“, Fußgängerunterführung Bahnhof und der bestehenden Unterführung Gerlinger Straße eine besondere Rolle zu. Neben seiner Funktion als zentraler Mobilitätsknoten muss der Bahnhof künftig viel stärker als Schnittstelle im Spannungsfeld zwischen Innenstadt und Gewerbegebiet begriffen und ausgestaltet werden. Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept belegt, dass der Bereich dem zentralen Versorgungsbereich der Stadt Ditzingen zuzuordnen ist. Die dort vorhandenen Entwicklungspotentiale sollen dazu genutzt werden, die vorhandenen Hauptgeschäftslagen zu einem Innenstadtcarrée zu ergänzen und die Anbindung zum Bahnhof deutlich aufzuwerten. Die aus der Perspektive der Innenstadt formulierten Entwicklungsziele des Bahnhofsareals decken sich folglich mit den Bedürfnissen des Gewerbegebiets Süd. Von einem aktiven, angebotsstarken und leistungsfähigen Mobilitätsknoten Bahnhof sind Impulse für Innenstadt und Gewerbegebiet Süd zu erwarten.

Die Bewältigung der im Vorfeld beschriebenen Herausforderungen kann nur über ein Bündel aufeinander abgestimmter und ineinander greifender Maßnahmen erreicht werden. Dabei wurden Ergebnisse und Empfehlungen aus zahlreichen Untersuchungen unterschiedlichster Fachdisziplinen und Planungsbereichen zusammengetragen und in das übergeordnete Strukturkonzept und den darauf aufbauenden Rahmenplan eingeflochten.



Abb.47. Siemensstraße



### 3.2. DAS STRUKTURKONZEPT

#### 3.2.1. Die Entwicklungslinien

Die noch freistehenden Erweiterungsmöglichkeiten des Gewerbegebiets Süd erstrecken sich entsprechend den Darstellungen im Flächennutzungsplan, des Regionalplans und der vorhandenen topografischen Gegebenheiten ausschließlich nach Westen. Das Strukturkonzept zeigt zunächst Entwicklungslinien auf und versucht, die verbleibenden Flächen konzeptionell vorzustrukturieren, um den notwendigen Beratungen und Abstimmungen mit den Entscheidungsträgern, Eigentümern, Trägern öffentlicher Belange und Unternehmen eine gemeinsame Grundlage zu geben, ohne sich hinsichtlich dieser Ausdehnung oder genauen Ausgestaltung festzulegen. Die zur Entwicklung dargestellten Flächen sind im FNP weitgehend als Bauflächen dargestellt. Die im Strukturkonzept über den FNP hinausgehenden Bereiche reichen im Westen bis an den Regionalen Grünzug. In diesem Bereich liegen heute zwei große landwirtschaftliche Anwesen, die von einer Erweiterung bis zum regionalen Grünzug betroffen wären. Eine darüber hinausreichende Entwicklung muss aus Gründen der Regionalplanung derzeit als unwahrscheinlich eingestuft werden. Die dazu notwendige Ergänzung des bestehenden Erschließungssystems folgt dem Gebot der Effizienz, ohne das durch die Verlegung der Gerlinger Straße gewonnene schlüssige Gesamtsystem zu vernachlässigen. Es entstehen große zusammenhängende und gut geschnittene Baufelder. Diese lassen sich im Bedarfsfall in kleinere Module aufgliedern, erhalten aber in dieser Form auch Spielräume für großflächige Neuansiedlungen oder Erweiterungen offen.

Angesichts der seit Jahren bekannten Kapazitätsengpässe im Bereich der Siemensstraße und ihrer Knotenpunkte muss mit der Verdichtung des Gewerbegebiets Süd zwingend an Entwicklungsszenarien des vorhandenen Verkehrssystems gearbeitet werden. Bereits heute ist bekannt, dass die jüngsten Neuansiedlungen und anstehenden Erweiterungen trotz erheblicher Anstrengungen beim Ausbau der ÖPNV-Anbindung diese Situation nochmals verschärfen werden. Die flankierend zum ISEK durchgeführten Verkehrsuntersuchungen haben ergeben, dass ein neuer Autobahnanschluss im südwestlichen Bereich des Gewerbegebiets Süd die entscheidende Entlastungswirkung für die neuralgisch beanspruchten Bereiche insbesondere in der Siemensstraße und eine optimale Anbindung der Gewerbeflächen sicherstellen würde. Vor diesem Hintergrund wurde im Strukturkonzept eine der möglichen Trassen entlang des regionalen Grünzugs mit Anbindung an die Siemensstraße berücksichtigt.

#### 3.2.2. Die Adressbildung

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Rahmenbedingungen erhält das Gebiet eine klar definierte Kontur. In den dadurch zu benennenden Randzonen lassen sich nun erhöhte Anforderungen bezüglich der Außendarstellung formulieren. Im Sinne eines wertigen Gebietprofils kann Vorhaben mit dem Anspruch einer repräsentativen Ausstrahlung in diesen Bereichen Vorrang eingeräumt werden. Einsehbare Lagerflächen, Chaotische und gesichtslose Rückseiten oder großflächige ungegliederte Asphaltflächen gilt es hier zu verhindern. Die Adresszonen um das Gewerbegebiet Süd lassen sich in unterschiedliche Bereiche einteilen. **Entlang der Bundesautobahn und**, die Realisierung vorausgesetzt, **entlang des neuen Autobahnzubringers** besteht für die in diesen Bereichen bereits vorhandenen Ankernutzer die Möglichkeit sich nach außen adäquat darzustellen. Dies wird bereits in Teilbereichen eindrücklich und vorbildlich genutzt.

LEGENDE	
Abgrenzung Sanierungsgebiet "Bahnhof - Gewerbegebiet Süd"	
<b>UNTERSCHIEDLICHE STÄRKE GEWERBEFLÄCHEN</b>	
<b>Ankernutzer des Quartiers</b>	
STRUKT. MITTLERE FLÄCHENKAPAZITÄT STRUKT. MITTLERE FLÄCHENKAPAZITÄT	
<b>Gewerbe</b>	
HISTORISCHER KERN DES GEWERBEGEBIETS HANDWERK- UND KLEINMETZGERE	
<b>Handwerk</b>	
Dienstleister, Startups EMPFEHLUNGEN FÜR TAGELAGER, AUSSTELLUNGEN, GASTRONOMIE, SOBBEREICHUNG	
<b>Nutzer der "Grünraumqualität"</b>	
UNTERNEHMEN MIT HOHER BEWERTUNGSDICHTUNG NACHGELEGENE DIENSTLEISTER	
<b>KMU's / Netzwerker des Technologieclusters</b>	
Standortvorteile für großflächigen nicht zentrenrelevanten Einzelhandel	
bevorzugte Standorte für gastronomische Nahversorgung	
Entwicklung von zentrenrelevantem Einzelhandel	
<b>ERSCHLIESSUNG</b>	
best. Bundesautobahn	
best./geplante Sammel- / Verbindungsstraße	
best./geplante Erschließungsstraße	
<b>BEBAUUNG</b>	
Quartiersadresse (außen / intern)	
Exponierte Adresslagen Standorte für repräsentative Gebäude zur Markierung wichtiger Quartierskoordinaten	
Nummer des Adressbereiches	
gewerbliche Baufläche laut FNP	
städtetypisch derivable Entwicklungsflächen, die im FNP noch nicht dargestellt sind (ca. 7,7 ha)	
Nachverdichtung / Umstrukturierung	
<b>GRÜNFLÄCHEN</b>	
Eingrünung	
Karte regionaler Grünzug	

0 65 130

Abb.48. Strukturkonzept



**II** Auf Höhe der Berblingenstraße und entlang des geplanten Autobahnzubringers offenbart sich die besondere Herausforderung, eine hochwertige Außendarstellung auf Grundstücken in Richtung anbaufreier Hauptverkehrsstraßen sicher zu stellen. Die Notwendigkeit der rückwärtigen Erschließung der Grundstücke provoziert insbesondere bei kleinen und mittleren Einheiten eine abgewandte Orientierung. Für diese bereits baulich besetzte Adresszone wird daher die vorhandene Eingrünung als richtiges Mittel der Wahl eingestuft.

