

STADT RENNINGEN

Stadtentwicklungsplan Renningen - Malmshheim



**Zentrales
Leitbild**

Leitziele

Maßnahmen

August 2003



Planungsgruppe Städtebau



Stadtentwicklungsplan Renningen

Auftraggeber:	Stadt Renningen
Auftragnehmer:	Planungsgruppe Städtebau Willi-Bleicher-Straße 3 73033 Göppingen
Bearbeitung:	
<i>Städtebau:</i>	Jochen Bernhardt - Freier Stadtplaner – Hubert Hersel Vermessungs-Assessor
<i>Verkehr:</i>	Uwe Zimmermann Verkehrs-Ingenieur
<i>Ökologie / Freiflächen:</i>	Werner Strunk Landschaftsarchitekt
<i>Entwässerung / Wasserversorgung:</i>	Jacek Nalaskowski Bau-Ingenieur

Göppingen, August 2003

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Einleitung	
1.1 Aufgabenstellung	1
1.2 Grundlagen	2
2. Stadtleitbild für Renningen und Malsheim	
2.1 Zentrales Leitbild „RENNINGEN – LEBENDIGE STADT MIT ZUKUNFT“	4
2.2 Leitziele der Stadtentwicklung	
Siedlungsentwicklung	6
Leitziel 1: „Maßvolle Wohnbauentwicklung für die nächste Generation“	
Stadtbild Renningen	9
Leitziel 2: „Stärken der Stadtmitte – Bahnhofstraße“	
Stadtbild Malsheim	11
Leitziel 3: „Urbane Aufwertung der Ortsmitte von Malsheim“	
Wirtschaft und Arbeit	14
Leitziel 4: „Gewerbeentwicklung in Synergie mit Wohnen und Landschaft“	
Umwelt und Natur	16
Leitziel 5: „Stärkung des ökologischen Verbundes“	
Freiraumentwicklung.....	18
Leitziel 6: „Soziale Erlebnisachse Rankbachtal“	
Mobilität	20
Leitziel 7: „Mobilität und Stadtqualität erhalten“	
Freizeit / Sport / Erholung	24
Leitziel 8: „Sicherung und Erhaltung des Flugplatzgeländes“	
Landwirtschaft.....	25
Leitziel 9: „Erhaltung der Landwirtschaft und Landschaftspflege“	
3. Stadtentwicklung	
3.1 Wohnbau-Entwicklung	28
3.2 Gewerbe-Entwicklung.....	34
3.3 Entwicklung von Gemeinbedarfsflächen (Schule, Sport, Kultur etc.).....	37
3.4 Investitionsbedarf.....	39
4. Zusammenfassung	40
Anlagen:	
- Maximales Entwicklungs-Potenzial „Renningen 2045“	
- Leitziele 1 - 9	
- CD-ROM	
	Fundstelle Dateien: o:\514\text\planung\bericht\s514*.doc

1. Einleitung

1.1 Aufgabenstellung

Der Stadtentwicklungsplan für die Stadt Renningen soll die Entwicklungsmöglichkeiten und Perspektiven der Stadt in den nächsten vier Jahrzehnten aufzeigen und geht dabei weit über den Zeitraum eines Flächennutzungsplans hinaus.

Er soll über ein Zentrales Leitbild und insgesamt 9 Leitziele als Richtschnur und Orientierungshilfe für das Handeln von Verwaltung und Gemeinderat der nächsten Jahre dienen.

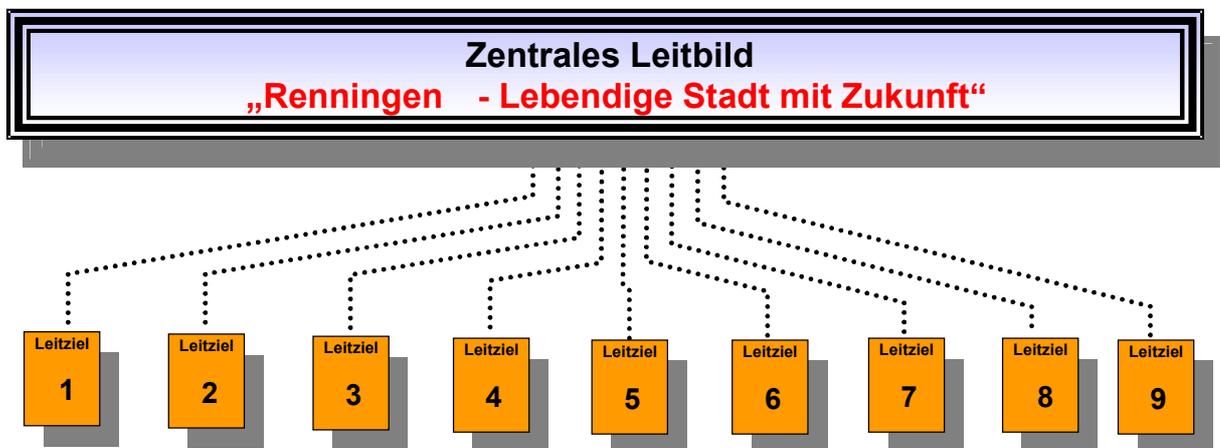


Abb.1: Methodik des Stadtentwicklungsplans

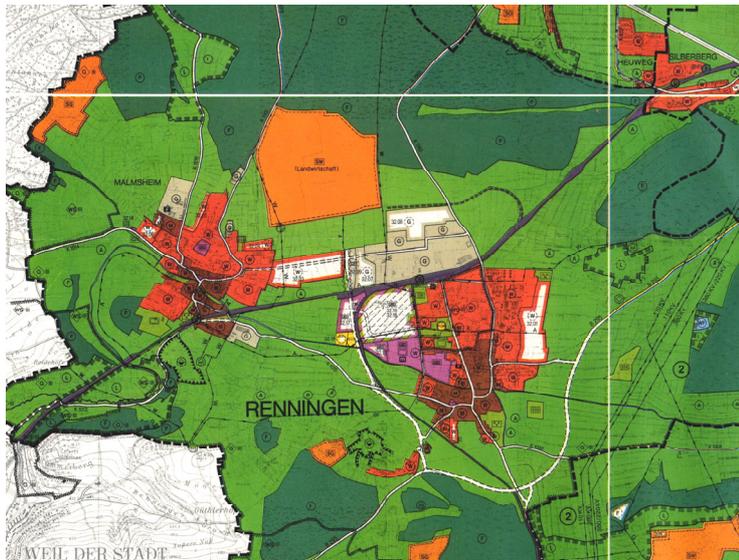
Die Leitziele sollen nicht der Tagespolitik unterliegen, jedoch genügend Handlungsspielraum bieten, um flexibel auf sich ändernde gesellschaftliche und politische Rahmenbedingungen reagieren zu können.

Dabei ist es Ziel, die Vorgaben aus den verschiedensten Planungen wie Regionalplanung, Landschaftsschutz, Naturschutz, u.a. mit den Vorstellungen und Wünschen aus den Arbeitsgruppen der Bürgerbeteiligung und den Ergebnissen der Klausurtagungen des Gemeinderats zusammenzuführen und zu einem Gesamtkonzept zusammenzustellen.

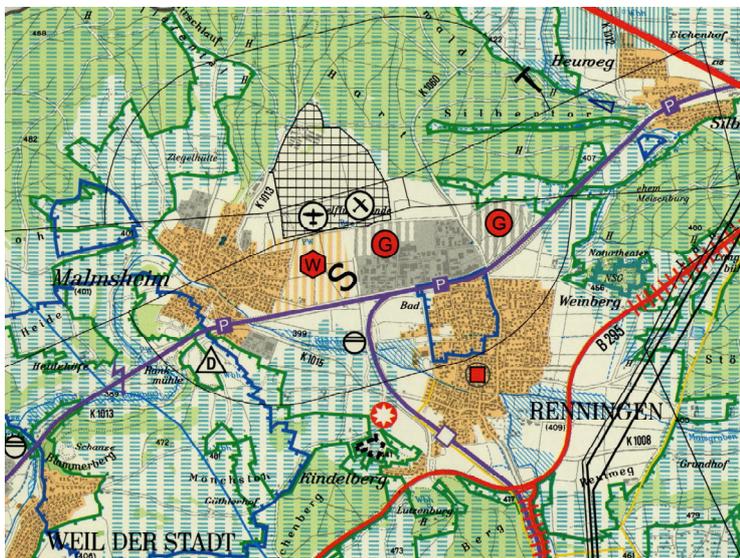
1.2 Grundlagen

Als Grundlagen für den Stadtentwicklungsplan dienen im wesentlichen:

- a) der derzeit gültige Flächennutzungsplan der Stadt Renningen



- b) der Regionalplan des Regionalverbands Stuttgart



- c) die Bestandsdarstellung und – Analyse zum Stadtentwicklungsplan der PS Planungsgruppe Städtebau (August 2002) (s. beiliegende CD-ROM)

- d) die Ergebnisse aus den Sitzungen der drei Foren-Gruppen der Bürgerbeteiligung (Zeitraum: 11/02 – 02/03)

- e) die Ergebnisse der Klausurtagung des Gemeinderats am 25.04.2003

Verkehr und Erschließung

Bauleitplanung und Innenstadt

Umwelt und Landwirtschaft

2. Stadtleitbild für Renningen und Malsheim

2.1 Zentrales Leitbild



Leitsätze der kommunalen Planung:

- Die Stadt entscheidet sich, auch in den kommenden Jahrzehnten Wohn- und Gewerbeschwerpunkt in der Region zu sein. Sie will jedoch kontrolliert wachsen und dabei über ein noch vertretbares Maß an städtebaulicher Verdichtung nicht hinaus gehen.
- Zur Verwirklichung dieses Zentralen Leitbilds setzt sich die Stadt insgesamt 9 Leitziele, die den Handlungsrahmen künftiger Planungen abstecken.

