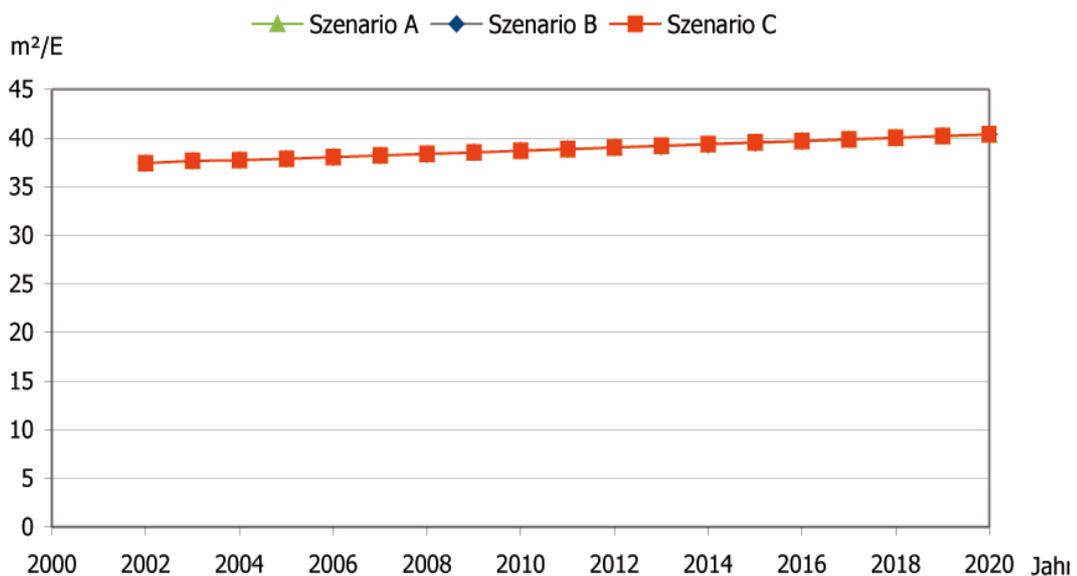


## 2.2 SACHBEREICH WOHNEN - WOHNSTANDORTE - MOBILITÄT

### Wohnen

- Zielvorstellungen** Ziel ist es, dem Wohnflächenbedarf der Ortsansässigen wie derjenigen am Ort Beschäftigten, die nach Waiblingen ziehen möchten, auf ökologisch vertretbare Weise gerecht zu werden.
- Wohnungsbestand** Zur Zeit werde in Waiblingen 8.881 Wohngebäude mit 24.654 Wohnungen gezählt. Die durchschnittliche Zahl von 2,78 Wohnungen pro Haus zeigt, dass neben den Ein- und Zweifamilienhäusern viele Geschoßwohnbauten vorhanden sind.
- Bautätigkeit** In der Bautätigkeit der letzten Jahre ging der Anteil der Geschoßwohnbauten jedoch ständig zurück, wie das Absinken dieser Wohnungszahl pro Haus von 5,16 in 1993 auf 2,59 in 2003 belegt. Die Zahl der fertiggestellten Wohnungen pro Jahr schwankte lange zwischen 300 und 530 und ist in den letzten zwei Jahren auf ca. 150 gefallen.
- Belegungsdichte** Die Belegungsdichte der Wohnungen, gemessen in Einwohnern je Wohnung, ist wegen ihrer Dynamik für die Abschätzung des Wohnungsbedarfs wichtig. Über Jahre ist diese Zahl gesunken, in Waiblingen von 2,36 im Jahre 1988 auf 2,15 im Jahre 2003. Allein daraus, begründet durch kleinere Haushalte und größere Wohnflächenansprüche, erwächst ein Bedarf an neuen Wohnungen auch bei gleichbleibender Einwohnerzahl.

ABB. 3 WOHNFLÄCHE PRO EINWOHNER NACH PROF. KÖHL



- Wohndichten**
- Die Regionalplanung verlangt für die Ermittlung des Wohnbauflächenbedarfs die Einhaltung gewisser Standards für die bauliche Dichte. Es sind folgende Werte einzuhalten:
- In Siedlungsbereichen (Mittelzentren)                      80 Einwohner je Hektar
  - in sonstigen Orten im Siedlungsbereich                      60 Einwohner je Hektar
  - In Orten mit Eigenentwicklung                                      50 Einwohner je Hektar
- Die in Einwohnerzahlen gemessene Dichte ist zwar weniger beständig als die in Wohnungen gemessene, weil die Wohnungen im Laufe der Lebensdauer der Gebäude mal mehr, mal weniger genutzt werden, aber die Vorgaben sind so definiert.
- Die Dichten wären demnach in Waiblingen für die Kernstadt und Beinstein, Hohenacker und Neustadt höher, für Bittenfeld und Hegnach geringer anzusetzen.
- Mit den Baugebieten der letzten Jahre wurden die vorgegebene Dichtewerte erreicht und überschritten. Mit zunehmenden Ansprüchen an das Wohnen sind jedoch die verdichteten Wohnformen etwas in der Wertschätzung gesunken, mit entsprechenden Auswirkungen auf die Belegungsstruktur. Dies ist bei Entscheidungen für zukünftige Bauformen und Wohndichten zu beachten.
- Bauformen**
- Selbst die vom Regionalverband geforderte Dichte für Mittelzentren läßt sich mit sogenanntem verdichteten Flachbau erreichen, also mit Reihenhäusern, Kettenhäusern, Teppichhäusern und Terrassenhäusern, oder mit Mischungen aus freistehenden Einfamilienhäusern und Geschoßwohnungsbauten.
- Wohnformen**
- Während sich das Augenmerk seither auf die traditionellen Formen des Zusammenlebens, meist von Familien, konzentriert hat, muß die Stadtentwicklung sich zukünftig mehr mit der Vielfalt heutigen Wohnens auseinandersetzen. Dies bezieht zum einen andere Organisationsformen der Haushalte ein: Singles, Alleinerziehende, gemeinsame Wohnungen verschiedener Haushalte. Es sind die unterschiedlichen Stufen selbstständigen Haushaltens zu berücksichtigen, d.h. Wohnungen, die für Menschen mit Behinderungen geeignet sind, bis hin zu Wohnformen, welche die private Unterstützung und die Pflege von Menschen, die darauf angewiesen sind, durch ihre Nachbarn erlaubt.
- Zusammenleben**
- Ebenso muß sich die Stadtentwicklungsplanung mit den geeigneten Formen des Zusammenlebens von Menschen unterschiedlicher Kulturkreise und Gesellschaftssegmente beschäftigen.
- Stand der Erkenntnis ist einerseits, dass eine gewisse Bündelung der Wohnstandorte von Menschen eines Kulturkreises diesen die Kraft zur Bildung eigener Identitäten und eigenen Selbstbewußtseins gibt. Welches wiederum wichtige Voraussetzungen für das Zusammenleben mit anderen sind.
- Andererseits erfordert die Integration von Bürgern mit sehr geringem Einkommen und sehr geringen Beschäftigungschancen sowie die pflegliche Bewahrung ihres Wohnumfeldes eine gewisse soziale Durchmischung der Quartiere.
- Besonders schwierig wird es, wenn sich diese zwei angesprochenen Gruppen sozial überlagern. Bislang muss, wie in Waiblingen praktiziert, mit erhöhtem Betreuungsauf-