**III** Das Baufeld zwischen Diesel- und Dornierstraße ist bislang geprägt von den großen Werkhallen des Technologieparks Ditzingen. Bewertet man die Aussage des Einzelhandels- und Zentrenkonzept hinsichtlich der Möglichkeit großflächigen nicht zentrenrelevanten Einzelhandel im Gewerbegebiet anzusiedeln aus städtebaulicher Sicht, so bietet dieser Bereich entsprechende Standortvorteile. Das Baufeld ist ausreichend groß und bietet die notwendige Präsenz, Erreichbarkeit und Anbindung über die Dornierstraße an den Bahnhof und künftigen ZOB. Die übrigen Bereiche innerhalb des Plangebiets sind vornehmlich im Bestand kleinteilig strukturiert oder gehören, wie im südlichen Bereich, zum sensiblen Betriebsumfeld der ansässigen Ankernutzer.

**IV** Im weiteren Verlauf der Siemensstraße liegen die Adressbereiche mit dem größten Handlungsbedarf bzw. -potential. Die Lagerflächen der Landespolizei in dem flächenintensiven Sheddachgebäude sowie insbesondere großflächige Gewerbeflächen erscheinen zur Adressbildung ebenso ungeeignet wie nach heutigen Maßstäben ineffizient. Hier erscheint eine höhere und qualitativere Nutzungsdichte angemessen. Zudem steht es einem verkehrstechnisch notwendigen Ausbaus der Siemensstraße im Wege.

Im Zuge der Verlegung der Gerlinger Straße und einer denkbar scheinenden Verlagerung und Erweiterung der Tankstelle entsteht **zwischen Dornierstraße und Schuckertstraße** ein zusammenhängendes Baufeld zur Neuansiedlung das bestehende Profil ergänzender Nutzungen. Entsprechend der Ausweisung als eingeschränktes Gewerbegebiet sind es idealerweise Unternehmen mit hohen Büroanteilen ergänzt durch kleinere Labore, Werk- und Versuchshallen mit immissionsarmen Prozessen. Der Bereich erscheint prädestiniert für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) des Technologieclusters. Dies können bspw. Dienstleister für vorhandene Ankernutzer in den Bereichen Forschung und Entwicklung sein. Die unmittelbare Lage zum Bahnhof und zur Siemensstraße bietet aufgrund der guten Erreichbarkeit und der möglichen Repräsentation besondere Vorteile, welche im Zusammenspiel mit den Führungsvorteilen zu den leistungsstarken Unternehmen vor Ort dieses Szenario realistisch erscheinen lassen. Städtebaulich bestehen für diesen Bereich der Siemensstraße besondere Anforderungen. Der Ausbau zu einem innerstädtischen Boulevard bedarf durchgängiger Raumkanten mit einer Mindesthöhe von 3 Geschossen. Frequenzabhängige Dienstleister (z.B. Tankstelle) und Händler nicht zentrenrelevanter Sortimente (z.B. Autohandel) lassen sich in der Erdgeschosszone punktuell integrieren (s. Abbildungen). Aufgrund der Notwendigkeit der rückwärtigen Erschließung zur Gewährleistung des notwendigen Verkehrsflusses in der Siemensstraße ist besonderes Augenmerk auf die Orientierung der Baukörper zu legen. Angesichts der besonderen Hürden und Herausforderungen zur Ordnung der Bestandssituation und der vorhandenen Potentiale liegt dieser Bereich in der Sanierungsförderung.

**V** Der **östliche Rand des Gebiets** ist stark geprägt von der steilen Hangkante zum Landschaftsschutzgebiet Scheffzentral hin. Den vorhandenen Nutzungen entlang der Schuckertstraße gelingt es allerdings kaum, von diesem attraktiven Grünzug zu profitieren. Die kleingliedrige und teils marode wirkende Baustruktur orientiert sich zum einen zur Straße, zum anderen schieben sie sich mit ihren Rückseiten möglichst weit an die Hangkante heran. In der Gesamtheit betrachtet bietet dieser Bereich mit dem direkten Bezug zum Landschaftsraum gegenüber den anderen Randzonen im Gewerbegebiet besondere Standortvorteile. Insbesondere für Unternehmen mit einem hohen Anspruch an das Arbeits- und Betriebsumfeld sind diese Qualitäten interessant. Dazu zählen z.B. Dienstleister im Bereich der Kreativwirtschaft, Vorentwicklung, des Innovationsmanagements und Spin-Offs, aber auch Unternehmensberatungen und Einrichtungen mit hohem Kundenverkehr wie z.B. berufliche Bildung oder Personalmanagement legen Wert auf ein attraktives Umfeld. Des Weiteren sind Serviceeinrichtungen wie Beherbergungen mit Ausstellungs-, Tagungs- und Gastronomieangeboten in der Lage die Standortvorteile in Betriebsvorteile umzusetzen. Folglich muss die Bestandssituation qualitativ und quantitativ als stark untergenutzt eingestuft werden. Die städtebauliche Konzeption sieht daher eine Umstrukturierung dieser Flächen vor. Ziel sind bauliche Anordnungen, die sich zum Landschaftsschutzgebiet hin öffnen, den nach §32 BNatSchG eingestuften Gehölzstrukturen mehr Luft geben und zur Schuckert- und Siemensstraße eine klare Raumkante ausbilden.

Im südöstlichen Bereich des Scheffzentals werden die Möglichkeiten zur Außendarstellung und Lagequalitäten ebenfalls kaum genutzt. Angesichts der vermeintlichen Stabilität der dort vorhandenen Strukturen wurden hier zunächst keine veränderten baulichen Anordnungen überprüft. Gelangt allerdings Bewegung in die vorhandene Struktur durch z.B. die Nachverdichtung des Gerüstlagerplatzes oder die Verlagerung des Autohauses an einen günstigeren Geschäftsstandort, wird im Zuge einer Bebauung die Würdigung dieser Standortbesonderheiten empfohlen.

Innerhalb der umfassenden Adressbereiche heben sich besonders exponierte Lagen wie z.B. Ecksituationen, Eingangsbereiche und das Ende von Blickachsen hervor. Zur Inszenierung dieser wichtigen Gebietskoordinaten sollten hier Spielräume für markante und exponierte Baukörper gelassen werden. Im Übergang zur freien Landschaft nach Westen wird empfohlen Flächen für intensive Randeingrünungen auszuweisen.