- Wohnbauflächen, die an dem, nach heutigem Maßstab, „endgültigen“ Stadtrand zu liegen kommen, werden nur gering verdichtet, während Wohnbauflächen innerhalb des Stadtgebietes durchaus stärker verdichtet werden können, um den Landschaftsverbrauch zu reduzieren.
- Renningen will seine Standort-Attraktivität behalten und wird stets ein Reservoir an Gewerbeflächen bereit halten, damit Arbeitsplätze in Renningen erhalten oder gewonnen werden können.
- Parallel zur Siedlungsentwicklung liegt ein Schwerpunkt in der urbanen Aufwertung der Zentren von Malmshausen und Renningen. Hierzu sollen über den Flächennutzungsplan, Städtebauliche Rahmenpläne und Bebauungspläne die konkreten Planungsziele erarbeitet werden.
- Die Siedlungsentwicklung wird auf die Existenz der landwirtschaftlichen Produktionsbetriebe Rücksicht nehmen. Die Belange der Landwirtschaft sollen auch künftig in die Planungen der Kommune eingebunden werden.
- Es wird ein ökologisches Verbundnetz geschaffen bzw. qualitativ verbessert („Renninger Öko-Kreuz“), damit im Zentrum der Gesamtkommune über eine Aufwertung der Frei- und Erlebnisräume Stadtqualität geschaffen wird.
- Zur Erhaltung, Belebung und Steigerung der sozialen Verbindungen zwischen den beiden Stadtteilen wird entlang des Rankbachtals eine „soziale Erlebnisachse“ geschaffen, die ihren Anfangs- und Endpunkt jeweils in den beiden Stadtteilzentren hat. Zentraler Kulminationspunkt dieser Achse soll ein Stadtpark werden, der vielfältige Freizeitaktivitäten zulässt.
- Kurz- und mittelfristig sollen im Stadtgebiet Maßnahmen zu einem stadtverträglicheren Verkehr durchgeführt werden. Die Nord-Süd-Straße als Hauptverkehrsachse der Stadt muss langfristig nach Norden verlängert werden, um Raum für weitere Siedlungsentwicklung zu ermöglichen. Die Auswirkungen der Einzelmaßnahmen auf das Verkehrsgeschehen in der Stadt sind aufzuzeigen.
- Das Flugplatzgelände soll als öffentlicher, multifunktionell zu nutzender Bereich gesichert werden, um als Reservefläche für künftige Entwicklungen (Wohnen, Gewerbe, Freizeit, Landwirtschaft) in Renningen zu dienen.

2.2 Leitziele

Siedlungsentwicklung

Leitziel 1: „Maßvolle Wohnbauentwicklung für die nächste Generation“

Maßnahmen:

- Auffüllen von Baulücken im Stadtgebiet
- Ergänzen und Abrunden bestehender Gebiete am Stadtrand
- Vermeiden von Konflikten mit der Gewerbe-Entwicklung (Grünzug an der Nord-Süd-Straße)
- Überschaubare Wohngruppen, keine Massenkonzentrationen verursachen
- Flächensparende, bezahlbare Bauweisen bevorzugen
- Urbane Stadtqualitäten planen
- Stadtränder gestalten
- ÖPNV- Anbindung und Wegenetz einplanen
- Flächensicherung Flugplatzgelände betreiben
- Verlängerung Nord-Süd-Straße planen
- Verkehrsimmissionen vermeiden

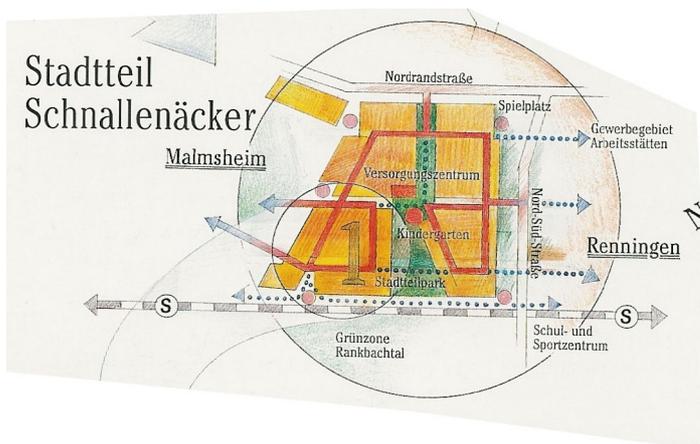


Abb.3: Ausschnitt aus der Broschüre der Stadt Renningen „Eine Stadt wächst zusammen“

Aus der jüngsten Vergangenheit existiert die Philosophie „Eine Stadt wächst zusammen“, die entgegen den Absichten aus dem Flächennutzungsplan bereits einen, wenn auch schmalen Grünstreifen entlang der Nord-Süd-Straße als Puffer des Wohngebiets „Schnallenäcker“ gegenüber der Gewerbeentwicklung von Renningen vorsieht. Der eigentliche Nord-Süd-Grünzug liegt innerhalb des Wohngebiets (s. Abb. 3).



Abb.4: Blick auf die Nord-Süd-Straße nach Süden (links: Gewerbegebiet „Wolf-äcker“)

Wachsen die Siedlungen jedoch so sehr zusammen, wie dort angedacht, geht ein hohes Potential an Stadtqualität verloren. Deshalb sollte die bisherige Planung aufgegeben werden und ein ausreichender Grünzug (ca. 60-80 m Breite) zwischen dem Gewerbe bzw. der Nord-Süd-Straße (s. Abb. 4) und der zukünftigen Wohnbauentwicklung frei gelassen werden. Dies hätte zur Folge, dass das Ortsbild Malmsheim sich nicht extrem einseitig verzerrt, sondern harmonisch abgerundet entwickeln kann (siehe Anlage 1).

Ursache für die nicht natürliche Entwicklung ist sicherlich der Flugplatz, dies sieht man auch an den nach Westen und Osten abschwenkenden Straßenästen am Ende der Nord-Süd-Straße (s. Abb. 5). Der Flugplatz darf deshalb für die Stadtentwicklung der Zukunft kein Tabu mehr darstellen.

Die Wohnbauentwicklung (s. Kap. 3) im Nordosten von Malmsheim soll abschnittsweise entwickelt werden. Es ist deshalb genügend Zeit, um daraus erwachsende Konflikte wie eine mögliche spätere Inanspruchnahme des Flugplatzgeländes und die Verlegung bzw. der Neubau von Hauptverkehrsstraßen planerisch anzugehen.



Abb.5: Luftbild von Renningen und Malmsheim (im Zentrum: Flugplatz-Gelände)

Mit der Wohnbauentwicklung soll der ökologische Verbund von Nord nach Süd geschaffen bzw. qualitativ verbessert werden. Klima, Freiraum und Erlebnisraum stärken die Stadtqualität. Konflikte zwischen Gewerbe und Wohnen werden vermieden.

Die Wohnbauentwicklung soll maßvoll und den Bedürfnissen der jeweiligen Generation gerecht werden. Deshalb sollte urbaner Städtebau bevorzugt werden. Wohn- und Lebensqualität sollen im Vordergrund stehen.

Planungsziele der zukünftigen Wohnbauentwicklung, insbesondere im Schwerpunkt im Nordosten von Malmsheim, sollen sein:

- Flächensparender, bezahlbarer Wohnungsbau
- Ansprechender, landschaftsbezogener Städtebau
- kein Gigantismus, keine Konzentration mit sozialen Negativerscheinungen
- Überschaubare Wohneinheiten
- Ökologische Maßstäbe wie Regenwasserbewirtschaftung, Sonnenenergienutzung, verkehrsberuhigte Siedlungsstruktur
- Sozialer Treffpunkt im Neubaugebiet
- Einrichtungen zum Einkaufen
- Aufenthaltsqualität im unmittelbaren Wohnbereich
- Ansprechende Freiflächen-Planung
- Fußwege und Anbindungen „nach draußen“
- Ortsrandgestaltung, Übergänge in die Naherholungsbereiche
- Konsequente Anbindung an das ÖPNV-Netz
- Anbindung an die Ortsmitte von Malmsheim
- Anbindung an das Stadtzentrum über das „Ökologische Kreuz“ (s. Leitziel 5)

Alternativ könnte auch über ein Gebiet südlich der K 1015 nachgedacht werden. Hierfür spricht die sehr gute Verkehrsanbindung (Nähe zur B 295 und zur S-Bahn). Auf den Lärmschutz zur zukünftig an Bedeutung gewinnenden K 1015 ist jedoch besonderen Wert zu legen. Hier sind weitergehende, vertiefende Untersuchungen erforderlich.

Die Wohnbauentwicklung im Bereich der Schwerpunktentwicklung im Nordosten von Malmsheim kann behutsam angegangen werden, sofern die begleitenden Wohnbauziele (Bilden eines Ortsrandes im Norden und Osten von Renningen und ergänzende Siedlungsmöglichkeiten im Süden) genutzt werden. Hierbei sind Konflikte der Emissionen wie Verkehrslärm oder Abstand zu Sportgebieten im Bauleitplanverfahren zu klären.

Stadtbild Renningen

Leitziel 2: „Stärken der Stadtmitte – Bahnhofstraße“

Maßnahmen:

- Ansprechende Ausformung des Verkehrsraumes durch abschnittsweise Gestaltung und Begrünung als Anstoß für die weitere Entwicklung
- Schaffen von Aufenthaltsräumen in Verbindung mit Einrichtungen, z.B. der Gastronomie
- „City-Treff“ einrichten
 (= Urbaner Kommunikationsraum für die Bürger und Gäste)
- Stärken der bestehenden Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe
- Aktive Grundstückspolitik und Wirtschaftsförderung betreiben
- Planungsumsetzung:
 - Innerstädtischer Rahmenplan
 - Teil-Bebauungspläne

Parallel zu den flächenhaften Stadtentwicklungszielen ist mit dem notwendigen Maß an Geduld und Zeit, daran zu gehen, das Stadtbild von Renningen im Zentrum zu stärken und aufzuwerten.



Abb. 6: Blick auf die Bahnhofstraße aus Richtung Bahnhof

Städtische Infrastruktur und Urbanität, wie Geschäftsansiedlung, Gastronomie, Dienstleistung, Flanier- und Einkaufsmeile, Bankenwelt sollen in der Renninger Stadtmitte langfristig realisiert werden.

Dieses Ziel zu erreichen wird durch die neue S-Bahn-Haltestelle im Süden unterstützt, da durch die Schließung des Bahnübergangs in der Weil der Städter Straße nennenswerte Verkehrsentlastungen zu erwarten sein werden, die eine Umgestaltung und Umnutzung der Randbereiche zulassen.

Als Initialpunkt der Entwicklung zur Urbanität dient dabei die abschnittsweise Um- und Ausgestaltung der Verbindungsachse vom „Südbahnhof“ über die Weil der Städter Straße, die Haupt- und die Bahnhofstraße bis zum Bahnhof mit Ausläufern in alle Nebenstraßen. Vorhandene Gestaltungsmaßnahmen wie das

Umfeld des Rathauses und der Ernst-Bauer-Platz sind hierbei „Stützpunkte“ dieser Entwicklungsachse.



Abb. 7: Bahnhofstraße im zentralen Bereich

Neben stadtgestalterischen Merkmalen wie der Ausformung des Verkehrsraumes, der Begrünung und der Platzgestaltung ist für die Zukunft die Stärkung bestehender Geschäfte, Dienstleistungsbetrieben und Verdichtung derselben wichtig. Dazu ist es erforderlich, dass die Stadt Ihre Grundstückspolitik grundsätzlich darauf ausrichtet und stadtgestalterische, verdichtende Bauleitplanung vorsieht.

Wenn die Stadt ihre Grundstückspolitik, die Wirtschaftsförderung und die Stadtgestaltung in diesem Sinne steuert, wird dies in einem Zeitraum von ein bis zwei Generationen das Stadtbild im Zentrum von Renningen wesentlich verbessern.