wand in den Schulen und in der Jugendbetreuung darauf reagiert werden.

### **Wohnstandorte**

Zielvorstellungen	<p>Auf dem Hintergrund der geschilderten Entwicklungstrends sind für die Entwicklung und Bereitstellung von Wohnbauland folgende Grundsätze anzustreben:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Innenentwicklung vor Außenentwicklung</li></ul> <p>Der Innenentwicklung, d.h. der Aktivierung von Baulücken und von Nachverdichtungs- und Entwicklungspotentialen im bebauten Innenbereich wird oberste Priorität eingeräumt.</p> <p>In diesem Zusammenhang erfolgt derzeit der Aufbau eines EDV-gestützten Baulückenkatasters.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Familiengerechte Planungskonzepte</li></ul> <p>Zur Sicherung der kommunalen Infrastruktur und Beeinflussung der erwarteten demographischen Veränderungen wird die Ansiedlung von jungen Familien gezielt gefördert. Städtebauliche Steuerungsinstrumente hierzu sind u.a. eine angepasste Parzellierung der neu umgelegten Bauflächen, familienfreundliche Bauformen wie z.B. Doppel- und Reihenhausstrukturen, familiengerechte Verkehrsplanung wie z.B. verkehrsberuhigte Anliegerstraßen.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Zügige Baulandmobilisierung</li></ul> <p>Die Ausweisung neuer Wohngebiete in Ortsrandlage bzw. im Außenbereich wird an die zügige Baulandmobilisierung gekoppelt. Bedingung für die Schaffung von Planungsrecht ist, dass eine kurzfristige Aufsiedlung der beplanten Flächen sichergestellt werden kann. Dies lässt sich im Rahmen der bislang in Waiblingen praktizierten Umlegungsverfahren nicht gewährleisten.</p> <p>Es sind daher neue Formen der Baulandentwicklung zu prüfen.</p> <p>Die Analyse ergab folgende wesentliche Charakteristika der Situation in Waiblingen (B.= Ergebnis der Bürgerumfrage):</p>
Stärken	<p>Gestaltung und Sanierung der historischen Altstadt und Verzahnung mit Landschaftspark Remsaue (B.)</p> <p>Ortskernstruktur Bittenfeld und Beinstein</p> <p>Polyzentrale Siedlungsstruktur mit Kernstadt und fünf Ortschaften</p> <p>Reizvolle Wohnstandorte, gekennzeichnet durch:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Lebendige Topographie</li><li>- Häufig große Naturnähe</li><li>- Gute Naherholung</li><li>- Reichhaltige Infrastrukturausstattung</li><li>- Attraktive Aussichtslogen</li></ul> <p>Gute S-Bahnverbindungen für große Teile der Stadt Gute Bundesstraßenverbindungen - zumindest außerhalb der Hauptverkehrszeiten bzw. Hauptverkehrsrichtungen.</p>