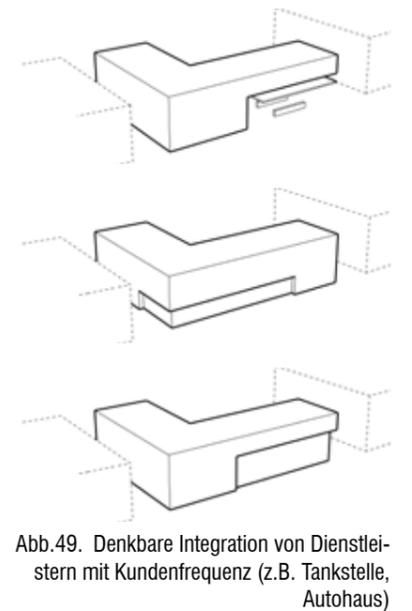


Abb.49. Denkbare Integration von Dienstleistern mit Kundenfrequenz (z.B. Tankstelle, Autohaus)

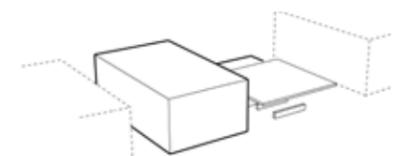


Abb.50. Zu vermeidendes Negativbeispiel

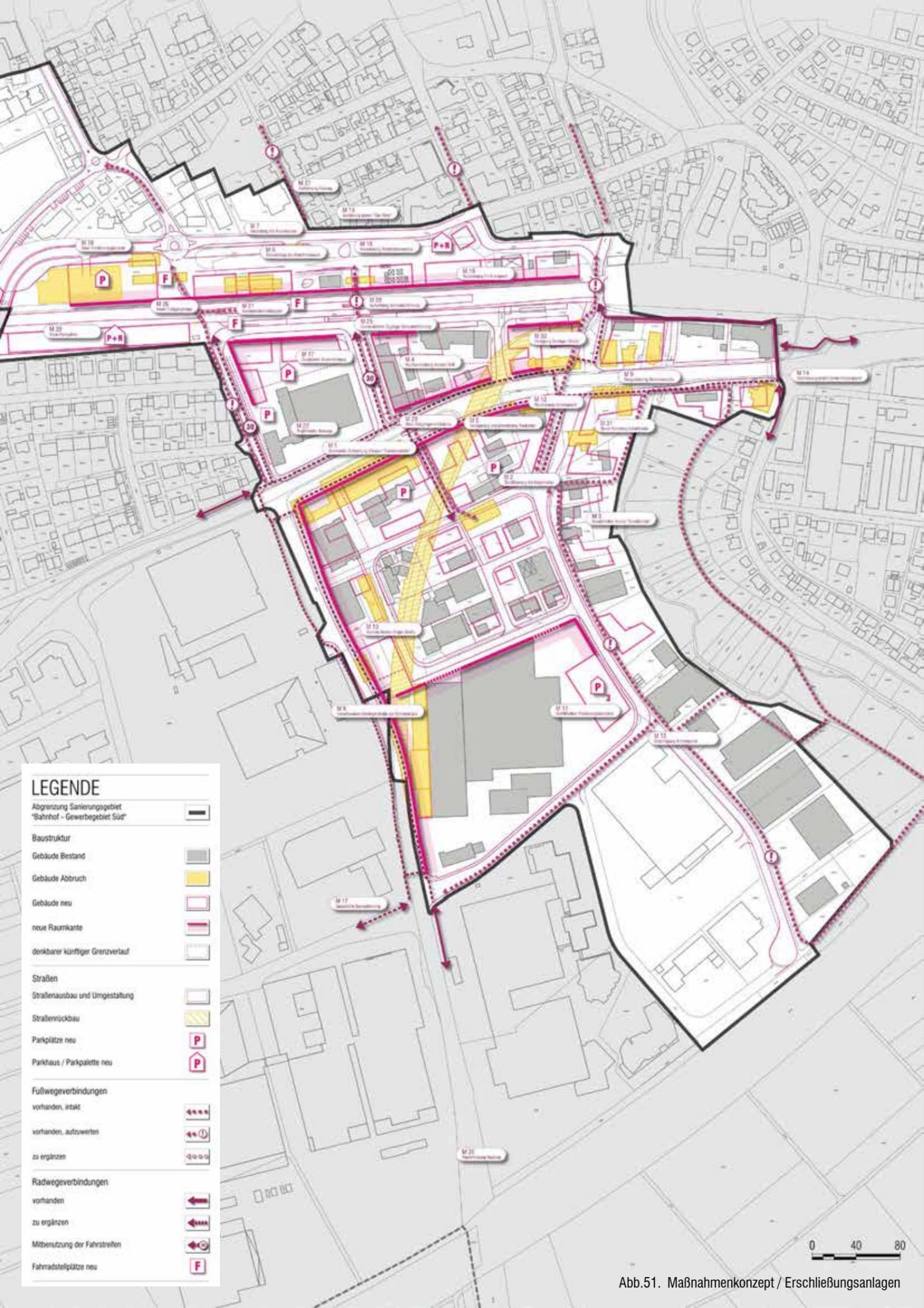
### 3.2.3. Das Erschließungssystem

Wie bereits im Vorfeld dargestellt, zerschneidet der diagonale Verlauf der Gerlinger Straße das Gebiet in zwei bis drei isolierte Bereiche. Die Grundstücke nördlich des Knotenpunkts Johann-Maus-Straße sind in der Folge spitzwinklig geschnitten. Es herrschen gegenseitig konkurrierende Richtungen vor, die eine attraktive Raumbildung und Adressierung nicht zulassen. Der Vorschlag, die Gerlinger Straße auf die Dornierstraße zu Verschwenken und die Knotenpunkte an der Siemensstraße neu zu ordnen eröffnet für diese Bereiche besondere Chancen. Ohne diagonale Trennungslinie lässt sich dieser zentrale kleingegliederte und ursprüngliche Bereich in einem einheitlichen Richtungssystem weiterentwickeln. So kann die Aufwertung der Außendarstellung von Gerlingen kommend durch die Verlagerung der Adresszone ohne umfassende Rückbaumaßnahmen genutzter Gebäude in diesem Bereich erfolgen. Entsprechend der vorhandenen Nutzungen wird empfohlen diese zentrale Zone schwerpunktmäßig für Handwerks- und Kleinbetriebe vorzuhalten.

### 3.2.4. Die Abstimmung der Richtungssysteme

Am Beispiel der Gerlinger Straße können die Auswirkung sich widerstreitender Richtungssysteme sehr deutlich studiert werden. Es entstehen nicht nutzbare Restflächen und chaotische Baustrukturen ohne Zusammenhalt. Effiziente und berechenbare Entwicklungen sind ebenso wenig möglich, wie die Etablierung eines wertigen / wirtschaftlich geordneten Gesamtsystems.

Die Frage des Umgangs mit unterschiedlichen Richtungssystemen stellt sich auch in den bislang unbebauten Bereichen. Dies ist häufig der aus städtebaulicher Sicht zufälligen Vorprägung durch den Zuschnitt der landwirtschaftlichen Flurstücke geschuldet. Im Strukturkonzept wurde dazu der Versuch unternommen, jeweils die vorrangig zu berücksichtigende Richtungen zu identifizieren und den zu bebauenden Baufeldern zuzuordnen. Im Sinne eines übergeordneten Ordnungssystems sollten Richtungswechsel in der Anzahl begrenzt und über entsprechende Pufferzonen bewerkstelligt werden. Innerhalb dieser Pufferzonen können Freianlagen (Stellplätze Zufahrten, Erschließungszonen) und Solitärgebäude (i.d.R. ohne Richtung) angeordnet werden. Dabei ist auf eine ausreichende Durchgrünung zu achten. Die großflächigen Protagonisten können dieses System auf Ihrem Betriebsgelände selbst strukturieren und aus ihren Betriebsbedürfnissen entwickeln. Um die Bereiche mit mittleren und kleineren Betriebseinheiten zu strukturieren bedarf es eines übergeordneten und flexiblen Ordnungssystems, das in der Lage ist, als gemeinsamer Nenner Quartiers bildend und Gebiets prägend zu wirken. Dies ist in aller Regel von außen planerisch zu formulieren und mit den entsprechenden Instrumenten der Bauleitplanung umzusetzen.