Die Gliederung der Bahnhofstraße vom Südbahnhof bis zum Bahnhof könnte etwa wie folgt aussehen:

Ernst-Bauer-Platz bis Gottfried-Bauer-Straße:



Abb. 8: Beispiel für Ausbaustandard 1

Auflösung des reinen Straßenraums in platzartige Bereiche, die am Anfang und Ende gefasst werden (Ausbaustandard 1, siehe Abb. 8)

Weil der Stadter Straße, Hauptstraße und Bahnhofstraße ab Gottfried-Bauer-Straße:

Dezente Straßenraumgestaltung als Tempo 30-Zone (Ausbaustandard 2)

Welche Auswirkungen ein solche, teilweise drastische Umgestaltung der Stadtmitte von Renningen auf das Verkehrsgeschehen im umgebenden Straßennetz hat, sollte in einem Verkehrsentwicklungsplan aufgezeigt werden.

Stadtbild Malsheim

Leitziel 3: „Urbane Aufwertung der Ortsmitte von Malsheim“

Maßnahmen:

- Planungsziel:
Mischung unterschiedlicher Nutzungen (Wohnen, Dienstleistung, Gastronomie, Einkaufen, Kultur, Bücherei etc.)
- Rankbach als Erlebnisraum einbeziehen und nutzen
- Mit Umbau der Ortsdurchfahrt verbinden
- Als Anfangs- bzw. Endpunkt der Erlebnisachse Malsheim(Renningen ausformen
- Freiräume attraktiv gestalten
- Planungsablauf:
 - Rahmenplan
 - Städtebaulicher Entwurf
 - Bebauungsplan

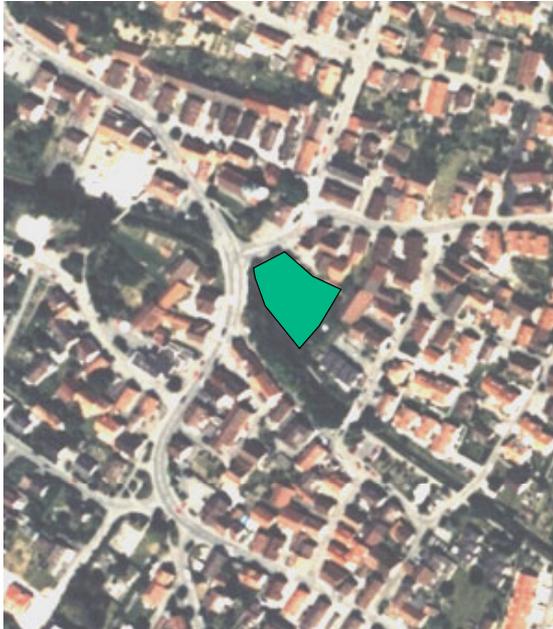


Abb.9: Luftbild von der Ortsmitte von Malsheim
 (im Zentrum: Waldhorn-Areal)

Die Bestandsaufnahme, -analyse und -bewertung der Ortsmitte von Malsheim zeigt, dass in die seit Jahrzehnten bzw. Generationen gewachsene Ortsmitte eine tiefe Wunde durch den notwendig gewordenen Abbruch des Waldhorn-Areals entstanden ist.

Ein wichtiges Leitziel für Renningen-Malsheim muss es deshalb sein, aus aktuellem Anlass die Ortsmitte neu zu gestalten.

Hierbei ist darauf zu achten, dass nicht nur solitär das Grundstück „Waldhorn“ betrachtet wird, sondern der gesamte innerörtliche Einzugsbereich. (Abb. 9)

Der Rankbach, die angrenzenden historischen Gebäude (Kirche, Rathaus), die angrenzende Wohnbebauung, leer stehende landwirtschaftliche Gebäude, Gärten, die Geschäfte in der Bachstraße, die Bachstraße selbst, sowie die Verbindung zur Renninger Straße und Merklinger Straße sind als urbane Planungseinheiten mit der Ortsmitte zu gestalten. (siehe Anlage 3)

Die Nutzungsziele müssen für die existentielle Vitalität der Ortsmitte formuliert und nach und nach umgesetzt werden,

d.h. Nutzungsmischung wie zum Beispiel:

- Erlebnisbereiche Wasser, Platzgestaltung, wie in Abb. 10 skizziert
- Einkaufen, Parken, Terrassengastronomie
- Wohnen, soziale Einrichtungen,
- Informationseinrichtungen, Aufenthaltsmöglichkeiten für Jugend, ältere Menschen,
- Einrichtungen mit „Magnetfunktion“, wie zum Beispiel Gastronomie, Kultur, Bücherei u.a.



Abb.10: Bebauung am Rankbach

Einhergehen sollte dies mit einer Freiraumaufwertung, die die einmalige Chance für die Bevölkerung bietet, den Rankbach in die Gestaltung und Erlebbarkeit des Elements „Wasser“ einzubeziehen.

Die Parkierungsmöglichkeiten sind für die Benutzung der weit auseinander gezogenen Geschäfte besser zu organisieren.

Die Beruhigung des Verkehrs für die Renninger und Merklinger Straße sind eine Grundvoraussetzung für die Erhöhung der Qualität und Erlebbarkeit der Ortsmitte von Malmsheim (siehe auch Leitziel 7).

Maßnahmen hierfür können zum Beispiel sein:

- Durchgehende Reduzierung der Fahrbahn auf das verkehrlich notwendige Maß,
- Entfernen von verkehrlich nicht erforderlichen Abbiegespuren und Ersatz durch begrünte Fahrbahnteiler
- Überquerungshilfen, Fahrbahngestaltung,
- Stadtzeichen setzen.

Die o.g Ziele zur Revitalisierung der Malmsheimer Ortsmitte können in der Reihenfolge nach dem Stadtentwicklungsprinzip sein:

- Innerstädtischer Rahmenplan,
- Städtebaulicher Entwurf,
- Bebauungsplan,
- Ggf. Realisierungswettbewerb
- Entwurfs- und Ausführungsplan.

Die Ausstrahlung der Aufwertung der Ortsmitte im Kontext mit den Ortseinfahrten und der Verbindung nach „Außen“ sind durch Einzelmaßnahmen wie:

- Verbesserung der Ortseinfahrten von Malsheim im Hinblick auf Gebäude und Straßenbegrünung
- Auffindbarkeit durch Stadtzeichen zur Grünaue (Rankbach) und dem Freizeitbereich (Flugplatz),
- Verbindung zum Wohngebiet Schnallenäcker und somit nach Renningen.

Wirtschaft und Arbeit

Leitziel 4: „Gewerbeentwicklung in Synergie mit Wohnen und Landschaft“

Maßnahmen:

- Vorhandene Reserven ausschöpfen
- Behutsame Neuentwicklung von Bauflächen
- Verkehrsgünstige Standorte bevorzugen
- Qualität vor Quantität
- Baulandreserven für Standort-Auslagerungen bereithalten

Die Bestandsanalyse für das Gewerbe zeigt, dass Renningen seine Gewerbeflächen im Norden in der Vergangenheit kontinuierlich weiter entwickelt hat. Die damit verbundenen Verkehrsprobleme sind durch die jetzigen Umgehungsstraßen und Anbindungen im wesentlichen gelöst. Reserveflächen sind zwar noch vorhanden, aber flächenmäßig begrenzt (s. Kap. 3)



Abb. 11: Heutiger Stadtrand im Norden von Renningen

Es fällt auch hier auf, dass der bestehende Flugplatz generell ein Entwicklungshemmnis darstellt. Dadurch drängt sich der Gedanke auf, die weitere Entwicklung nach Nordosten zu betreiben. Dabei ist jedoch sehr behutsam auf die Ausbildung eines Stadtrandes (s. Abb. 11) sowie auf die Nutzungskonflikte mit den vorhandenen Aussiedlerhöfen zu achten.

Eine angemessene Entwicklung sollte aufgrund der guten Verkehrsanbindung nach Norden und Osten betrieben werden, während der Landschaftsraum nach Nordosten erhalten werden sollte (s. Anlage 4).

Die Qualität der Ansiedlung sollte Vorrang haben vor der Quantität der Arbeitsplätze und dem Flächenverbrauch.



Abb. 12: Blick auf den südlicher Stadtrand von Renningen mit den Aussiedlerhöfen

werbe.

Alternativ könnte auch über ein Gebiet südlich der K 1015 nachgedacht werden (s. Abb. 12). Hierfür spricht die sehr gute Verkehrsanbindung (Nähe zur B 295 und zur S-Bahn).

Aufgrund der besonderen Stadteingangssituation und der Nähe zum Wohngebiet „Kindelberg“ sollte es sich dort aber nicht um einen reinen Gewerbe- oder gar Industriestandort handeln, sondern um ein hochwertiges, stadtzeichensetzendes Dienstleistungszentrum und um Kleinge-

Die Statistik aus der Bestandsanalyse zeigt deutlich den Zuwachs an Dienstleistungsgewerbe. Dieses ist in der zukünftigen Gewerbeentwicklung zu berücksichtigen. Zum Einen in der zukünftigen Standortwahl und zum anderen in der Gewerbepolitik schlechthin.

Das Flächenpotential nach Osten lässt genügend Zeit und Raum, die Flächen in Richtung Flugplatz und alternativ südlich der K 1015 zu entwickeln.

Umwelt und Natur

Leitziel 5: „Stärkung des Ökologisches Verbunds (Renninger Öko-Kreuz)“

Maßnahmen:

- Sicherung in der Bauleitplanung (Regional-, Flächennutzungs- und Landschaftsplan)
- Sicherung der Eigentumsverhältnisse für die Stadt
- Konzentration der Ausgleichsmaßnahmen für Siedlungstätigkeiten und Infrastrukturmaßnahmen auf den Bereich des Öko-Kreuzes
- Pflegeintensität den Funktionsbereiche anpassen

Die Wohn- und Lebensqualität in einer Stadt wird suggestiv und nicht unwesentlich davon beeinflusst, wie die klimatischen und ökologischen Verbünde erhalten und verbessert werden können.

Für Renningen und Malmsheim und dem damit verbundenen Lebensraum gibt es aus heutiger Sicht eine einmalige Chance, das „ideale“ Stadtbild zu schaffen, in dem zwischen den beiden Stadtteilen ein ökologischer Verbund in Kreuzform geschaffen wird (s. Abb. 13):



Abb.13: Blick auf die Freiflächen zwischen Malmsheim (links) und Renningen (Zentraler Bereich „Öko-Kreuz“)

- vom Wald im Norden über den Flugplatz,
- zwischen dem Gewerbe und dem Wohnschwerpunkt Schnallenäcker mit großzügigem, städtischem Charakter,
- über die Bahn in das Rankbachtal zur weiten Öffnung der freien Landschaft nach Süden.
- Entlang der Bahnlinie nach Osten in den Naherholungsraum,
- sowie nach Westen entlang des Rankbaches unter Einbeziehung der Ortsmitte von Malmsheim in die Naherholungslandschaft westlich von Malmsheim.