	<b>Attraktiver Stadtkern</b>
Schwächen	<p>Einzelhandelsversorgung in manchen Ortschaften          Belastung der Ortsdurchfahrten Hohenacker und Neustadt          Monostruktur der dichteren Siedlungsform auf der Korber Höhe mit der Folge der sozialen Entmischung.          Bahnhof in Waiblingen: zu geringer Bezug zum Stadtkern          Geringes Wohnraumangebot für Geringverdiener (B.)          Städtebauliche Struktur / Flächenpatchwork Waiblingen Süd          Wenige städtebauliche Identifikationspunkte der Moderne          Trennwirkung Verkehrsachsen z.B. Bahn, B14, B29          Gestaltungsdefizite Ortsdurchfahrten und Ortskerne in Hegnach, Hohenacker und Neustadt          Gestaltungsdefizite in der Kernstadt in den Bereichen Bahnhofstraße, Fronackerstraße, Neustädter Straße, Talstraße, Devizestraße, Mayenner Straße          Baulücken im Bestand; ungenutzte Baulandreserven in rechtskräftigen Bebauungsplänen          Konkurrenz günstiger Baulandangebote in Nachbarorten</p>
Mögliche Schlüsselprojekte	<p>Neue Formen der Baugebietsentwicklung zur Sicherstellung einer zügigen Realisierung          Modellprojekte für neue Formen des qualitativollen, verdichteten Bauens und des familienfreundlichen Bauens.          Quartiersentwicklungsplanung Waiblingen-Süd.</p>
	<b>Mobilität</b>
Zielvorstellungen	<p>Die räumliche Nähe des Planungsverbandes zur Landeshauptstadt und Oberzentrum Stuttgart wird an der hohen Siedlungs-, Bevölkerungs- und (Verkehrs-)Infrastrukturdichte deutlich. Mehr Bewohner erzeugen mehr Verkehr, z.B. um zur Arbeit zu kommen, um sich zu versorgen oder in der Freizeit.          Sämtliche Verkehrsplanungen sollten unter Berücksichtigung nachstehender Grundsätze erfolgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Berücksichtigung der Notwendigkeiten der Wirtschaft : Arbeitspendler, Warentransport, Kundenverkehr</li> <li>- Freie Beweglichkeit für den nicht schienengebundenen Verkehr,</li> <li>- Minimierung der Umweltbeeinträchtigung,</li> <li>- Verschiebung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und</li> <li>- eine abgestimmte Siedlungsstruktur zur Vermeidung unnötiger Verkehre.</li> </ul>
Gesamtverkehrsplan	<p>Der von der Ingenieur Gesellschaft Stuttgart im Juli 2000 vorgelegte Gesamtverkehrsplan Waiblingen zeigt ein Verkehrskonzept für das Zieljahr 2010, wobei die Steigerung des Anteils des Öffentlichen Nahverkehrs, Verkehrsentlastung durch Verkehrsverlagerung auf anbaufreie Straßen, verkehrsberuhigende Maßnahmen und Verkehrssicherheit im Vordergrund stehen.</p> <p>Untersuchungsbedarf wurde für eine Anbindung der Gewerbegebiete von Neustadt und Hohenacker an die B 14 und für die Abstimmung mit der Planung einer Südumfahrung Schwaikheims konstatiert. Dabei muß jeweils bedacht werden, inwiefern Verbesserungen hier nicht auch zusätzlichen Durchgangsverkehr aus den Randbereichen des Verdichtungsraumes anziehen.</p>

**Motorisierter Individualverkehr** Waiblingen ist an die beiden vierspurigen Bundesstraßen B14 und B29 angeschlossen. Eine schnelle Verbindung zur Landeshauptstadt Stuttgart, in den Raum Schorndorf und in den Raum Backnang ist somit gewährleistet. Die Kernstadt von Waiblingen ist mit drei Anschlussstellen an die Bundesstraße B14, die Ortschaft Beinstein mit einer weiteren Anschlussstelle an die Bundesstraße B29 angeschlossen. Die übrigen Ortschaften sind über ein klassifiziertes Straßennetz erschlossen. In Planung befindet sich die Westumfahrung Waiblingens (von der Anschlussstelle Waiblingen-Süd der B14 über die K1910 bis zum Anschluss ab die L 1142).

Wie überall hat auch in Waiblingen der Verkehr zugenommen. Allein zwischen 1989 bis 1998 waren die größten Verkehrszunahmen mit bis zu 43 Prozent Kfz-Verkehr auf den Bundesstraßen B14 und B29 zu verzeichnen. Sie resultieren aus der dynamisch verlaufenden Siedlungsentwicklung entlang dieser Bundesstraßen Richtung Schorndorf und Backnang sowie aus dem Anschluss der B14 durch den Kappelbergtunnel an die B 10 nach Stuttgart bzw. Esslingen und den damit einhergehenden Reisezeitverkürzungen.

Der damit verbundene Vollanschluss der Anschlussstelle Waiblingen-Süd an der B14 führte auf der alten Bundesstraße und der Schorndorfer Straße zu einer deutlichen Verkehrsreduzierung (12 bzw. 21 Prozent). Mit dem Vollanschluss sind auch die Mehrbelastungen an der Westtangente (17 Prozent) und in der Devizestraße und die gleichzeitig geringfügige Abnahme in der Talstraße (1 Prozent) verbunden. Ferner ist hierdurch die geringe Zunahme (5 Prozent) in der Talaue und in der Neustädter Straße zu erklären.

Im November 2004 wird die neue Westumfahrung der Stadt eröffnet. Diese schafft den anbaufreien Anschluss der L 1142 an die L 1193 bzw. B 14. Rückbaumaßnahmen im bestehenden Netz unterstützen die erwünschten Verkehrsverlagerungen aus der Kernstadt. Es werden Verkehrsabnahmen u.a. in der Neustädter Straße (-11,5 Prozent), südlichen Mayenner Straße (-27,5 Prozent) und Talstraße (-28,9 Prozent) prognostiziert.

In Waiblingen überwiegt der Quell- und Zielverkehr deutlich gegenüber dem Durchgangsverkehr. Der Anteil des Durchgangsverkehrs liegt in der Regel bei nur 10 % - 15 %, nur auf den Routen zwischen Raum Ludwigsburg und dem oberen Remstal erreicht er einen Anteil von mehr als einem Drittel.

#### Öffentlicher Personenverkehr (ÖV)

Nach Gesamtverkehrsplan betrug der Anteil des ÖNV am motorisierten Verkehr in 2000 15,8 %. Mit der Realisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen sollte eine Erhöhung dieses Anteils auf 19,8 möglich werden.

**Bahn** Die Stadt Waiblingen ist mit den S-Bahnen S 2 (Filderstadt/Flughafen Stuttgart Schorndorf) und S 3 (Flughafen Stuttgart/Vaihingen Backnang) sowie mit Regionalzügen zu erreichen. Neben dem Bahnhof Waiblingen stehen zwei weitere S-Bahn-Haltestellen in Neustadt Hohenacker und Stetten-Beinstein zur Verfügung.