### 3.3. DER RAHMENPLAN UND MASSNAHMENKATALOG

#### 3.3.1. Die Nutzungs- und Baustruktur

Der Rahmenplan fasst alle wesentlichen Maßnahmen und Ziele aus den integrierten und begleitenden Planungen und Untersuchungen zusammen und bringt sie in eine räumliche Anordnung zueinander. Für die Durchführung der Sanierung bildet er somit einen wichtigen Handlungsleitfaden und grundsätzliche Entscheidungsgrundlage. Die im Rahmenplan getroffenen Aussagen müssen im Zuge des Umsetzungsprozesses mit den Beteiligten weitergehend untersucht werden. Statt die räumlichen Aussagen zu dogmatisch zu begreifen muss der Rahmenplan im Detail für die Umsetzung flexibel bleiben ohne die übergeordneten Leitlinien zu konterkarieren. Zu den übergeordneten Leitlinien zählen z.B.

- die Entwicklung des Bahnhofsareals als wichtiger Baustein im Einzelhandelsgefüge des zentralen Versorgungsbereichs und als Anker im Mobilitätskonzept der Stadt Ditzingen
- die Aufwertung der Außendarstellung und Adressbildung des Gewerbegebiets
- das anzustrebende Nutzungsprofil
- die Bildung des öffentlichen Raums durch die Schaffung wichtiger Raumkanten
- die geplante Hierarchisierung und künftige Gliederung des Erschließungssystems
- der Ausbau des ÖPNV-Angebots
- die Ergänzung des vorhandenen Fuß- und Radwegenetzes

Im Zuge der Umsetzung sind die einzelnen Maßnahmen und zugeordneten Planungen schrittweise zu konkretisieren. Dies gilt insbesondere für die Fachplanungen bezüglich des ÖPNV-Ausbaus und die verkehrstechnische Konstruktion der Verkehrsanlagen zur genauen Bestimmung von Straßenbegrenzungslinien und künftigen Grundstücksgrenzen.

Im weiteren werden die einzelnen Maßnahmen grundsätzlich benannt, verortet und näher beschrieben.

Abb.51. Maßnahmenkonzept / Erschließungsanlagen



#### M 1 Strukturelle Aufwertung der Adresse „Siemensstraße“

Sieht man von den Fahrzeugbewegungen auf der BAB 81 und der Prominenz der dort liegenden Adressbereiche des Gewerbegebiets Süd ab, so fällt der Siemensstraße die Rolle der „ersten Adresse“ des Gebiets zu. Die Verschwenkung der Gerlinger Straße auf die Dornierstraße und die Neuordnung des Knotenpunkts Schuckertstraße / Siemensstraße eröffnen die notwendigen Spielräume, um in dem dazwischen liegenden Bereich eine repräsentative und qualitative Nutzungs- und Baustruktur zu entwickeln, die den Ansprüchen einer wertigen Außendarstellung entspricht. Diese Anforderung ist Lagegunst zugleich. Der Rahmenplan sieht daher eine Erhöhung der Dichte und Qualifizierung der Nutzungen vor. Säumende mindestens 3-geschossige Gebäude erzeugen die gewünschte Raumbildung und bieten Platz für neue Unternehmen und Dienstleister, die sich zur Siemensstraße präsentieren können. Der Bereich erscheint prädestiniert für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) des Technologieclusters, die das vorhandene Unternehmensgefüge ergänzen. In den rückwärtigen Grundstücksbereichen können kleinere Labore, Werk- und Versuchshallen mit immissionsarmen Prozessen ergänzt werden. Frequenzabhängige Dienstleister (z.B. Tankstelle) und Händler nicht zentrenrelevanter Sortimente (z.B. Autohandel) lassen sich in der Erdgeschosszone punktuell integrieren und nach Süden bis zur rückwärtigen Erschließung erweitern.

#### M 2 Qualifizierung der Baustruktur im Bereich Schuckert- und Maybachstraße

Ohne die diagonale Zergliederung durch die Gerlinger Straße lässt sich dieser zentrale kleingegliederte und ursprüngliche Bereich zu einem zusammenhängenden Baufeld mit einheitlichem Richtungssystem weiterentwickeln. Die bislang kaum nutzbaren weil angeschnittenen Grundstücksteile können sinnvoll ergänzt werden. Innerhalb des Gewerbegebiets Süd kann dieses Baufeld in der Folge die Aufgabe übernehmen, Platz für kleinteilige Gewerbestrukturen mit geringeren Büroanteilen aufzunehmen. Dazu können z.B. Handwerks- und kleinere Produktionsbetriebe zählen. Um für diese Zielgruppe ausreichend Flächen anbieten zu können und Konflikte bzw. Abwehransprüche zu vermeiden muss empfohlen werden, Nutzungen die nach §8 BauN-VO „Gewerbegebiete“ ausnahmsweise zugelassen werden können (betriebsnahes Wohnen und kirchliche Einrichtungen) für die Zukunft auszuschließen und wenn möglich deren Verlagerungen an geeignetere Standorte zu fördern.

#### M 3 Neudefinition der nordwestlichen Kontur „Scheffzental“

Die bauliche Qualifizierung der Bereiche zum Scheffzental zielt auf die Nutzung der mit diesem Landschaftsraum verbundenen Standortvorteile. Folglich öffnen sich die Baukörper zum Landschaftsschutzgebiet in Form halbprivater dreiseitig umfasster Höfe. Diese Anordnung vergrößert den Anteil der Nutzflächen in den Gebäuden mit Blickbeziehungen in die Grünfläche. So erscheint es möglich, ein angemessenes Angebot für Unternehmen mit einem hohen Anspruch an das Arbeits- und Betriebsumfeld zu bilden. Dazu zählen z.B. Dienstleister im Bereich der Kreativwirtschaft, Vorentwicklung, des Innovationsmanagements, Denkfabriken und Spin-Offs, aber auch Unternehmensberatungen und Einrichtungen mit hohem Kundenverkehr wie z.B. aus dem Bereich der beruflichen Bildung legen Wert auf ein attraktives Umfeld.

#### M 4 Nachverdichtung und Aufwertung des Bereichs zwischen Siemensstraße und Gleisanlagen

Der Bereich nördlich der Siemensstraße ist verkehrlich ausgesprochen gut angebunden. Er liegt unmittelbar am S-Bahn-Haltepunkt und ist zudem mit dem PKW sehr gut zu erreichen. Vor diesem Hintergrund erscheint der Bereich deutlich untergenutzt. Der Rahmenplan stellt folglich die Verdichtungspotentiale dar. Die dabei gewählte bauliche Anordnung korrespondiert mit den baulichen Vorhaben nördlich der Gleise. Angesichts des Umfelds und der verkehrsgünstigen Lage ist der Bereich prädestiniert für bürogebundene Arbeitsplätze. Zentrenrelevante Einzelhandelsangebote sind auszuschließen. Unterirdische Parkieranlagen lassen sich unter Ausnutzung der Topografie einfach erschließen.

#### M 5 Verlagerung und Erweiterung der Tankstelle

Die Tankstelle auf der südlichen Seite der Siemensstraße liegt aktuell eingeeengt zwischen Gerlinger Straße und Schuckertstraße auf einer Fläche von etwa 1.250 m<sup>2</sup>. Mit der Verlegung der Gerlinger Straße eröffnen sich Spielräume zur Verlagerung und Erweiterung. Aus städtebaulicher Sicht wurden dazu folgende Bereiche betrachtet und bewertet:

1. Neuansiedlung gegenüber der zweiten Tankstelle. Städtebaulich kann es sinnvoll sein, die Angebote an einer Stelle zu Bündeln. Im Bereich der heutigen Waschboxen hätte dies zum Vorteil, dass dieser mit dem Neubau der Tankstelle eine Aufwertung erfahren würde. Als nachteilig bewertet werden muss allerdings, dass...