Ergebnis dieses Leitzieles sind :

- Wohlfühlen im verdichteten Siedlungsraum
- Harmonischer Ausgleich von Siedlungsdruck, Verkehr und Emissionen
- Erhalten der urbanen Stadtqualität auch gegen Widerstände aus dem Eigentum und dem Siedlungsdruck

Freiraumentwicklung

Leitziel 6: „Soziale Erlebnisachse Rankbachtal“

Maßnahmen:

- Sicherung der Eigentumsverhältnisse für die Stadt
- Bau eines Stadtparks im zentralen Bereich des Rankbachtals
- Freizeit- und Sportangebote entlang der ganzen Achse anordnen
- Anfangs- und Endpunkte der Achse in den Stadtzentren besonders gestalten
- Verknüpfung mit der Grünzäsur zwischen Renningen und Malsheim als Bestandteil des „Grünen Kreuzes“

Die Philosophie „Eine Stadt wächst zusammen“ war bisher siedlungsbezogen. Das eigentliche Zusammenwachsen ist nach Aussage von Bürgern aber bereits durchaus vorhanden, insbesondere im Hinblick auf Einkaufen, Kultur, Schule, Sport, Arbeit, persönliche Beziehungen und Gemeinschaftsgefühl.

Malsheim und Renningen bilden eine Stadt, die nach Meinung vieler Bürger fast alles hat. Damit wird dokumentiert, dass die sozialen Verbindungen funktionieren.



Abb. 14: Beispiel für Stadtpark

Um dieses zu erhalten, zu verbessern und zu beleben, bietet es sich an, eine „SOZIALE ERLEBNISACHSE“ zwischen Renningen und Malsheim entlang des Rankbachtals zu initiieren. Zentraler Kulminationspunkt dieser Achse soll ein Stadtpark zum Verweilen, Spazieren und Kommunizieren sein, der aber auch Möglichkeiten für Veranstaltungen und Aufführungen bietet (s. Abb. 14).

Diese Achse soll „beweglich“ sein, also geeignete Möglichkeiten zum angenehmen Gehen, Laufen und Fahren (mit dem Fahrrad) ebenso anbieten wie Gymnastikplätze und Räume für Alternativsportarten, Wasserspiele sowie Spielplätze für Jung und Alt (s. Abb. 15).



Abb. 15: Boule: Ein Erlebnis für Spieler und Zuschauer

Eventuell kann dies verbunden werden mit dem Gedanken eines öffentlichen Transportmittels zwischen Renningen und Malsheim, das als kleiner Stadtbus auch die nicht ganz so mobilen Bürger am Stadtleben teilhaben lässt.

Diese Achse soll auch die vorhandenen Einrichtungen, wie Kläranlage, Bahnlinie, landwirtschaftlich genutzte Flächen usw. in die Gestaltung einbinden. Hierzu könnten an geeigneten Stellen Einrichtungen zur Information (Lehrpfade) angelegt werden.

Die Achse soll aber insbesondere auch verbinden. Anfang und Ende sind sowohl in Renningen als Stadtzentrum (s. Leitziel 2) als auch in Malsheim als Ortsmitte (s. Leitziel 3) aufzuwerten.

Mit diesen Maßnahmen soll das Zusammenwachsen und Zusammenleben der beiden Stadtteile erhalten und voran gebracht werden.

Neben den bereits eingeleiteten Maßnahmen im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen für die S-Bahn ist aktiv daran zu arbeiten, das Rankbachtal für die Renninger und Malsheimer zu einer unverwechselbaren sozialen Achse auszugestalten.

Mobilität

Leitziel 7: „Mobilität und Stadtqualität erhalten“

Maßnahmen:

- Umgestalten der OD von Malsheim mit dem Ziel der Geschwindigkeitsdämpfung
- Einrichten eines Stadtbus-Verkehrs zwischen Malsheim und Renningen
- Reduzieren des Überquerungsrisikos für Fußgänger und Radfahrer an den Hauptverkehrsstraßen außerorts
- Rückbau von Schleichverkehrsrouten innerorts
- Umgestalten der Bahnhofstraße mit dem Ziel der Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Ausrichten des Wegenetzes auf die S-Bahn-Haltestellen
- Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen innerorts
- Verlängern der Nord-Süd-Straße bis zur Perouser Straße
- Freihalten einer Trasse für eine Westumgehung von Malsheim



Abb. 16: Nordrandstraße und Nord-Süd-Straße in Renningen

Mit dem Bau der Nord-Süd-Straße und der Nordrandstraße sind in Renningen in der jüngsten Vergangenheit gute Voraussetzungen geschaffen worden, dem Verkehrsdruck am Rande des Ballungsraumes Mittlerer Neckar wirkungsvoll zu begegnen (s. Abb. 16).

In Renningen kann damit der Durchgangsverkehr bzw. der Quell-/ Zielverkehr in das Gewerbegebiet im Norden weitgehend aus der Stadt herausgehalten werden.

In Malsheim stellt sich die Situation etwas anders dar. Hier gibt es keine Umgehungsstraßen, die den Verkehr von der nahegelegenen Autobahnanschlussstelle bei Heimsheim oder aus dem Hinterland mit Fahrtrichtung Böblingen-Sindelfingen von der Ortsla-

ge fernhalten. Die Folge ist eine relativ hohe Belastung der Ortsdurchfahrtsstraßen, insbesondere durch Schwerlastverkehr, mit den damit verbundenen negativen Begleiterscheinungen, wie Lärm, Staub, Erschütterungen, Unfallrisiko etc.

Im Kontext mit dem Leitziel der Aufwertung des Malmshemer Ortskerns (Leitziel 3) muss es ein wichtiges Ziel sein, diesen Verkehrsstrom kurzfristig einzudämmen oder doch zumindest „stadtverträglicher“ zu machen. Die Maßnahmen hierzu sind im Einzelnen:

- Optimierung der Verkehrsräume auf das notwendige Maß
- Entfernen von Abbiegespuren mit dem Ersatz durch begrünte Inseln, Überquerungshilfen
- Straßenraum-Gestaltung, -Begrünung
- Stadtzeichen setzen in den Ortseinfahrten

Trassenvorschläge für Umgehungsstraßen in Malmshem gibt es viele. Darunter sind durchaus überlegenswerte Ansätze (Westumgehung zwischen der K 1014 und der K 1013). Es sollte jedoch berücksichtigt werden, welcher Nutzen, welche Folgen und Auswirkungen die einzelnen Umgehungsvorschläge tatsächlich haben.

Dies geschieht insbesondere vor dem Hintergrund der künftigen Autobahnanschluss-Stelle bei Rutesheim, die den Ost-West-Durchgangsverkehr in Malmshem mit großer Wahrscheinlichkeit spürbar verringern wird (s. Abb. 17).

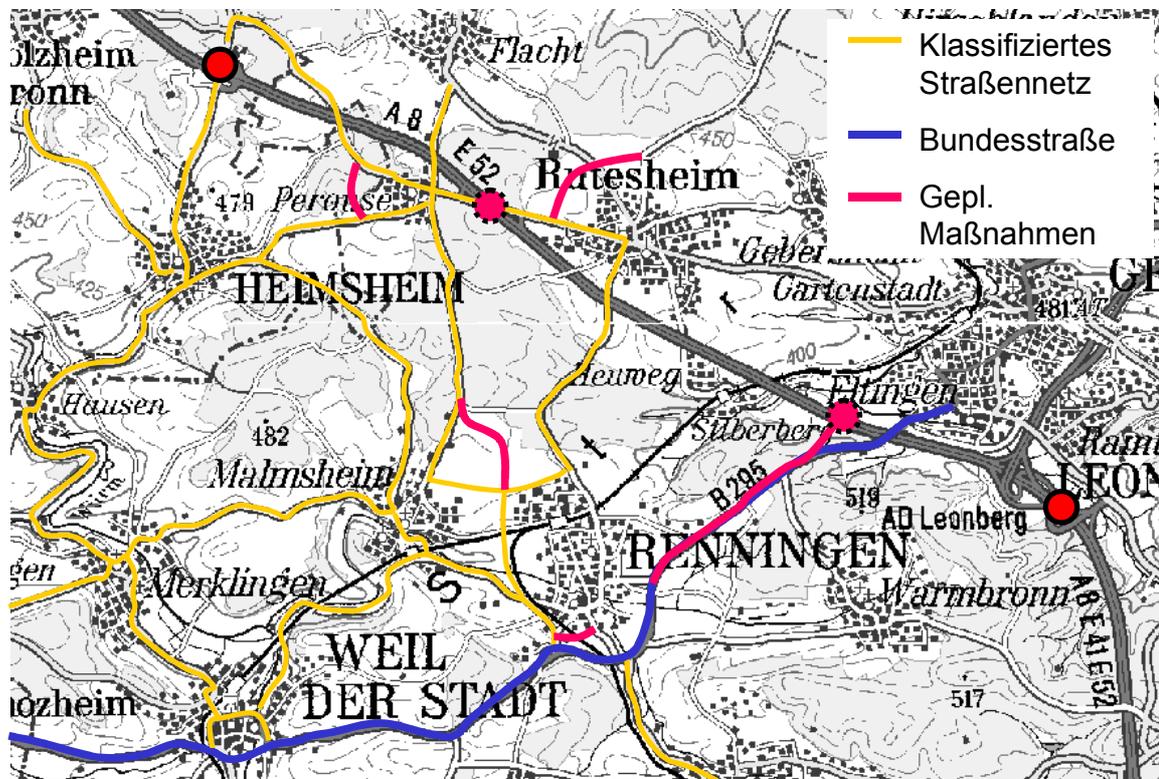


Abb. 17: Künftiges Straßennetz rund um Renningen

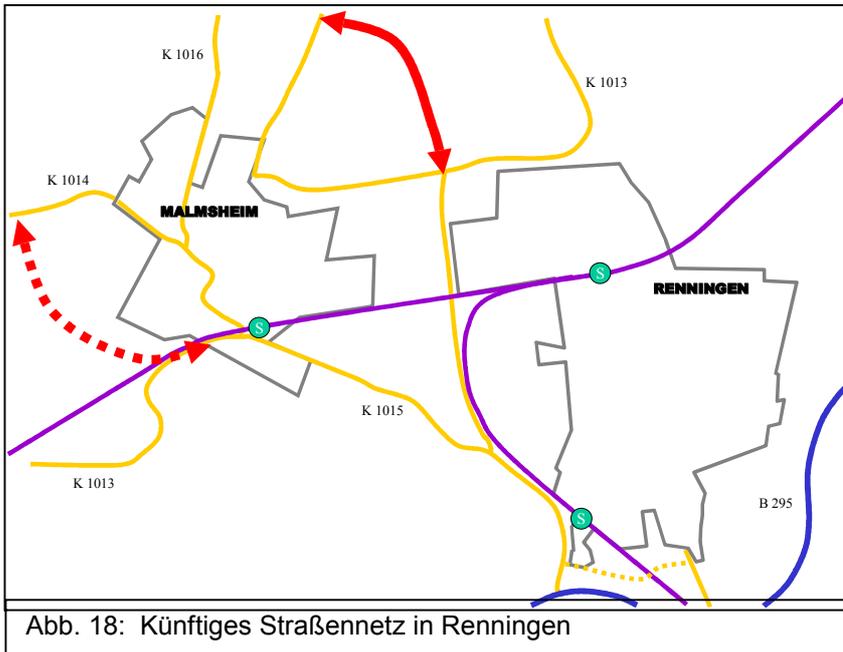


Abb. 18: Künftiges Straßennetz in Renningen

Andererseits wird durch die neue Autobahn - Anschlussstelle die Belastung am Kreisverkehr der Perouser Straße mit der Nordrandstraße weiter anwachsen. Es muss deshalb die Verlängerung der Nord-Süd-Straße ab dem Kreisverkehr mit der Nordrandstraße nach Norden und Neuanschlüsse an die Perouser Straße außerhalb der Ortslage mittelfristig

angegangen werden (s. Abb. 18). Eventuell kann dies in Verbindung mit der Schaffung von weiteren Wohnbauflächen im Nordosten von Malsheim (s. Leitziel 1) erfolgen.