**Bus** Mit einem weit verzweigten Busnetz wird die Erschließung der Gesamtstadt sowie die Verbindung mit den Nachbarstädten und Gemeinden gewährleistet.

Dennoch lässt die räumliche Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr in einigen wenigen Teilbereichen der Stadt noch zu wünschen übrig. So liegen der Norden Hegnachs und der Westen Hohenackers außerhalb des Einzugsbereiches der dortigen Buslinien.

Bei der Fahrplananalyse im Rahmen des Gesamtverkehrsplans 2000 wurde u. a. die Anschlussqualität der Buslinien an die S-Bahn und die Regionalzüge überprüft. Der 20-Minutentakt der Linie 207 weicht vom 30-Minuten-Grundtakt der S-Bahn ab. Dadurch haben nicht alle Fahrten der Linie 207 im Grundangebot einen unmittelbaren Anschluss an die S-Bahn.

Die Qualität der Busbenutzung kann weiter angehoben werden durch die Nutzung aller Möglichkeiten für eine Beschleunigung des Busverkehrs: Gesonderte Spuren, Ampelschaltungen, Buskaps statt Busbuchten etc.

#### Radverkehr

Das Radverkehrsnetz der Stadt Waiblingen wurde zwar immer weiter ausgebaut, besteht aber innerörtlich überwiegend aus gemischt genutzter Fahrbahn von PKWs und Rad. Zwischen den Ortschaften sind hauptsächlich Wirtschaftwege als Fahrradwege ausgewiesen.

Das Radverkehrsnetz weist an einigen Stellen noch Lücken auf, so ist z. B. der Bereich zwischen Altem Postplatz und Bahnhof nicht abgedeckt. Eine Besonderheit ist der landschaftlich reizvolle Rems-Radwanderweg.

In der Bewertung der beschriebenen Situation wurden folgende Eckpunkte herausgearbeitet:

#### Stärken

Leistungsfähige Überörtliche öffentliche Verkehrsmittel (B.)  
Gute Straßenverbindungen im Stadtverkehr (B.)  
Leistungsfähiges überörtliches Straßennetz Richtung Osten und Süden (B14/B29)  
Neues Busbeschleunigungskonzept

#### Schwächen

Anbindungsdefizit Straßennetz Richtung Westen und Norden (Nord-Ost-Ring um Stuttgart)  
Große räumliche Entfernung zwischen Innenstadt und Bahnhof  
Verkehrsbelastung Ortsdurchfahrten Neustadt, Hohenacker, Hegnach  
Verkehrsbelastung Neustädter Straße, Talstraße, Mayenner Straße  
Noch keine flächendeckende Verkehrsberuhigung in den Ortschaften (B.)

#### Mögliche Schlüsselprojekte

Anschlussinformationssystem Bahnhof Waiblingen  
Grüner Ring  
Verkehrsberuhigung Beinstein, Hohenacker und Neustadt

# STADTENTWICKLUNGSPLANUNG WAIBLINGEN STEP 2020

## FLÄCHENPOTENZIALE

2

- GEWERBEFLÄCHEN IM BESTAND**
- ① Sikler-Areal, 2,2 ha
  - ② Gewerbegebiet Ameisenbühl, Ziegelei Hess, 7 ha
  - ③ Bosch Verpackungstechnik, 20 ha
  - ④ Stuttgarter Straße, 2,4 ha
  - ⑤ Beinstein Biegelwiesen, 2,2 ha
  - ⑥ Güterbahnhof, 1,7 ha
  - ⑦ Neustadt Bahnhof, 0,2 ha
  - ⑧ Gewerbegebiete Ameisenbühl, Gärtnerei, 2 ha
  - ⑨ Alter Postplatz, 0,5 ha
  - ⑩ Eisental Osterweiterung/ II, 20 ha
  - ⑪ Düsseldorf Straße, 3,4 ha

- GEWERBEFLÄCHEN NEUAUSWEISUNG FNP**
- ⑫ Kappel/ Halden 4 ha
  - ⑬ Flachsacker, 3,5 ha
  - ⑭ Öffinger Weg, 3 ha
  - ⑮ Beetlesacker/ Süd IV Norderweiterung, 3 ha
  - ⑯ Brückesacker, 0,2 ha
  - ⑰ Klingesacker, 0,7 ha
  - ⑱ Schmalter Pfad, 1,3 ha
  - ⑲ Äußerer Weidach, 7,3 ha