... das Flächenangebot eine Erweiterung gegenüber dem heutigen Standort ohne Inanspruchnahme weiterer Nachbargrundstücke nicht zulassen würde.

... im Zuge der geplanten Hochwasserschutzmaßnahme die angepasste Böschung die Fläche gegenüber der Bestandstankstelle verkleinert.

... dieses Nahversorgungsangebot für das Gewerbegebiet Süd entfällt,

... die Anordnung einer „leuchtenden“ Tankstelle am Ende des Scheffzentals durch Grünstrukturen abzuschirmen wäre.

2. Die Anordnung der Tankstelle zwischen Schuckertstraße und Dornierstraße. In diesem Bereich ist sie in die Erdgeschosszone der vorgesehenen raumbildenden Bebauung zu integrieren und sollte sich dieser anpassen. Die entscheidenden Vorteile dieser Lage sind die Spielräume zur Erweiterung (2.500 qm sind durchaus denkbar) und die zusätzliche rückwärtige Anfahrbarkeit. Ausgeschlossen bleiben kann somit auch die städtebaulich nicht zu empfehlende Anordnung an der exponierten Ecke. Für die Raum- und Adressbildung in der Siemens- und Schuckertstraße ist die bauliche Ausbildung dieser Ecke von besonderer Bedeutung. Die Anordnung einer Tankstelle geht zwangsläufig mit einer umfangreichen Auflösung bzw. „Aushöhlung“ der Erdgeschosszone einher, was in diesem Zusammenhang als kontraproduktiv zu bewerten ist. Darüber hinaus ist es aus verkehrlicher Sicht anzuraten, Abstand zum Kreuzungsbereich und dessen Aufstellbereichen zu halten, um Konflikte bei der Verkehrsabwicklung zu minimieren.





## M 6 Entwicklung des Bahnhofsareals

Das im Rahmen des Ideen- und Realisierungswettbewerb „Bahnhofareal Ditzingen“ ausgewählte Konzept sieht eine ausgewogene Entwicklung des Areals vor. Dem bestehenden Empfangsgebäude wird ausreichend Luft gelassen, die Baukörper sind einfache und klar zueinander angeordnet. Jedem wurde ein Nutzungsschwerpunkt zugeordnet, der in seiner Auswahl auf die Ergänzung der vorhandene Angebotsstruktur in Ditzingen ausgerichtet ist. Da das Bahnhofsareal zum zentralen Versorgungsbereich gehören wird, zählt dazu vor allem eine Mischung aus zentrenrelevanten Einzelhandelsangeboten verschiedener Größenordnungen. Ferner sind mobilitätsaffine Angebote und Gesundheitsdienstleistungen zu jeweils einem Schwerpunkt zusammengefasst. Die klaren Raumkanten der Anordnungen werden von den baulichen Strukturen südlich der Gleise aufgenommen. Die in der Fläche ausreichend zurückhaltende Bebauung lässt Raum für Aufenthaltsflächen und die zu integrierenden Mobilitätsbausteine (ZOB, Kiss+Ride, Taxi,...).

## M 7 Gestaltung der Raumkanten entlang der Stuttgarter Straße

Der Bahnhof ist als wichtigster Umstiegs- und Ankunftsbereich in Ditzingen zugleich Aufenthaltsort für Reisende, Besucher und Bürger. Hier zeigt sich die Stadt, hier prägt sich der „erste Eindruck“. Besondere Aufmerksamkeit gilt es daher auch auf die gegenüberliegenden Baustrukturen zu legen. Hier identifiziert das ISEK Innenstadt Möglichkeiten die Raumkante durch die Nachverdichtung von Baulücken zu schließen und aufzuwerten. Unterstützt werden sollen diese Maßnahmen durch die zu ergänzende Straßenraumbegrünungen in der Stuttgarter Straße und dem Ziel, einen grünen „City Ring“ zu etablieren.

## 3.3.2. Die Verkehrssysteme und der öffentliche Raum

### 3.3.2.1. Die Straßen

Das Verkehrssystem im Gewerbegebiet Süd wurde bereits umfassend im Rahmen des integrierten Verkehrsentwicklungsplan Ditzingen 2020 vom 15.09.2006 untersucht. Auf die dort getroffenen Aussagen wird hier grundsätzlich Bezug genommen, bzw. diese aktualisiert.

## M 8 Verschwenken der Gerlinger Straße auf die Dornierstraße

Der heutige Verlauf der Gerlinger Straße und die damit zusammenhängende Anordnung der Knotenpunkte auf der Siemensstraße hat für das Gewerbegebiet Süd wesentliche Nachteile. Das Gebiet wird zunächst grob in einen östlichen und westlichen Bereich geteilt. Städtebaulich besonders problematisch zu werten sind die daraus resultierenden Konsequenzen:

1. Die so vorhandene räumliche Nähe zwischen Knotenpunkt Siemensstraße / Gerlinger Straße und Schuckertstraße schränkt dessen Verflechtungsfunktionen stark ein. Diese Einschränkung der Einbindung in das Straßennetz führen zu Isolationseffekten der von der Schuckertstraße erschlossenen Bereiche.
2. Die Dornierstraße endet als Sackgasse. Der davon erschlossene Bereich ist ebenfalls isoliert.
3. Zahlreiche Grundstücke im nördlichen Bereich der Gerlinger Straße sind spitzwinklig zur Straße angeordnet. Es entstehen Restflächen. Die Orientierung zur Straße hin findet nicht statt.



In der Folge zergliedert sich das Gebiet in mehrere voneinander unabhängige Teilbereiche. Das Erschließungssystem des Gewerbegebiets Süd zeigt sich insgesamt unschlüssig und rudimentär. Eine übergeordnete Systematik mit klarer und durchgängiger Hierarchisierung und Abstufung der Straßen ist nicht vorhanden. Es bedarf einer Veränderung dieser Sachverhalte um diese isolierten Bereiche im Sinne einer ganzheitlichen Gebietsentwicklung in einen schlüssigen Gesamtzusammenhang zu bringen.

Mehrere städtebauliche Untersuchungen kamen zu dem Ergebnis, dass die Verschwenkung der Gerlinger Straße auf die Dornierstraße dazu einen entscheidenden Beitrag leisten kann:

1. Die Schuckertstraße kann so in Form eines Vollknotens an die Siemens- und Gerlinger Straße angebunden werden. Dadurch erreicht Sie einen Status der in der Hierarchie vergleichbar mit der Dieselstraße ist.
2. Die Dornierstraße wird von der Gerlinger Straße vereinnahmt und zur zentralen Hinführung des Gebiets auf das Rückgrat Siemensstraße. Anknüpfend daran ist in Verlängerung dazu eine neue Fußgängerquerung über die Gleise, die Zufahrt zum P+R Angebot geplant und die Linienführung der neuen Busanbindung zwischen Bahnhof und Gewerbegebiet geplant. Diese neue Bewegungslinie erhält in der Folge für alle Verkehrsteilnehmer nördlich wie südlich der Siemensstraße eine zentrale Verbindungsfunktion.
3. Die bislang schräg angeschnittenen und kleinteiligen Grundstücke beidseits der Gerlinger Straße können zu einem Teilbereich zusammengefasst werden.