Durch diese Maßnahme verlieren die Perouser Straße und die Nordrandstraße an Bedeutung für den überörtlichen Verkehr. Hierzu sind aber insbesondere eigentumsrechtliche Fragen im Bereich des Flugplatzgeländes zu klären.

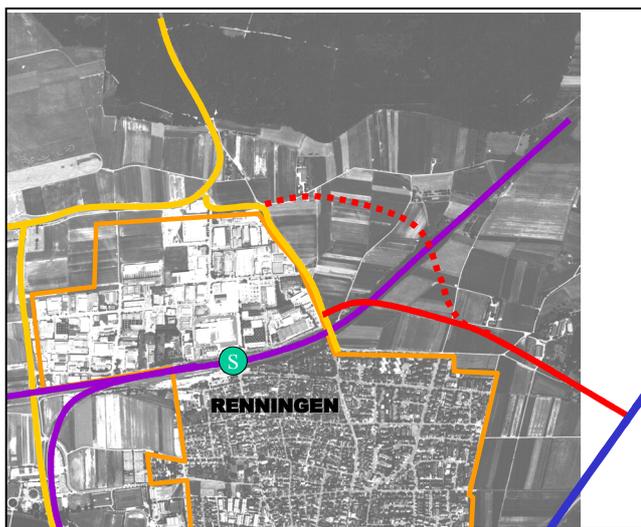


Abb. 19.1: Luftbild vom Nordosten von Renningen

Der Ort Renningen hat mit der B 295, der Nord-Süd-Straße und der Nordrandstraße ein nahezu ideales Netz an Entlastungsstraßen. Andererseits bilden diese Straßen quasi eine „Halskrause“ um das Stadtgebiet, so dass lediglich der Nordosten noch den freien Zugang zur Landschaft zulässt. Ein Verbauen dieser letzten Lücke durch eine Nordost-Querspange zwischen der B 295 und der Nordrandstraße bzw. der Rutesheimer Straße (s. Abb. 19.1) würde zwar zweifellos gerade im Hinblick auf die Gewerbeentwicklung im Norden Rennings weitere verkehrliche Vorteile

für Renningen ergeben, doch die damit verbundenen Nachteile (Landschaftsverbrauch, Emissionen, Trennwirkung) scheinen wesentlich gravierender zu sein.

Zudem steht den Verkehrsströmen ein ausgezeichnetes Straßennetz im Außer-ortsbereich als Alternative zur Verfügung.

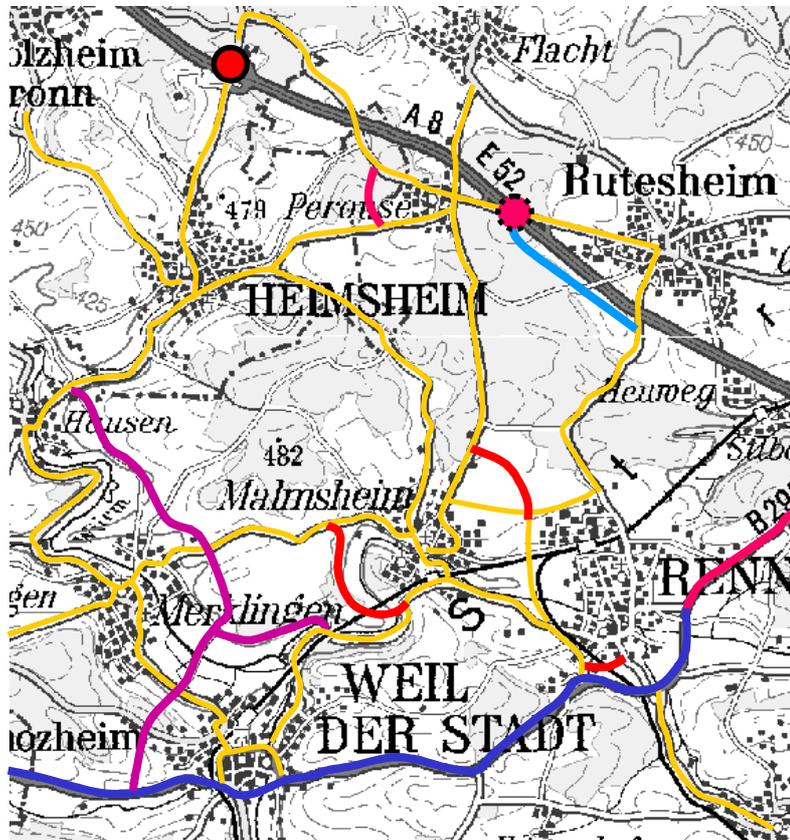


Abb. 19.2: Verkehrsplanungen im Westen von Malsheim

Die Frage der Erfordernis einer zusätzlichen Umgehungsstraße im Westen von Malsheim lässt sich mit dem heutigen Kenntnisstand nicht abschließend klären. Einerseits sind durch die geplante A8-Anschlussstelle bei Rutesheim Entlastungen in der Merklinger Straße zu erwarten. Andererseits lassen die Verkehrsplanungen der Nachbarkommune Weil der Stadt befürchten, dass dadurch die Erreichbarkeit des westlichen „Hinterlandes“ verbessert und damit wiederum Verkehrsströme in den Raum Renningen und

Malsheim geleitet werden könnten (s. Abb. 19.2). Es sollten deshalb vorbereitende Untersuchungen hinsichtlich machbarer Trassenkorridore im Westen von Malsheim durchgeführt und eine entsprechende Freihalte-Trasse im Flächennutzungsplan eingetragen werden.



Abb. 20: Stadtbahn-Haltestelle „Malsheim“

In Verbindung mit der Philosophie „Eine Stadt wächst zusammen“ soll der Mobilität der Verkehrsteilnehmer ohne Pkw verstärkt Beachtung geschenkt werden. Zwar verfügen Renningen und Malsheim künftig über 3 S-Bahn-Haltestellen (s. Abb. 20), doch eine flächenhafte Erschließung insbesondere der Ortsmitten von Renningen und Malsheim ist damit nicht verbunden.

Die Einführung eines Stadtbusverkehrs zwischen den beiden Stadtteilen mit engen Haltestellenabständen und dichtem Fahrplankontakt ist deshalb ein wichtiges Teilziel und ein weiterer Meilenstein im Stadtentwicklungsprozess.



Abb. 21: Überquerung der Nord-Süd-Straße

Renningen verfügt heute über ein relativ gutes und dichtes Rad- und Fußwegenetz, das die Verbindungen zwischen den Stadtteilen und in die Landschaft sicherstellt. Für Fußgänger und Radfahrer stellen aber die Hauptverkehrsstraßen rund um Renningen und Malmsheim ein mit hohem Risiko behaftetes Überquerungshindernis dar (s. Abb. 21). Dies zu verbessern, ist ein weiteres Teilziel.

Darüber hinaus gibt es eine Fülle weiterer Teilaspekte, die alle zum Ziel haben sollen, ein verträgliches Miteinander aller Verkehrsteilnehmer zu gestalten:

Umgestaltung der Bahnhofstraße

- Generelle Reduzierung der Geschwindigkeiten im Stadtbereich
- Gezielter Rückbau von Schleichverkehrsrouten
- Weitere Verbesserung der Zugänglichkeit der S-Bahn-Haltestellen
- Schaffung ausreichender Abstellmöglichkeiten für Pkw und Räder in den Ortsmitten

Freizeit / Sport / Erholung

Leitziel 8: „Sicherung und Erhaltung des Flugplatzgeländes“

Maßnahmen:

- Flugplatz-Bereich für multifunktionelle Nutzung und als Reservefläche für künftige Entwicklungen (Wohnen, Gewerbe, Freizeit, Landwirtschaft) sichern
- Anbinden an das Grüne Kreuz und somit an das Naherholungs- und Wegenetz
- Randbereiche gestalten und landwirtschaftlich nutzen
- Parkierungsmöglichkeiten schaffen



Abb. 22: Blick von Südosten auf das Flugplatzgelände

Dem Flugplatzgelände kommt heute schon eine besondere Funktion im Bereich der Freizeitnutzung zu. Der offene Raum erlaubt Sportarten und Freizeitmöglichkeiten, die viel Platz und ebene Flächen benötigen (s. Abb. 22). Stellvertretend werden hier Skaten, Drachenfeste und Husky-Rennen genannt.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde deutlich, dass für solche Freizeitaktivitäten auch weiterhin ein erheblicher Bedarf besteht. Es gilt nur, den Status als Freizeitgelände zu sichern und die Parkraumproblematik zu lösen.

Der Flugplatz stellt somit ein hochwertiges Gelände für die Naherholung dar. Der Stadt steht hier zudem eine wertvolle und ortsnahe Reservefläche für Entwicklungen jedwelcher Art zur Verfügung.

Landwirtschaft

Leitziel 9: „Erhaltung der Landwirtschaft und Landschaftspflege

Maßnahmen:

- Landwirtschaftliche Produktionsstandorte langfristig sichern
- Offene Landschaft schonen und aufwerten
- Baulücken schließen, Stadtränder gestalten
- Pflege und Sicherung ökologisch hochwertiger Bereiche (Streuobst, Wald, Trockenrasen etc.)
- Ökokonto sowie das Wegenetz und die Übergänge (Straße, Bahnlinie) ausbauen
- Ziel: sinnvolles Nebeneinander von Landwirtschaft, Naturschutz, Erholung und Stadtentwicklung

Gemäß § 1 des Baugesetzbuches ist sparsam mit Grund und Boden umzugehen, da die Ressource „Boden“ unterschiedlichen Nutzungsansprüchen gerecht werden muss: als landwirtschaftliche Produktionsfläche, als Naturschutzfläche, als Erholungsraum oder als Bauland. Die unterschiedlichen Nutzungen stehen in Konkurrenz, aber auch gleichzeitig im Zusammenhang.

Das bedeutet für die Siedlungs- und Stadtentwicklung, dass mit den zur Verfügung stehenden Flächen, egal ob bebaut oder unbebaut, verantwortungsvoll gehaushaltet werden muss.

Über einen sogenannten Agrarstrukturellen Entwicklungsplan (AEP) kann dies in das Bewußtsein der Öffentlichkeit gebracht werden. Er bietet ein Forum für die bisherige Situation und die zukünftige Entwicklung. Ein Runder Tisch aus Landwirten und Planungsträgern erarbeitet hierbei Ergebnisse und verdichtet sie zu konkreten Projektideen.