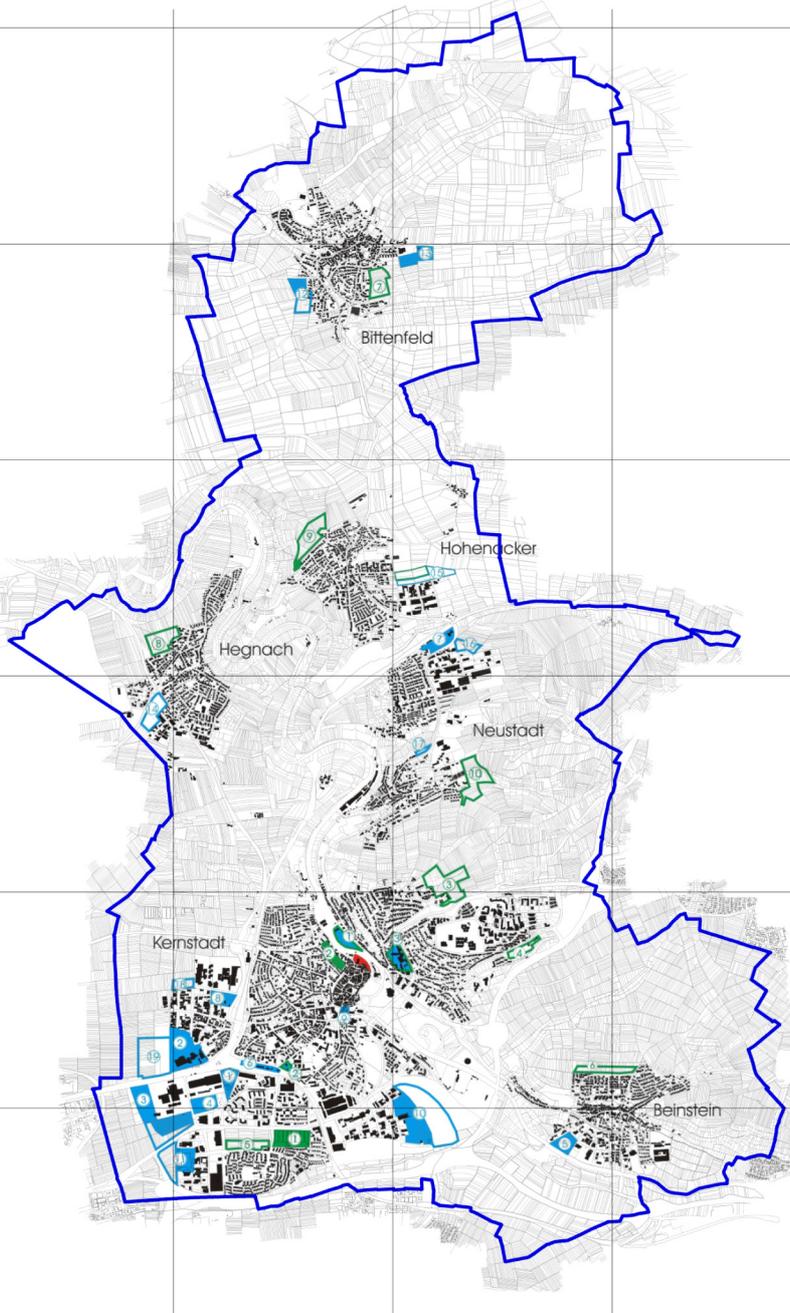
- GEWERBE- UND WOHNBAUFLÄCHEN**
- ① Remsbogen, 1,7 ha
  - ② Münzvilla, 0,5 ha
  - ③ Kreis Krankenhaus, 3,6 ha

- WOHNBAUFLÄCHEN IM BESTAND**
- ① Blütenacker, 4,8 ha
  - ② Gerbergärten, 1,7 ha

- WOHNBAUFLÄCHEN NEUAUSWEISUNG FNP**
- ③ Galgenberg, 8,8 ha
  - ④ Südlich der Korber Straße, 1,7 ha
  - ⑤ Untere Rote, 2 ha
  - ⑥ Hausweinberg Nord, 3,4 ha
  - ⑦ Berg und Bürg, 3,9 ha
  - ⑧ Hinter der Gasse/ Neckarrenner Weg, 4 ha
  - ⑨ Bäumlesacker/ Hohenacker Nord, 6,1 ha
  - ⑩ Böhleg/ Spitalheide/ Bühlgarten, 4,2 ha

- GEMEINBEDARFSFLÄCHE**
- 🔴 Kunstgalerie/ Kunstschule, 0,8 ha

- SCHLÜSSELPROJEKTE**
- Bauflächenmanagement
  - Erhebung von Reservieren/ Bauflächen (Baulückenkataster)
  - Aktivierung von Reservieren z.B. durch Baulückenbörse
  - Revitalisierung von Brachflächen



**LEGENDE**

- Gewerbliche Potenzialflächen im Bestand
- Gewerbliche Potenzialflächen Neuausweisung FNP
- Wohnbaupotenzialflächen im Bestand
- Wohnbaupotenzialflächen Neuausweisung FNP
- Gemischte Bauflächen im Bestand
- Gemeinbedarfsfläche im Bestand

STADTENTWICKLUNGSPLANUNG WAIBLINGEN  
STEP 2020  
FLÄCHENPOTENZIALE  
o. Maßstab Norden ↑ Datum 30.09.2004

Stadt Waiblingen  
Planungsreferat  
Mösch - B. Trüper

©: Amt für Stadtentwicklung für Orts- und Regionalplanung, Stadtplanung und Archivar

Locher, Schwanke, Schwager, Zierpelt  
Digitale Fernstudien AG, Hans-Beimler-Str. 59  
Beinberg 5, Zierpelt - D. Weilerberg  
Eisenbergstraße 20, D 72190 Stuttgart  
Telefon 0711 925 720, Telefax 0711 925 75 30  
Mail post@stpln.de