Das Erschließungssystem des Gewerbegebiets unterliegt so einer klaren Hierarchie, beginnend mit der Siemensstraße, welche die wesentlichen übergeordneten Verkehre aus Richtung Leonberg, Hirschlanden, Weillimdorf, Gerlingen und der Autobahn aufnimmt. Als 2. Ebene die darauf hinführenden Verkehrsachsen aus den Nachbarorten – im Gewerbegebiet ist dies die Gerlinger Straße, in 3. Ebene die gewerbegebietseigenen Sammelstraßen (Dieselstraße und Schuckertstraße) mit den daran anschließenden Stichstraßen (4. Ebene).

## M 9 Neugestaltung und Ertüchtigung der Siemensstraße

Spätestens mit Realisierung der Westumfahrung Ditzingens repräsentiert sich die Stadt und das Gewerbegebiet sehr stark über die Siemensstraße. Sie entwickelt sich zunehmend als verteilendes Rückgrat der übergeordneten Verkehrsströme in Richtung Innenstadt, Bahnhof und der südlich davon liegenden Gewerbegebiete. Weder der Ausbaustandard noch die Straßenraumgestaltung und begleitende bauliche Struktur wird dieser Funktion gerecht. Insbesondere die Knotenpunkte Weillimdorfer Straße und Gerlinger Straße erreichen regelmäßig ihre Kapazitätsgrenze. Vor diesem Hintergrund wird in allen dazu in jüngster Zeit angestellten Untersuchungen die Notwendigkeit



des Ausbaus formuliert. Dieser kann angesichts der Rahmenbedingungen nicht ausschließlich nach Verkehrsmengen des motorisierten Individualverkehrs erfolgen. In den Seitenräumen sind Bedürfnisse aus dem Radwegkonzept und dem baulichen Neuordnungskonzept zu berücksichtigen. In der Folge wird vorgeschlagen, die Siemensstraße in diesem zentralen Abschnitt als Allee auszugestalten, um ihr so den zugeordneten repräsentativen Charakter zu verleihen.

Der endgültige zu realisierende Ausbauquerschnitt hängt von wesentlichen Faktoren ab, die in aufbauenden Untersuchungen gegeneinander abzuwägen sind. Dazu zählen:

- Flächenverfügbarkeiten,
- Kosten für den Ausbau,
- die künftig abzuwickelnden Verkehrsmengen und als Grundlage dafür,
- die Entwicklung der im Gewerbegebiet Süd ansässigen Unternehmen und der Zahl der dort angebotenen Arbeitsplätze,
- künftige Neuansiedlungen und
- die Realisierung eines zweiten Autobahnanschlusses

Die im beiliegenden Rahmenplan gewählten Fahrbahnaufteilungen in der Siemensstraße fußen auf Ergebnisse begleitender Verkehrsuntersuchungen. Im Gegensatz zum Verkehrsentwicklungsplan 2020 und dem darauf aufbauenden Rahmenplan Südliche Siemensstraße aus dem Jahr 2009 berücksichtigen die jüngsten Modellrechnungen nun auch die im Bau befindliche Ansiedlung der Fa. Thales. Mit Realisierung des zweiten Autobahnanschlusses kann dieser Ausbaustandard hinsichtlich seines Flächenverbrauchs optimiert werden.

In der dargestellten Planung wurden nach Möglichkeit jene Grundstücke in Anspruch genommen, für deren Verfügbarkeit es bereits Anzeichen gibt. Dazu zählen z.B. die Grundstücke der Landespolizei und die Tankstelle am Knotenpunkt Gerlinger Straße (hier bestehen Veränderungswünsche).

#### **M 10 Neuordnung des Knotenpunktes Siemensstraße / Schuckertstraße**

Zur Verbesserung der verkehrlichen Situation soll die Schuckertstraße zu einem leistungsfähigen Anschluss an die Siemensstraße ausgebaut werden. Hierzu werden die Fahrbeziehungen um die Möglichkeit des Linksabbiegens erweitert. Weiterhin wird in diesem Zusammenhang die Verkehrsbeziehung in das Zentrum gestärkt, indem die Zufahrt zur Bahnunterführung in Verlängerung zur Schuckertstraße gelegt wird.

#### **M 11 Identifikation von potentiellen Standorten für Parkierungsgebäude / Parkpaletten**

Aufgrund der arbeitsplatzintensiven Betriebe herrscht im Gewerbegebiet Süd ein enormer Stellplatzdruck, der sich nicht nur innerhalb des Gebiets, sondern auch in den angrenzenden Bereichen bemerkbar macht. Die Stellplatzlösungen im Bestand stellen sich größtenteils aus offen angelegten Parkplätzen dar, welche einen großen Flächenverbrauch im Vergleich zur Stellplatzzahl besitzen. Um das begrenzte Bauland im Gewerbegebiet Süd optimal nutzen zu können, sind gegenüber der Stellplatzproblematik Lösungsansätze gefragt, welche sich primär flächensparend darstellen. Insofern wurden Flächen zur Herstellung von Parkierungsgebäuden identifiziert, die in ihrer verkehrlichen Anbindung als auch ihrer heutigen Nutzung als geeignet erscheinen.



#### **M 12 Ertüchtigung des Knotenpunkts Johann-Maus-Straße / Schuckertstraße**

Die Aufgabe der Schuckertstraße wird in Zukunft als eine leistungsfähige Sammelstraße gesehen. Hierzu sollen durch Ausbau betriebseigener Stellplatzflächen die straßenbegleitende Parkierung reduziert und durch Umbau des Knotenpunkts Siemensstraße / Schuckertstraße eine Leistungssteigerung sichergestellt werden. Um den Verkehrsfluss auch im Kreuzungsbereich Johann-Maus-Straße / Schuckertstraße gewährleisten zu können, muss der Knotenpunkt für Schwerlastverkehr ausreichend dimensioniert und umgebaut werden.

#### **M 13 Ausbau der Gustav-Siegle-Straße zur internen Erschließungsschleife**

Die Grundstücke an der Siemensstraße und Gerlinger Straße können so von hinten erschlossen werden, ohne den Verkehrsfluss auf den Hauptverkehrsstraßen zu behindern. Nutzungen wie z.B. die Tankstelle im Bereich der Siemensstraße profitieren darüber hinaus von der verbesserten Erreichbarkeit. Die Erschließung der innenliegenden bestehenden Grundstücke und Gebäude wird so sichergestellt.

#### **M 14 Optimierungsmaßnahmen am Knotenpunkt Weilimdorfer Straße / Siemensstraße**

Studien zur Optimierung der Schaltzeiten haben ergeben, dass die Zusammenlegung der Haltelinien Herdweg und Nagoldstraße Vorteile für die Auslastung des Knotenpunkts bietet. Die Umsetzung dieser Optimierung („Grüne Welle“) ist für 2013 vorgesehen.

#### **M 15 Gestaltung des grünen „City Rings“ in der Stuttgarter Straße**

Mit der Umgestaltung der Stuttgarter Straße soll die Konzeption des „Grünen City Rings“ entsprechend dem integrierten Entwicklungskonzept (2012) Stadtzentrum realisiert werden. Dieses sieht eine Aufwertung des Straßenraums durch Umbau der Knotenpunkte Stuttgarter Straße / Johannes-Fuchs-Straße, Wilhelmstraße, Gerlinger Straße vor, weiterhin sollen hier Baumneupflanzungen sowie neue öffentliche Stellplätze hergestellt werden.