Weitere Einzelziele sind:

- Die Landwirtschaft soll Raum zur Sicherung ihres Produktionsstandortes haben.
- Die offene Feldflur ist soweit machbar zu schonen, Baulücken sollen geschlossen werden.
- Die Belange der Landwirtschaft sollen frühzeitig mit anderen Raumnutzungsinteressen abgestimmt und in die kommunalen Flächenplanungen integriert werden.

Die Stadt hat die Aufgabe, bei Bauvorhaben die Eingriffe in Natur und Landschaft auszugleichen. Hierbei bedient sie sich des Ökokontos, das einen Maßnahmen-Pool bevorratet. Das Ökokonto ist deshalb als wichtiges Standbein der Stadtentwicklung weiter auszubauen (s. Leitziel 5).



Der örtlichen Landwirtschaft kommt hierbei als Bindeglied zur Landschaft eine besondere Bedeutung zu, denn für solche Maßnahmen sind möglichst geringwertige landwirtschaftliche Flächen zu suchen und diese landschaftsgerecht aufzuwerten. Ziel ist es ökologisch wertvolle Landschaftsteile zu sichern, zu pflegen und langfristig zu erhalten.

3. Stadtentwicklung

3.1 Wohnbauflächen

3.1.1 Bisherige Entwicklung

Die Entwicklung der Einwohnerzahlen in Renningen in den vergangenen 15 Jahren (s. Abb. 23) zeigt eine ausgeprägte Entwicklung von 13.268 Einwohner im Jahr 1985 auf 17.142 Einwohner im Jahr 2000 (Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg). Dies entspricht einem Zuwachs in diesem Zeitraum um 3.874 Personen oder 29,2 Prozent.

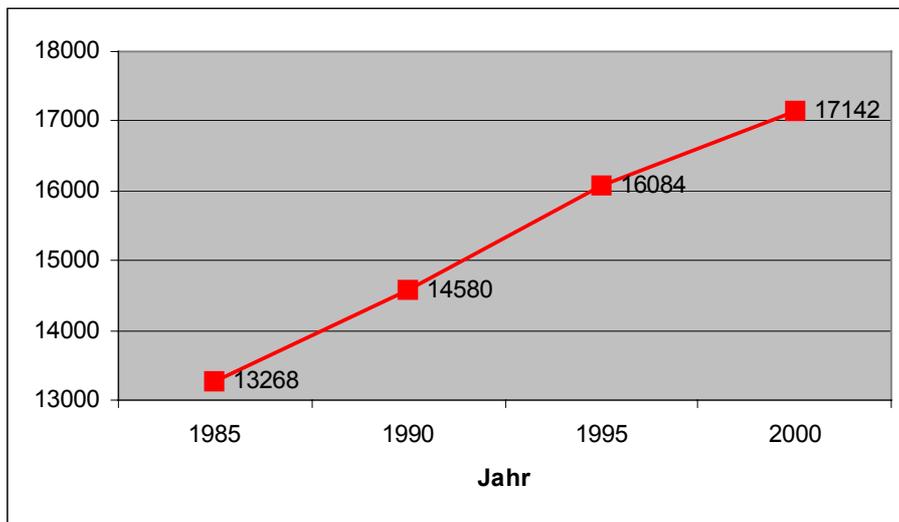


Abb. 23: Entwicklung der Einwohnerzahlen in Renningen
 (Quelle: Statistisches Landesamt Ba-Wü)

Die durchschnittlichen Zuwachsraten (s. Abb. 24) betragen dabei in den beiden 5-Jahres-Zeiträumen 1985–1990 sowie 1990–1995 rund 2 Prozent pro Jahr, während im Zeitraum 1995–2000 bereits ein leichter Rückgang der Zuwachsraten auf 1,3 Prozent zu konstatieren war.

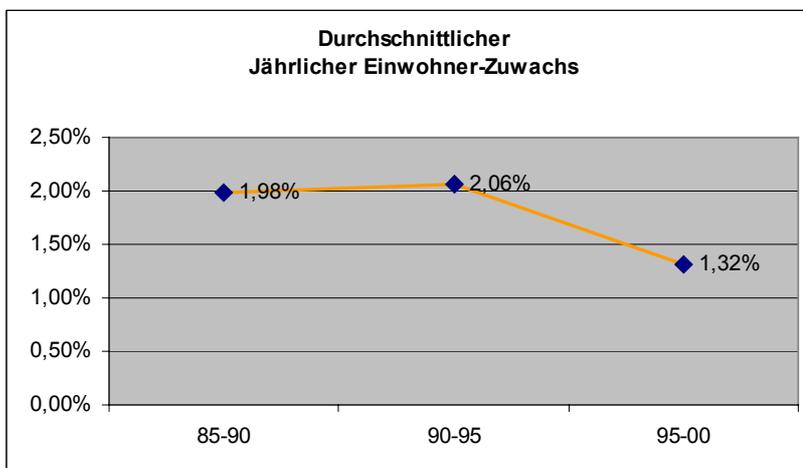


Abb. 24: Entwicklung der jährlichen Einwohner-Zuwachsraten in Renningen

Von den im aktuellen Flächennutzungsplan ausgewiesenen 41 ha Wohnbauflächen wurden seit 1990 bis heute rund 35 ha realisiert. Bei einer Siedlungsdichte von 90 Einwohner je ha Brutto-Bauland (Vorgabe Regionalverband Stuttgart) entspricht dies einer Bevölkerungszahl in den Neubaugebieten von rund 3.000 Personen.

3.1.2 Trend-Prognosen

Die Langzeit-Prognosen des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg zeigen vor dem Hintergrund der absehbaren demografischen Entwicklung in Deutschland (Überalterung der Bevölkerung) eine Stagnation der Bevölkerungszahlen in Baden-Württemberg in den kommenden Jahren und eine spürbare Abnahme spätestens ab dem Jahr 2025.

Bei den Trendprognosen für Renningen, das im Regionalplan des Regionalverbandes Stuttgart als Wohnbauschwerpunkt und damit als Zuzugsgemeinde ausgewiesen ist, wurde diese Entwicklung dahingehend berücksichtigt, dass die jährlichen Einwohner-Zuwachsraten bis zum Jahr 2045 kontinuierlich bis auf einen Endwert von 0,75 Prozent abnehmen werden.

Extrapoliert man die Entwicklung der Einwohnerzahlen der vergangenen Jahre auf dieser Grundlage bis zum Jahr 2045, so ergibt sich die obere Kurve der nachfolgenden Abbildung 25. Sie stellt die obere Grenze der Einwohnerentwicklung dar.

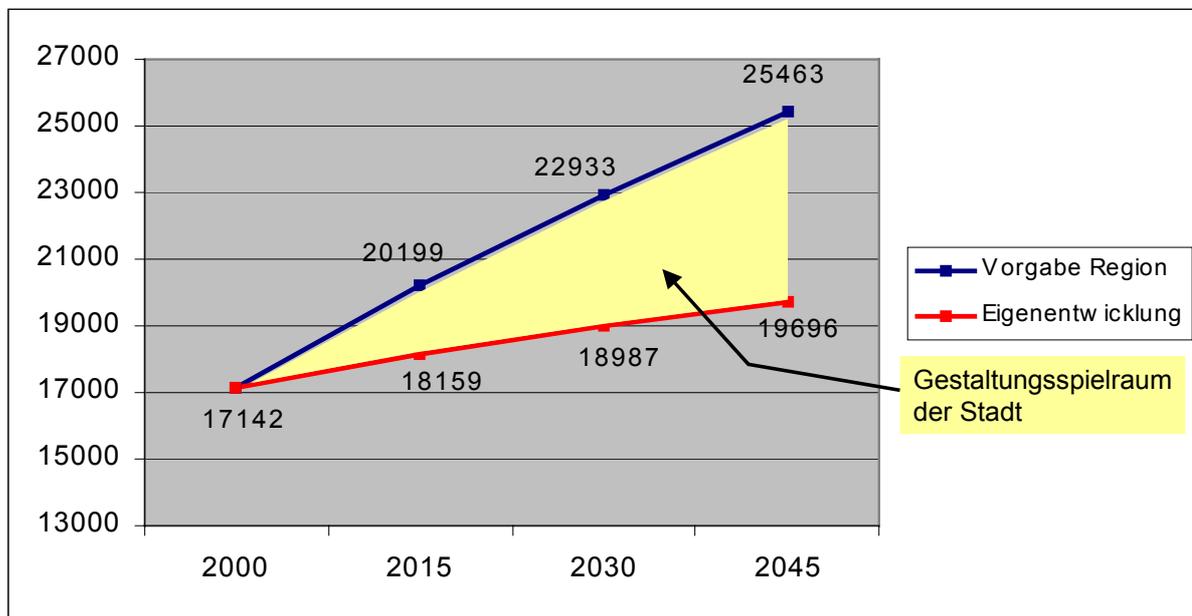


Abb. 25: Trendprognosen der Einwohner-Entwicklung in Renningen bis zum Jahr 2045

Die untere Kurve in der Abbildung 25 stellt den Fall dar, dass Renningen ab sofort nur noch einer Eigenentwicklung unterliegt und Zuzüge nennenswerten Umfangs nicht mehr erfolgen. Sie stellt die untere Grenze der Einwohnerentwicklung dar.

Dazwischen liegt der Gestaltungsspielraum der Stadt.

3.1.3 Wohnraum-Bedarf

Der Bedarf an Wohnraum lässt sich, ausgehend vom Einwohnerzuwachs, über die sogenannte „Belegungsziffer“ ermitteln. Diese statistische Größe gibt die Anzahl Personen je Wohneinheit an. Bundesweit beträgt die Belegungsziffer derzeit im Schnitt 2,3 Personen je Wohneinheit. In Neubaugebieten sind hierbei durchaus Werte von 3,0 und mehr zu verzeichnen, während in Altbaugebieten, Ortskernen etc. sehr oft weniger als 2,0 Personen je Wohneinheit leben. Hierin manifestiert sich sowohl der Trend zum Single-Haushalt als auch die stete Abnahme der Anzahl der Kinder je Familie.

Dieser Trend wird sich in Zukunft noch verstärken, so dass im Jahr 2045 von einer Belegungsziffer von 1,9 Personen je Wohneinheit zu rechnen sein dürfte.

Jahr	Einwohner [EW]	Einwohnerzuwachs	Belegungsziffer	Bedarf an Wohneinheiten
2000	17142	[EW]	[EW/WE]	[WE]
2015	20199	3057	2,2	1390
2030	22933	2734	2,1	1302
2045	25463	2530	1,9	1332

Abb. 26.1: **Maximaler** Wohnraum-Bedarf in Renningen bis zum Jahr 2045

Jahr	Einwohner [EW]	Einwohnerzuwachs	Belegungsziffer	Bedarf an Wohneinheiten
2000	17142	[EW]	[EW/WE]	[WE]
2015	18159	1017	2,2	462
2030	18987	828	2,1	394
2045	19696	709	1,9	373

Abb. 26.2: **Minimaler** Wohnraum-Bedarf in Renningen bis zum Jahr 2045

Danach sind während der drei 15-Jahres-Zeiträumen bis 2045 jeweils ca. 1.300 bis 1.390 Wohneinheiten (obere Grenze) bzw. 375 bis 460 Wohneinheiten (untere Grenze) zur Abdeckung des Bedarfs in Renningen erforderlich.