# STADTENTWICKLUNGSPLANUNG WAIBLINGEN STEP 2020

## VERKEHR - MOBILITÄT

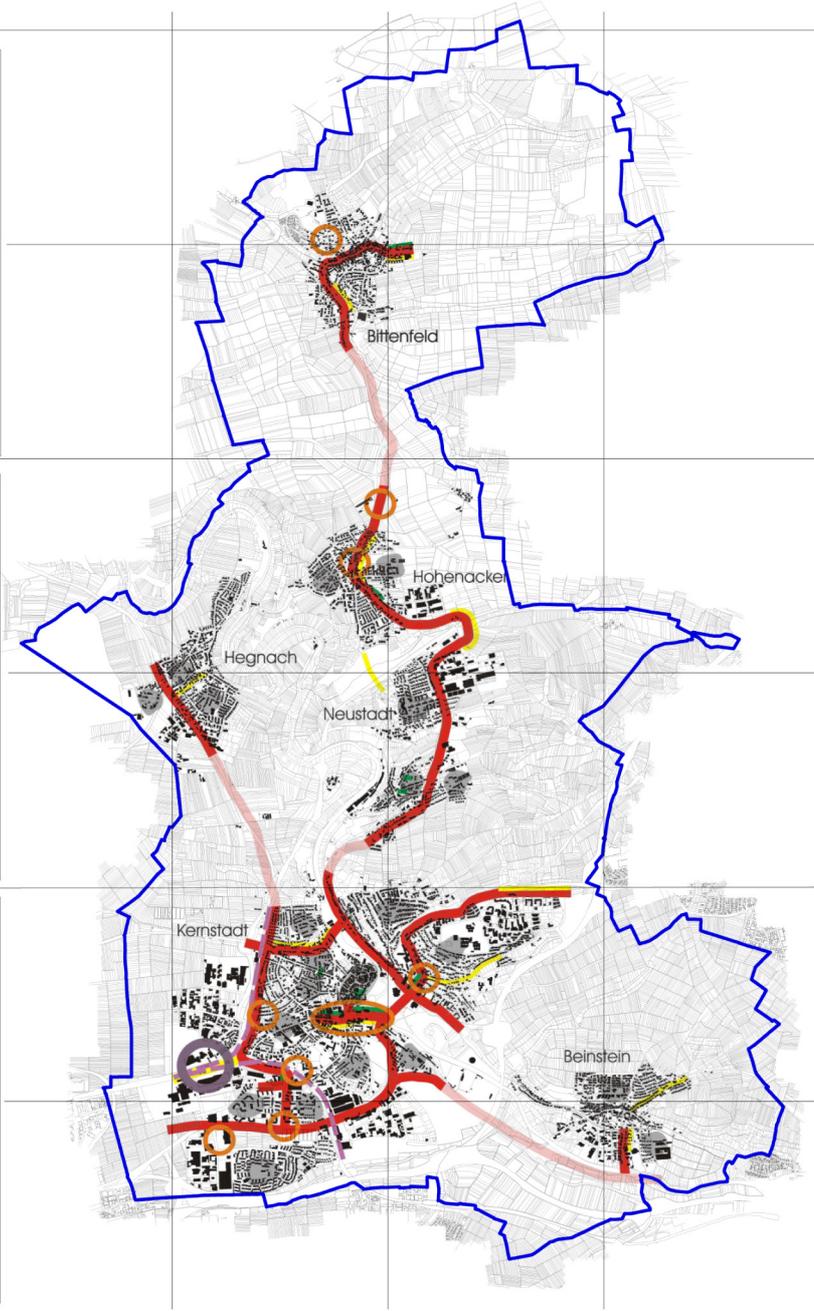
3



- STÄRKEN/POTENTIALE\***
- Leistungsfähige überörtliche öffentliche Verkehrsmittel
  - Gute Straßenverbindungen im Stadtverkehr
  - ▲ Leistungsfähiges überörtliches Straßennetz Richtung Osten und Süden (B29/ B14)
  - ▲ Neues Busbeschleunigungskonzept

- SCHWÄCHEN/KONFLIKTE\***
- ▲ Anbindungsdefizit Straßennetz Richtung Westen und Norden (Nord-Ost-Ring)
  - ▲ Große räumliche Entfernung zwischen Bahnhof und Innenstadt
  - ▲ Verkehrsbelastung Ortsdurchfahrten Neustadt, Hegnach, Hohenacker
  - ▲ Verkehrsbelastung Neustädter Straße, Talstraße, Mayener Straße
  - Nach keine flächendeckende Verkehrsberuhigung in den Ortschaften
- = Bürgerumfrage  
▲ = Verwaltungsinterne Bestandsanalyse (Probleme, Risiken, Chancen)  
\* Bestandsanalyse Bürgerumfrage: 03.-14. April 2004  
\* Bestandsanalyse Verwaltung: 12.07.2004

- SCHLÜSSELPROJEKTE**
- Anschlussinformationssystem Bahnhof Waiblingen
  - Grüner Ring
  - Verkehrsberuhigung Beinstein, Hohenacker, Bittenfeld



- LEGENDE**
- Innenstädtische Hauptstraße  
DIV = 10.000 Kfz / 24 h
  - Mängel / Konflikte  
im Radwegnetz
  - Konfliktpotenzial  
für Fußgänger
  - Unfallhotspot
  - Tempo 30 Zone
  - Verkehrsberuhigung Altstadt
  - Konfliktschwerpunkt  
Bahnhofsbereich
  - Städtebauliche Trennwirkung  
Bahnlinie

STADTENTWICKLUNGSPLANUNG WAIBLINGEN  
STEP 2020  
VERKEHR - MOBILITÄT  
© Masabro Norden 1 Datum: 30.09.2004

Stadt Waiblingen  
Stadtentwicklungsplanung - Abteilung Stadtplanung und Verkehr  
P. Masabro - B. Fischer

©Plan  
Anhaltsgemeinschaft für ÖPNV und Regionalplanung,  
Städtebau und Architekt.