### **3.3.2.2. ÖPNV**

#### **M 16 Neuordnung der Mobilitätselemente am Bahnhof mit Neubau eines Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB)**

Im Rahmen der Neubebauung des Bahnhofsareals wird auch ein neuer Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) erstellt. Er wird so in die neue Nutzung eingepasst, dass sich zügige Verkehrsabläufe bei den Buslinien realisieren lassen und sich kurze, barrierefreie Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und S-Bahn ergeben. Kurzzeitparkplätze, Kiss-and-Ride, Fahrradabstellplätze und Taxistände ergänzen den ZOB.





Abb.52. Rahmenplan

**M 17 Zusätzliche direkte Busverbindung zwischen Bahnhof und Gewerbegebiet Süd und Gerlinger Höhe**

Durch die Ansiedlung der Firma Thales im Gewerbegebiet Gerlinger Höhe sowie durch Erweiterungen der Firma Trumpf im Gewerbegebiet Süd entsteht der Bedarf einer verbesserten Busanbindung an die S-Bahn. Derzeit laufen Untersuchungen in welcher Form diese Anbindung erfolgen kann. Es werden veränderte Linienführungen der Linie 98 Ditzingen – Gerlingen sowie ergänzende Busangebote zu den Hauptverkehrszeiten geprüft.



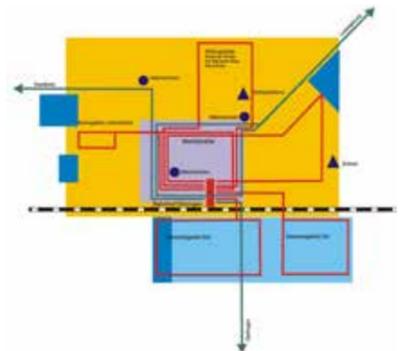
**M 18 Neue Parkierungsgebäude für P+R im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bahnhofsareals**

Die geplante Entwicklung des Bahnhofsareals mit der Neuansiedlungen von Gesundheitsdienstleistern, zentrenrelevanten Einzelhandels- und Gastronomieangeboten führt zu einer deutlichen Zunahme der Nutzungsdichte. In der Folge erhöht sich für die vorhandenen Mobilitätsangebote wie Haltestellen und Parkierungsangebote die Flächenkonkurrenz. Es ist geplant diesem Druck über die Integration von Parkierungsbauwerken Rechnung zu tragen und darin ca. 70 P+R Stellplätze nördlich der Gleise anzubieten.

**M 19 Neuordnung des P+R-Angebots südlich der Gleise**

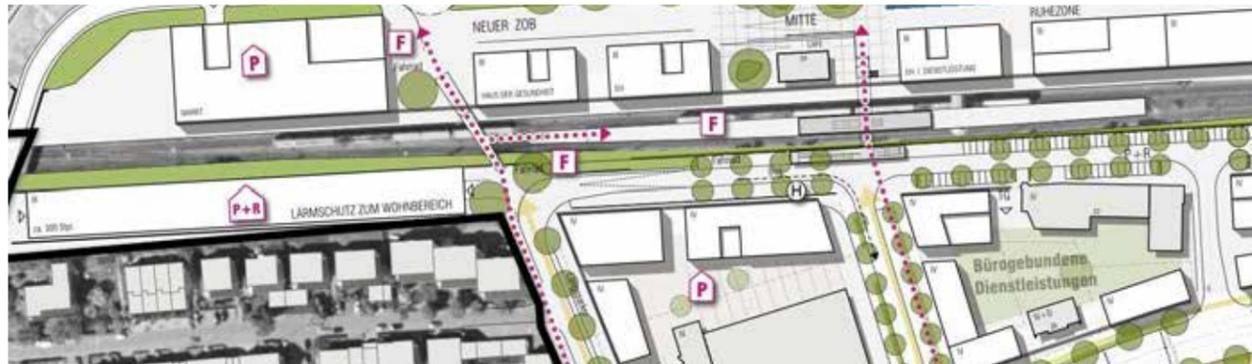
Südlich der Gleise sind im Bestand etwa 120 P+R Stellplätze straßenbegleitend als Senkrecht-parker angeordnet. Mit Einrichtung einer zusätzlichen Busverbindung zur komfortablen Anbindung des Gewerbegebiets Süd an den Bahnhof entstehen hier Konflikte in der Fläche und im Ablauf. Dies betrifft sowohl die neu einzurichtende Haltestelle am südlichen Ausgang der Unterführung als auch die Route an sich. Kompensiert werden kann dies zum einen durch den Rückbau des Gleises 4 und die Nutzung der frei werdenden Flächen für eine zweihüftige Anordnung der Stellplätze sowie zum anderen durch ergänzende Parkierungsangebote.

Abb.53. Verkehrsentwicklungsplan 2020  
Prinzipskizze Buslinienführung  
Quelle: STETE Planung / R+T, August 2006



**LEGENDE**

Abgrenzung Sanierungsgebiet "Bahnhof - Gewerbegebiet Süd"	
Stellplätze	
Parkhaus bestand	
Parkhaus neu	
Parkplätze neu	
Fahrradstellplätze neu	
Wegeverbindungen	
Fußwege	
Radwege	
Baustruktur	
Gebäude Bestand	
Gebäude neu	
neue Raumkante	
Exponierte Adresslagen Standorte für repräsentative Gebäude zur Markierung wichtiger Gebietskoordinaten	



#### M 20 Neue Parkpalette zwischen Dornierstraße und Calwer Straße

Eine weitere Option zum Ausbau des P+R Angebots im Bahnhofsumfeld besteht südlich der Gleise zwischen Dornier- und Calwer Straße. Der Bereich zwischen Gleisanlagen und Wohngebiet wird derzeit kleingärtnerisch genutzt. Denkbar ist hier die Anordnung einer Parkpalette mit 2 bis 3 Ebenen. Eine Zufahrt von der Calwer Straße und von der Dornierstraße aus erscheint möglich. Die Integration von aktiven Lärmschutzmaßnahmen bietet Schutz vor den Fahrzeugbewegungen und dem vorhandenen Schienenlärm. Denkbar erscheint eine Erweiterung des P+R Angebots um 200-300 Stellplätze.



Abb.54. Beispiel für moderne Abstellsysteme  
Quelle www.Cycle-In.de



#### 3.3.2.3. Radverkehr

Das vorhandene Radwegenetz weist in wichtigen Bereichen Lücken auf. Diese gilt es zu schließen. Dazu sind folgende Maßnahmen geplant:

#### M 21 Radabstellrichtungen an den Querungen und Bahnsteigzugängen

Mit Ausbau des Radwegenetz und der Anbindung in Richtung Gewerbegebiet ist geplant am bestehenden und neuen Bahnsteigzugang zusätzliche Radabstellrichtungen herzustellen. Angesichts der wachsenden Bedeutung des Rads sollte hierbei auf ausreichenden Komfort geachtet werden. Das Angebot sollte folglich Überdachungen, abschließbare Radboxen und ggf. Lademöglichkeiten für Pedelecs / E-Bikes beinhalten.

#### M 22 Begleitende Radwege entlang der Siemensstraße

Im Zuge des Ausbaus der Siemensstraße sind beidseitige Radwege vorgesehen, um die Verbindungslücke der Radroute Herdweg – Glemstal zu schließen und der wichtigen Verteilungsfunktion der Siemensstraße aus zahlreichen Richtungen Rechnung zu tragen. Zwischen künftigem Knotenpunkt Schuckertstraße und Weillimdorfer Straße ist die Radwegeverbindung vollständig neu aufzubauen. In diesem Zusammenhang muss auch die wesentliche Verbindung zur Innenstadt unter den Gleisen (Gerlinger Straße) ausgebaut werden.