3.1.4 Wohnbauflächen-Bedarf

Der Bedarf an Wohnbauflächen lässt sich, ausgehend vom ermittelten Wohnraumbedarf über die sogenannte „Siedlungsdichte“ ermitteln. Diese statistische Größe ist ein Maß für die Verdichtung der Bebauung und gibt die Anzahl Wohneinheiten je Hektar Bruttobauland an.

<i>Bsp.: Baugebiet „Schnallenäcker“</i>
386 Wohneinheiten erstellt
<u>76 Wohneinheiten frei verfügbar</u>
462 Wohneinheiten gesamt
<i>Bei 10,8 ha Bruttobauland entspricht dies einer Siedlungsdichte von ca. 43 Wohneinheiten je Hektar.</i>

Bei einer langfristigen Belegungsziffer von etwa 2,0 Personen je Wohneinheit entspricht dies den Vorgaben des Regionalverbands Stuttgart, der den Wohnbauschwerpunkts-Gemeinden im aktuellen Regionalplan eine personenbezogene Siedlungsdichte von 90 Einwohnern je Hektar vorgibt. Damit bewegt sich Renningen nahezu exakt auf den Vorgaben der Region.

Jahr	Bedarf an Wohneinheiten [WE]	Siedlungsdichte [WE/ha]	Bedarf an Baufläche [ha]
2015	1389	45	31
2030	1302	45	29
2045	1331	45	30
Summe			89

Abb. 27.1: **Maximaler** Wohnbauflächen-Bedarf in Renningen bis zum Jahr 2045

Jahr	Bedarf an Wohneinheiten [WE]	Siedlungsdichte [WE/ha]	Bedarf an Baufläche [ha]
2015	462	45	10
2030	394	45	9
2045	374	45	8
Summe			27

Abb. 27.2: **Minimaler** Wohnbauflächen-Bedarf in Renningen bis zum Jahr 2045

Danach sind während der drei 15-Jahres-Zeiträumen bis 2045 jeweils ca. 30 Hektar (obere Grenze) bzw. 10 Hektar (untere Grenze) zur Abdeckung des Bedarfs an Wohnbauflächen in Renningen erforderlich.

3.1.5 Wohnbau-Standorte

Zur Abdeckung des oben ermittelten Wohnbaubedarfs wurden insgesamt 9 verschiedene Standorte im Stadtgebiet nach ihrer Eignung untersucht (s. Abb. 28).

Potentielle Wohnbauflächen

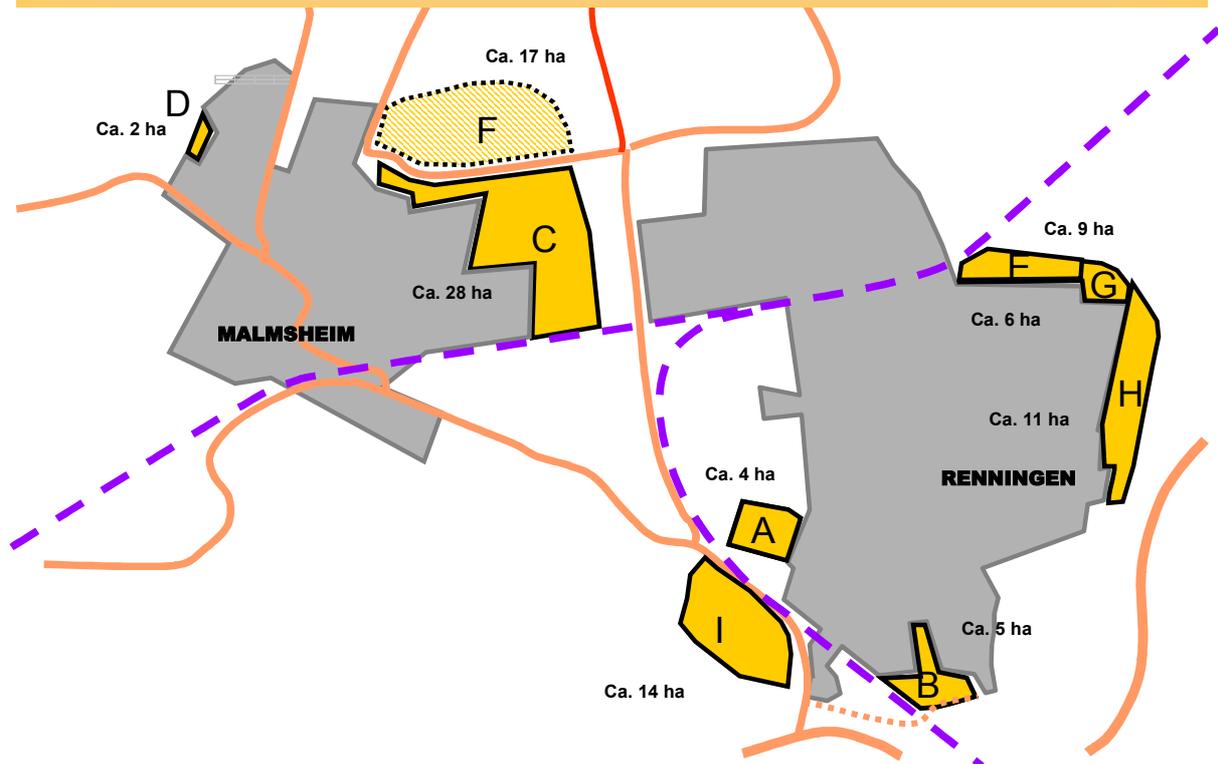


Abb. 28: Potentielle Wohnbau-Standorte in Renningen bis zum Jahr 2045

Die in Abb. 28 dargestellten Wohnbauflächen umfassen rund 90 ha und stellen nach heutigen Vorstellungen das Reservoir an Baufläche dar.

Zur Beurteilung der Standorte wurden verschiedene Indikatoren (s. Abb. 29) hinsichtlich Zentralität, Wohnqualität, Eingriffserheblichkeit, Erschließungsaufwand etc. herangezogen.

**: Die Fläche „F“ nördlich der Nordrandstraße wird lediglich als Reservefläche für eine langfristige Perspektive betrachtet. Sie ist in der nachfolgenden Tabelle grau hinterlegt.*

Wohn-Standorte	A	B	C	D	E
	Renningen „Neuwiesen- äcker“	Renningen „Südost“	Malmsheim „Schnallen- äcker“	Malmsheim „Schelmen- äcker“	Renningen „Keltenstraße“
Ökologischer Eingriff					
Äußere Erschließung					
Entwässerung					
ÖPNV-Anbindung					
Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen					
Nähe zu Schulen					
Emissionen					
Gesamt-Beurteilung					

Wohn-Standorte	F *	G	H	I
	Malmsheim „Nordost“	Renningen „Nordost“	Renningen „Ost“	Renningen „Südwest“
Ökologischer Eingriff				
Äußere Erschließung				
Entwässerung				
ÖPNV-Anbindung				
Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen				
Nähe zu Schulen				
Emissionen				
Gesamt-Beurteilung				

Abb. 29: Beurteilung der potentiellen Wohnbau-Standorte

3.2 Gewerbeentwicklung

3.2.1 Bisherige Entwicklung

Die Arbeitsplatzstatistik in Renningen weist aus, dass sich seit 1995 bis Ende 2000 die Beschäftigtenanzahl im produzierenden Gewerbe um ca. 12% verringert hat. Demgegenüber hat sich die Anzahl der im Dienstleistungsbereich Beschäftigten um den gleichen Prozentsatz erhöht.

Im Flächennutzungsplan aus dem Jahr 1990 waren 19 ha für die gewerbliche Entwicklung in Renningen ausgewiesen. Innerhalb der letzten 13 Jahre wurde dieses Angebot nahezu ausgeschöpft.

Der Regionalplan der Region Stuttgart hat Renningen für den Zeitraum 1995 - 2010 als Gewerbeschwerpunkt ausgewiesen. Insgesamt „dürfen“ in diesem Zeitraum 29 ha Gewerbeflächen realisiert werden, von denen bis heute rund 19 ha erschlossen wurden. Bis zum Jahr 2010 könnten demnach noch rund 10 ha Gewerbeflächen ausgewiesen werden. In Malmshausen ist das Gebiet „Brunnenfeld“ mit 4 ha bereits erschlossen.

3.2.2 Gewerbeflächen-Bedarf

Renningen ist als Gewerbeschwerpunkt in der Region ausgewiesen, da die Stadt über hervorragende Verkehrsverbindungen sowohl im Straßennetz als auch im Öffentlichen Personennahverkehr verfügt. Durch den Bau der Anschlussstelle „Rutesheim“ an der Autobahn A8 (Stuttgart-Karlsruhe) wächst die Verkehrslage der Gemeinde in der weiteren Zukunft. Um ihren Bürgern langfristig Arbeitsplätze am Ort anbieten zu können, hat sich die Stadt Renningen zu ihrer Rolle als Gewerbeschwerpunkt in der Region bekannt.

Entsprechend den Ansätzen des aktuellen Regionalplans, der für einen 15 Jahre-Zeitraum rund 30 ha an Flächenentwicklung vorgibt, wurden für den Zeitraum bis zum Jahr 2045 als obere Grenze die Ausweisung von rund 75 bis 80 ha Gewerbeflächen angesetzt.

3.2.3 Gewerbeflächen-Standorte

Zur Abdeckung des oben ermittelten Bedarfs wurden insgesamt 5 verschiedene Standorte im Stadtgebiet nach ihrer Eignung untersucht (s. Abb. 30).