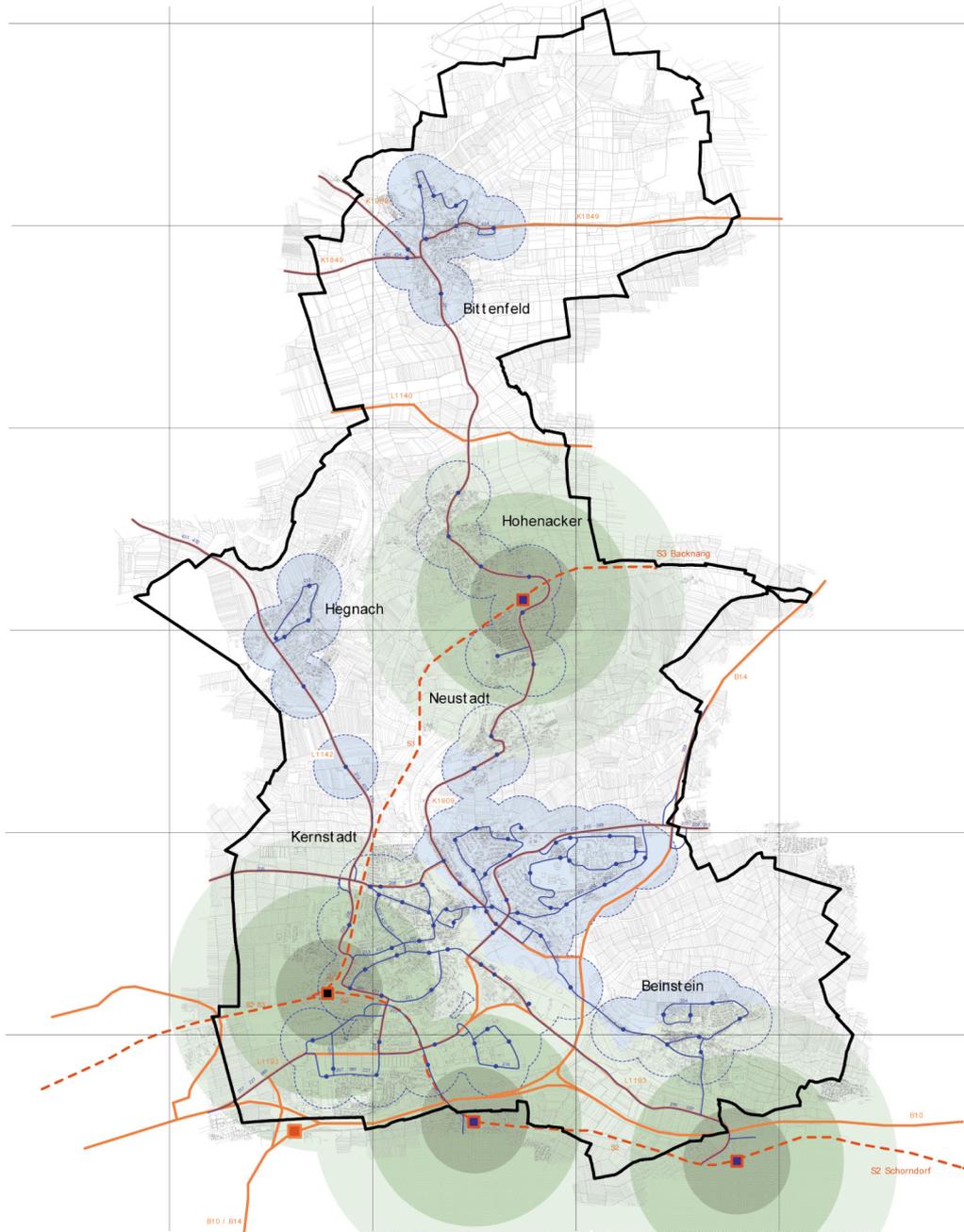
Locher - Schwanen - Schwinger - Ziegler  
Dipl.-Ing. Frank Architekten AG, Post-Box 1001  
Beutelsberg 5, Ziegelitz - D. Wittenberg

Entwicklungsphase: 20 - 01.2010/01.2011  
Telefon: 0714 925 750 - Telefax: 0714 925 75 30  
Mail: pm@step-plan.de

# STADTENTWICKLUNGSPLANUNG WAIBLINGEN STEP 2020

## ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR

4



### LEGENDE

- Buslinie mit Haltestelle
- Erreichbarkeit einer Bushaltestelle Radius 300 m
- S-Bahnlinie mit Haltepunkt
- Erreichbarkeit eines S-Bahnhaltepunktes Radius 500 m
- Erreichbarkeit eines S-Bahnhaltepunktes Radius 500 m - 1000 m
- Erreichbarkeit eines S-Bahnhaltepunktes Radius 1000 m - 1500 m

STADTENTWICKLUNGSPLANUNG WAIBLINGEN  
STEP 2020  
ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR  
o. Maasb. Norden T. Datum 30.09.2004

Stadt Waiblingen  
Stadtentwicklungsreferat: Abteilung Stadtplanung und Verkehr  
P. Maasb. - B. Fischer

©/Plan:  
Anfangsmassstab für Orts- und Regionalplanung,  
Schnell- und Architekt.

Locher, Schwanen, Schwang, Ziegler  
Dipl.-Ing. Irene Archibler, BUA, Franz-Schäffer-Straße 58,  
Beitelsheim 3, Ziegelbrunn - D, Waiblingen

Quellengrundlage: ©: D: 70100 Stuttgart  
Telefon 0714 925 720 Telefax 0714 925 72 30  
Mail: pm@stgplan.de