#### M 23 Radweg aus Richtung Gerlingen weiterführen

Mit der Verschwenkung der Gerlinger Straße auf die Dornierstraße gilt es den Radweg aus Richtung Gerlingen bis zur Siemensstraße als selbständige Radwege im Seitenraum weiterzuführen. Die Verbindung von dort zu den Gleisquerungen und zum Bahnhof kann im Bereich der Zone 30 unter Mitbenutzung der Fahrbahn erfolgen. Damit ist eine komfortable Erreichbarkeit des Bahnhofs von Süden her gewährleistet.

#### M 24 Radweg Dieselstraße

Die im Strukturkonzept angedachte Erschließungssystematik des Gewerbegebiets Süd sieht langfristig für den südlichen Bereich der Dieselstraße und deren Verlängerung in Richtung Thales eine besondere Bedeutung als weitere mögliche externe Anbindung nach Westen vor. In diesem Zusammenhang wird die Einrichtung begleitender Radwege empfohlen die im weiteren Verlauf an das vorhandene Flurwegenetz führen.

#### M 25 Schwellenfreie Ausgestaltung der bestehenden Fußgängerquerung am Bahnhof

Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bahnhofsareals ist eine Aufwertung des Unterführungsbauwerks geplant. Diese soll beidseitig durch Rampenbauwerke ergänzt und wenn möglich barrierefrei ausgebildet werden. Damit kann eine Querungsmöglichkeit für Fahrradfahrer eröffnet werden.

#### 3.3.2.4. Fußwege

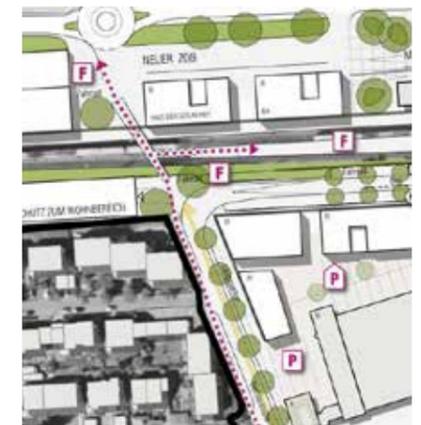
Besonderer Fokus beim Ausbau des vorhandenen Fußwegenetzes liegt auf der Aufwertung der Hauptbewegungslinien zwischen Gewerbegebiet Süd – Bahnhof und Innenstadt.

#### M 26 Neuer Fußgängersteg über die Gleise

In der Achse Johannes-Fuchs-Straße – Dornierstraße soll im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bahnhofsareals ein neuer Fußgängersteg über die Gleise mit zusätzlichem Bahnsteigzugang entstehen. Dieser nutzt den südlich vorhandenen topografischen Sprung der ehemaligen Rübenladerampe. Mit Aufwertung der Dornierstraße als Rückgrat des Gewerbegebiets Süd und Verbindung nach Gerlingen erlangen diese Richtung und dieser Querungspunkt besondere Bedeutung. Für den Bahnsteig bietet dieser zweite Zugang die Möglichkeit das Rettungskonzept anzupassen und einen der beiden Aufgänge im zentralen Bahnsteigzugang durch einen Aufzug zu ersetzen.

#### M 27 Aufwertung des Fußwegs Wilhelmstraße

Der bestehende Fußweg Wilhelmstraße – Bahnhof gehört zu den wichtigsten Verbindungen zwischen Innenstadt und Bahnhof. Das ISEK im Rahmen des Programms Aktive Stadt- und Ortsteilzentren (ASP) sieht bereits Aufwertungen dieser Fußwegeverbindungen vor. Die Wegebeziehung findet am Bahnhof mit dem alten Platanenbestand einen attraktiven Abschluss. Aufgrund der besonderen atmosphärischen und Identitäts stiftenden Wirkung sind diese Platanen im Zuge der Bahnhofsentwicklung zu erhalten.





#### **M 28 Gestalterische Aufwertung der bestehenden Unterführung**

Daran anknüpfend ist im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bahnhofsareals geplant, die bestehende Unterführung mit den Zugängen zu den Bahnsteigen gestalterisch aufzuwerten und schwellenfrei auszubilden. Im Falle eines Rückbaus der Gleise 1 und 4 kann dies einher gehen mit einer Kürzung und natürlichen Belichtung des Querungsbauwerks.



#### **M 29 Neue Fußgängerverbindung zwischen Gewerbegebiet Süd und Bahnunterführung**

Im Bestand findet die Bewegungslinie aus der bestehenden Unterführung nach Süden keine adäquate Fortführung. Dies erscheint angesichts der wichtigen Bedeutung als Anlaufstelle für viele Betriebsangehörige und die komfortable Erreichbarkeit des Bahnhofs zwingend notwendig. Insofern berücksichtigt das bauliche Umnutzungs- und Verkehrskonzept in Verlängerung dieser Bewegungslinie einen neuen Fußweg mit einer Quermöglichkeit über die Siemensstraße in das Gewerbegebiet Süd. Dieser Weg mündet in jenen Bereich der neugestalteten Schuckertstraße und bestehenden Maybachstraße, welcher als einer der wenigen Standorte für eine gastronomische Nahversorgung des Gewerbegebiets prädestiniert ist.



#### **M 30 Verlegung Gerlinger Straße in Verlängerung Schuckertstraße**

Wie schon unter Punkt „M 10 Neuordnung des Knotenpunktes Siemensstraße / Schuckertstraße“ auf Seite 76 beschrieben, soll die Verkehrsbeziehung zwischen Zentrum und Gewerbegebiet Süd gestärkt und durch Verlegung der Gerlinger Straße auf die Achse der Schuckertstraße sowie durch Umbau des Knotenpunktes eine leistungsfähige und direkte Beziehung zwischen diesen Bereichen geschaffen werden. Mittels der vorgesehenen begleitenden Geh- und Radwege und signalisierten Quermöglichkeiten profitiert auch der Fuß- und Radverkehr von der direkten Verbindung ins Gewerbegebiet.

#### **M 31 Neuer Rundweg um das Scheffzentral**

Im Zuge des Ausbaus der Schuckertstraße sowie zur Stärkung der Begehbarkeit des Scheffzentals soll ein neuer Rundweg um das Landschaftsschutzgebiet hergestellt werden. Hierzu sollen an geeigneten Stellen (aufgrund der Topographie) Zugänge zum Scheffzentral geschaffen und so eine Verbindung zwischen den zwei Bereichen geschaffen werden.

## 3.4. FAZIT

Im Rahmen des integrierten Stadtentwicklungskonzepts „Ditzingen Süd“ wird der Betrachtungsrahmen bewusst auf das gesamte Gewerbegebiet Süd und dessen Wechselwirkungen mit der Innenstadt ausgedehnt. Dieser Ansatz gewährleistet die Entwicklung einer ganzheitlichen städtebaulichen Grundordnung, aus welcher sich letztendlich auch alle wesentlichen Ziele und Handlungsfelder zur Neuordnung des Sanierungsgebiets „Bahnhof - Gewerbegebiet Süd“ ableiten. In diesem Zusammenhang wurden bestehende und flankierende Fachplanungen zum Verkehr, ÖPNV, Einzelhandel und Zentrumsentwicklung in den Planungsprozess integriert und zueinander in Beziehung gesetzt.

Während die Darstellungen der übergeordneten Perspektiven mehr als Diskussionsgrundlage zur künftigen Strukturierung und Ausrichtung des Gewerbegebiets zu werten sind, bietet der Rahmenplan mit den darin formulierten städtebaulichen Maßnahmen einen konkreten Handlungsleitfaden zur Durchführung der Sanierung und Entwicklung der vorhandenen Potentiale.