Potentielle Gewerbeflächen

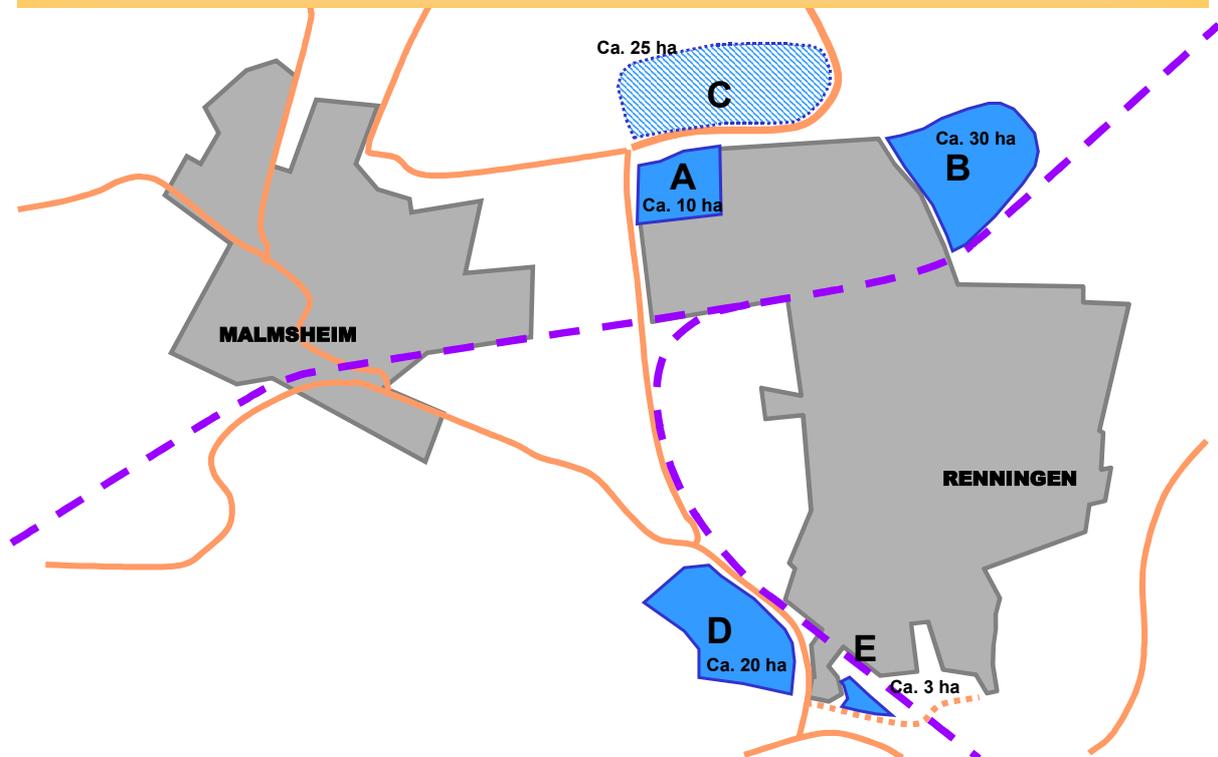


Abb. 30: Potentielle Gewerbe-Standorte in Renningen bis zum Jahr 2045

Die in Abb. 30 dargestellten Bauflächen umfassen mehr als den bis zum Jahr 2045 erforderlichen maximalen Bedarf von 75 bis 80 ha.

Die Fläche „C“ nördlich der Nordrandstraße wird lediglich als Reservefläche für eine langfristige Perspektive betrachtet.

Die Fläche „D“ südlich der K 1015 kommt sowohl als Gewerbe- als auch als Wohnstandort (dort als Fläche I) in Frage kommt. Falls man sich für Fläche D als Gewerbestandort entscheidet, wofür die sehr gute Verkehrsanbindung spricht, dann sollte dort aus Emissionsgründen (Wohngebiet „Kindelberg“ sowie Süden von Renningen) allerdings lediglich nicht störendes Gewerbe (Dienstleistungen, Handel) angesiedelt werden.

Zur Beurteilung der Standorte wurden verschiedene Indikatoren (s. Abb. 31) hinsichtlich Eingriffserheblichkeit, Erschließungsaufwand etc. herangezogen.

Gewerbe-Standorte	A	B	C *
	Renningen „Wolfäcker IV“	Renningen „östl. Rutesheimer Str.“	Renningen „Nord“
Ökologischer Eingriff			
Äußere Erschließung			
Entwässerung			
ÖPNV-Anbindung			
Emissionen			
Gesamt-Beurteilung			

Gewerbe-Standorte	D	E
	Renningen „Südwest“	Renningen „Süd“
Ökologischer Eingriff		
Äußere Erschließung		
Entwässerung		
ÖPNV-Anbindung		
Emissionen		
Gesamt-Beurteilung		

Abb. 31: Beurteilung der potentiellen Gewerbe-Standorte

*: Die Fläche „C“ nördlich der Nordrandstraße wird lediglich als Reservefläche für eine langfristige Perspektive betrachtet.

3.3 Entwicklung von Gemeinbedarfsflächen (Schule, Sport, Kultur)

Kindergarten:

Auf 1000 Einwohner entfallen heute in Baden-Württemberg etwa 220 Personen unter 18 Jahre. Bis zum Jahr 2045 wird dieser Anteil der jungen Generation nach den neuesten Veröffentlichungen des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg auf 160 Personen zurückgehen.

Für die Kommunale Planung hat das zur Konsequenz, dass bereits in kurzer Zeit eine rückläufige Zahl an Kindergartenkinder zu verzeichnen sein wird. Bis zum Jahr 2010 ist bereits mit 15 % weniger Kindergartenkinder in Baden-Württemberg zu rechnen.

Ohne den Zuzug von außerhalb würde dies für Renningen bedeuten, dass mittelfristig eine Unterbelegung in den vorhandenen Kindergärten auftreten kann. Tatsächlich zeichnet sich jedoch heute bereits in Malsheim ab, dass ab 2004 mehr als eine Kindergartengruppe fehlt.

Sofern nicht unzumutbare Entfernungen dagegen sprechen, sollte das Angebot an vorhandenen Kindergartenplätzen in Renningen trotz des bis zum Jahr 2045 prognostizierten Einwohnerzuwachses zwischen 15 % (untere Grenze) und 49 % (obere Grenze) im allgemeinen ausreichen.

In Malsheim hingegen könnte sich der Neubau eines Kindergartens im Schnittbereich zwischen den Wohnbauflächen C und F aufgrund der Konzentration von Bewohnern an dieser Stelle (max. ca. 4.000 Menschen) abzeichnen, da die vorhandenen jeweils 3-gruppigen Kindergärten im Gebiet „Schnallenäcker“ (Geranienweg, Nelkenstraße) bei schneller Aufsiedlung der Flächen rasch an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen könnten, sofern Erweiterungen nicht möglich sind.

Grundschule

Die Abnahme der Kinderzahlen setzt sich zeitlich verschoben im schulischen Bereich fort. Nach Angaben des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg werden im Jahr 2015 18 % weniger Schüler als heute zu verzeichnen sein.

Das oben Gesagte gilt somit auch für den Grundschulbereich. Auch hier sollten die vorhandenen Kapazitäten in Renningen ausreichend sein. In der Schwerpunktsentwicklung im Nordosten von Malsheim könnte sich hingegen die Notwendigkeit einer einzügigen Grundschule ergeben. Zum einen spricht die Anzahl der Bewohner der Flächen C und F (ca. 4.000 Personen) dafür, zum anderen liegen einige Bereiche der Fläche F außerhalb des üblichen Einzugshalbmessers einer Grundschule von 700 m. (*Anmerkung: Allerdings betrifft dies heute bereits den Nordosten von Renningen und Teile des Schnallenäcker-Gebiets*).

Hauptschule, Realschule, Gymnasium

Die Landesstatistik geht davon aus, dass im Jahr 2007/2008 mit landesweit rund 310.000 Gymnasiasten der Höhepunkt der Entwicklung erreicht sein wird. Danach nehmen dort die Schülerzahlen, wie bereits in den anderen Schularten, aufgrund der demografischen Entwicklung deutlich ab.

Die vorhandenen Kapazitäten im Schulzentrum an der Rankbachstraße und in Malmsheim sollten ausreichend sein.

Sport- und Freizeiteinrichtungen

Renningen verfügt heute über ein sehr gutes Angebot an Sporteinrichtungen. Qualität und Quantität überzeugen den Außenstehenden und sind für die Bürger essentieller Bestandteil ihrer Stadtkultur.

Die wachsende Zunahme an Sportarten mit dem Trend zum Individualsport könnte jedoch in Verbindung mit dem prognostizierten Einwohnerzuwachs rasch dazu führen, dass die Kapazitäten auf den Sportplätzen und in den Sporthallen nicht mehr ausreichen.

Die Fläche zwischen der Gottfried-Bauer-Straße und der S-Bahnlinie sollte deshalb als Fläche für den Gemeinbedarf freigehalten werden.

Kultur- und Sozialeinrichtungen

Die wachsende Anzahl an Einwohnern wird es erforderlich machen, die Kapazitäten und die technischen Möglichkeiten in den diversen Veranstaltungseinrichtungen der Stadt (Stegwiesenhalle, Bürgerhaus etc.) zu überprüfen und wo möglich zu erweitern.

Diese Überprüfung betrifft auch Einrichtungen der Jugend- und Sozialarbeit sowie der Altenbetreuung und -pflege und findet nicht zuletzt Berücksichtigung bei der Friedhofplanung.

3.4 Investitionsbedarf

Zur Erschließung von 90 Hektar Wohnbauflächen und 80 ha Gewerbeflächen entsteht nach heutigen Vorstellungen ein städtischer Investitionsbedarf von etwa 85 bis 110 Mio Euro an Gestehungskosten.

Dieser Finanzrahmen kann zu einem großen Teil über Erschließungsbeiträge und Gebührensatzungen refinanziert werden. Hinzu kommen aber noch Kosten für eventuell erforderlichen Grunderwerb, für Planung und Umlegung sowie Folgekosten für die Errichtung von Infrastruktureinrichtungen, für den Ausbau von Ver- und Entsorgungsnetzen sowie nicht zuletzt für den Betrieb und den Erhalt der so geschaffenen Infrastruktur, der im allgemeinen über den Stadthaushalt finanziert wird.

Alle diese Kosten werden künftig nicht mehr vom Kommunalhaushalt allein aufgebracht werden können, wenn dieser seinen anderen Aufgaben, wie z.B. dem Erhalt der bestehenden Einrichtungen, weiter gerecht werden will. Das Verursacherprinzip wird deshalb bei Erschließungen stärker in den Vordergrund rücken müssen (Erschließungsträgerschaft, Eigentümergesellschaft, Städtebauliche Verträge, Ablösevereinbarungen). Bei größeren Erschließungsmaßnahmen sind im Vorfeld bereits geeignete kommunale Refinanzierungsmodelle zu erarbeiten, die die zu erwartenden Ausgaben (Planungskosten, Honorare, Kosten für innere und äußere Erschließung, Folgemaßnahmen, Zinsen etc.) und Einnahmen (Erschließungsbeiträge, Gebühren, Grundstücksverkäufe, Zuschüsse etc.) in ihrer sachlichen und zeitlichen Wirksamkeit erfassen.

4. Zusammenfassung

Ziel allen kommunalen Handelns soll es sein, die bestehende, hohe Wohn- und Lebensqualität in Renningen langfristig zu bewahren. Dabei stellt sich die Stadt aber auch bewußt ihrer Rolle als Wohn- und Gewerbeschwerpunkt in der Region, wobei sie behutsam und mit Augenmaß wachsen will.

Insbesondere die Bewahrung und Sicherung des landschaftlich reizvollen Umfelds von Renningen wird eine der wichtigsten Maximen bei der Stadtentwicklung der nächsten Jahrzehnte sein.

Im sozialen, kulturellen und Freizeitbereich soll, unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten, den Bürgern ein Mehr an Stadtqualität angeboten werden.

Diese Grundsätze dokumentieren sich in den Leitsätzen des Zentralen Leitbilds. Ihre Umsetzung erfolgt in den 9 Leitziele, die das gesamte kommunale Spektrum in Renningen abdecken.