# STADTENTWICKLUNGSPLANUNG WAIBLINGEN STEP 2020

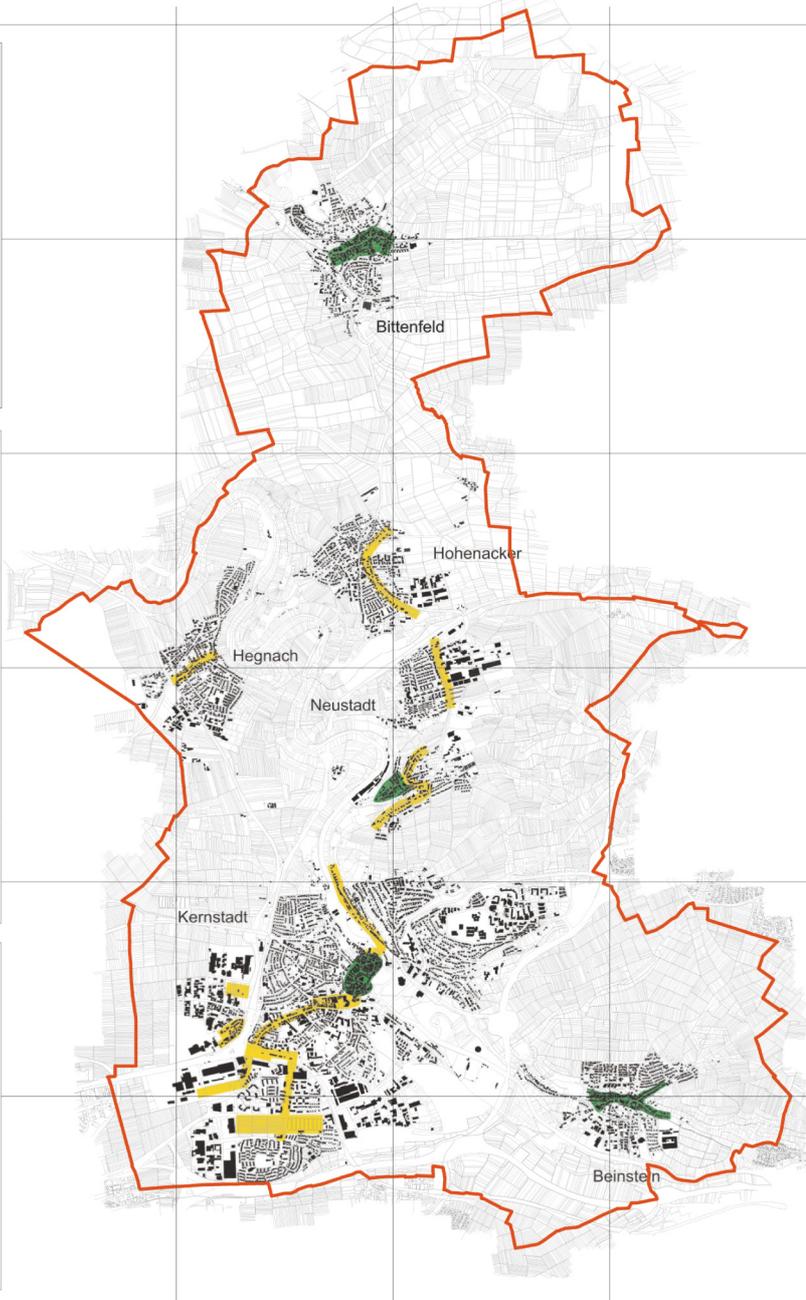
## STÄDTEBAU - WOHNEN

5

- STÄRKEN/POTENTIALE\***
- Gestaltung und Sanierung der historischen Altstadt und Verzahnung mit dem Landschaftspark Remsau
  - ▲ Ortskernstruktur Bittenfeld und Beinsten
  - ▲ Polyzentrale Siedlungsstruktur mit Kernstadt und 5 Ortsteilen
  - ▲ Reizvolle Wohnstandorte:
    - Topographie
    - Naturnähe
    - Naherholung
    - Infrastrukturausstattung

- SCHWÄCHEN/KONFLIKTE\***
- Geringes Wohnraumbedarf für Geringverdiener
  - ▲ Städtebauliche Struktur/ Flächenpatchwork Waiblingen Süd
  - ▲ Wenige städtebauliche Identifikationspunkte der Moderne
  - ▲ Trennwirkung Verkehrsachsen, z.B. Bahn, B14, B29
  - ▲ Gestaltungsdefizite Ortsdurchfahrten und Ortskerne in Hegnach, Hohenacker und Neustadt
  - ▲ Gefährdete Einzelhandelsversorgung in den Ortschaften
  - ▲ Gestaltungsdefizite in der Kernstadt in den Bereichen Bahnhofstraße, Franckerstraße, Neustädter Straße, Talstraße, Devizestraße, Mayenner Straße
  - ▲ Baulücken im Bestand; ungenutzte Baulandreserven in rechtskräftigen Bebauungsplänen
  - ▲ Konkurrenz günstiger Baulandangebote im Umland
- = Bürgererfrage  
▲ = Verwaltunginterne Bestandsanalyse  
\* Datenbasis: Waiblingen, Stand 2004  
\* Bewertung: Begründung: Kap. 4.4.4 nach herkömmlicher Kartographie 1:25.000 und 1:10.000

- SCHLÜSSELPROJEKTE**
- Quartiersentwicklungsplan Waiblingen Süd
  - Neue Formen der Baugewerblichen Entwicklung zur Sicherstellung Reaktionszeitpunkt und bauliche Dichte
  - Modellprojekte für neue Formen des qualitätsvollen, verdichteten Bauens und des familienfreundlichen Bauens



- LEGENDE**
- Schwerpunktbereiche städtebaulicher Gestaltung und Erneuerung
  - Bereiche mit Gestaltungsdefiziten

STADTENTWICKLUNGSPLANUNG WAIBLINGEN  
STEP 2020  
STÄDTEBAU - WOHNEN  
o. Maßstab: Norden ↑ Datum: 13.10.2004

Stadt Waiblingen  
Stadtdirektor/Planungsamt - Abteilung Stadtplanung und Verkehr  
P. Mosch - B. Trücher

Zustimmung:  
Stadtratsmitglied für Orts- und Regionalplanung  
Stadtratsmitglied: ...

Leiter: Schwesinger, Ziegler  
Proj. Ing. Frau Architektin BBA Frau Stadtplanerin SRI  
Beauftragte: J. Ziegler - D. Winkler

Rosenbergstraße 20 · D 70390 Stuttgart  
Telefon 07141 923 750 · Telefax 07141 923 75 30  
Mail post@stg.de