



# Stadtentwicklung Wendlingen am Neckar

Konzept für Städtebau, Grünordnung,  
Verkehr und Lärmschutz



WENDLINGEN  
AM NECKAR

# Überblick

## Wichtigste Maßnahmen

- 1 Aufwertung der Verbindung von Bahnhof zur Stadtmitte
- 2 frühzeitige integrierte Planungen für Konversionsflächen (HOS-Gelände)
- 3 Detailverbesserung Innenstadt
  - barrierefreier Ausbau
  - Grün- und Ruheinseln schaffen
  - Baulückenmanagement
- 4 Aufwertung Bahnhof- und Bahnareal
  - allgemeine gestalterische Aufwertung
  - Lärmschutzverbesserungen
  - bessere Durchquerung und Erschließung des Neckarufers
- 5 Schaffung neuer Wohnbaumöglichkeiten
  - Entwicklung
  - Nachverdichtungen, Baulücken
  - Umnutzungen
- 6 Ortseinfahrten gestalten

## Potentiale

- 7 Neckarauen
- 8 Konversion und Denkmalbereiche (HOS-Flächen)
- 9 Lauterbegleitgrün
- 10 gestaltete Innenstadtbereiche
- 11 Schlosspark
- 12 Friedhof und Streuobstwiesen, Sportareale
- 13 besonnte Hangflächen
- 14 Weiler Bodelshofen



# Inhalt

|  |    |
|--|----|
| Vorwort .....  | 1  |
| <b>Gemeinsam die Zukunft erarbeiten</b>                        |    |
| Integrierte Planung im Dialog mit den Bürgern .....            | 2  |
| <b>Die Spuren der Geschichte</b>                               |    |
| Warum eine geplante Stadtentwicklung nötig ist. ....           | 4  |
| <b>Schwächen aufdecken</b>                                     |    |
| Wo besteht städtebaulicher Handlungsbedarf? .....              | 6  |
| <b>Potentiale fördern</b>                                      |    |
| Stadträume qualitativ weiterentwickeln. ....                   | 8  |
| <b>Grüne Freiräume nutzen</b>                                  |    |
| Naturräumlich und städtebaulich<br>bedingte Maßnahmen .....    | 10 |
| <b>Mobilität ausbauen</b>                                      |    |
| Verkehrliche Handlungsansätze .....                            | 14 |
| <b>Wohnqualität durch Lärmaktionsplanung steigern</b>          |    |
| Lärmschutzmaßnahmen und<br>schalltechnische Konsequenzen ..... | 18 |
| Ausblick .....   | 20 |
| Impressum .....  | 21 |
| Kontakt .....  | 22 |



## Am Anfang der Alb, am Anfang einer zukunfts- orientierten Stadtentwicklung

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,  
sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Wendlingen am Neckar hat sich im Jahr 2012 auf den Weg zu einem ganz besonderen Stadtentwicklungskonzept gemacht. In einer Arbeitsgemeinschaft haben vier Planungsbüros die Stadt unter verschiedenen Aspekten unter die Lupe genommen. Stadtplanung, Verkehr, Grün- und Landschaftsplanung sowie Lärm- und Umwelteinflüsse waren dabei die Themenschwerpunkte. Diese ganzheitliche Betrachtung hat es uns ermöglicht, Themen zu vernetzen und aufzuzeigen, welche Maßnahmen in den kommenden Jahren unter Berücksichtigung aller Aspekte am zielführendsten sind. Gleichzeitig wurde der Prozess mit zwei Workshops, einmal mit dem Gemeinderat und einmal mit der Bevölkerung, begleitet. Von dort wurden zusätzliche Themen eingespeist.

Ich bin mit dem Ergebnis sehr zufrieden, gibt es uns doch eine Richtschnur für unsere städtebaulichen Entscheidungen in den kommenden Jahren. Stadtentwicklung setzt immer voraus, dass die Verantwortlichen in der Stadt eine Vorstellung für die zukünftigen Entwicklungen haben. Diese Vorstellungen konnten Verwaltung, Gemeinderat und Bürgerschaft in diesem Prozess aufeinander abstimmen. Ich freue mich auf

die Umsetzungsschritte in den kommenden Jahren. Ein solcher Prozess ist aber niemals abgeschlossen, so dass Sie uns bitte Ihre Anregungen und Wünsche für weitere Themen jederzeit gerne mitteilen können. Ich freue mich, wenn wir zum Thema Stadtentwicklung in Wendlingen am Neckar weiterhin in Kontakt bleiben.

Es grüßt Sie herzlich  
Ihr

Steffen Weigel  
Bürgermeister



„Wir arbeiten nach dem Prinzip der ‚Leipzig Charta‘. Diese wendet sich gegen Monotonie in der Stadtentwicklung, einseitige Besitzansprüche, verabsolutierte Einzelinteressen und die Ausgrenzung einzelner Stadtteile.“

Fachplanerteam  
Stadtentwicklung Wendlingen am Neckar

### Gemeinsam die Zukunft erarbeiten

# Integrierte Planung im Dialog mit den Bürgern

Im Zuge des Stadtentwicklungskonzeptes lag ein starkes Augenmerk auf der Beteiligung der Bürger, um eine stabilere und lebendigere Stadt nach neuem europäischem Verständnis zu schaffen. Hierfür wurden zwei Bürgerworkshops ins Leben gerufen, damit Bürger und Fachplaner die gemeinsame Zukunft erarbeiten.

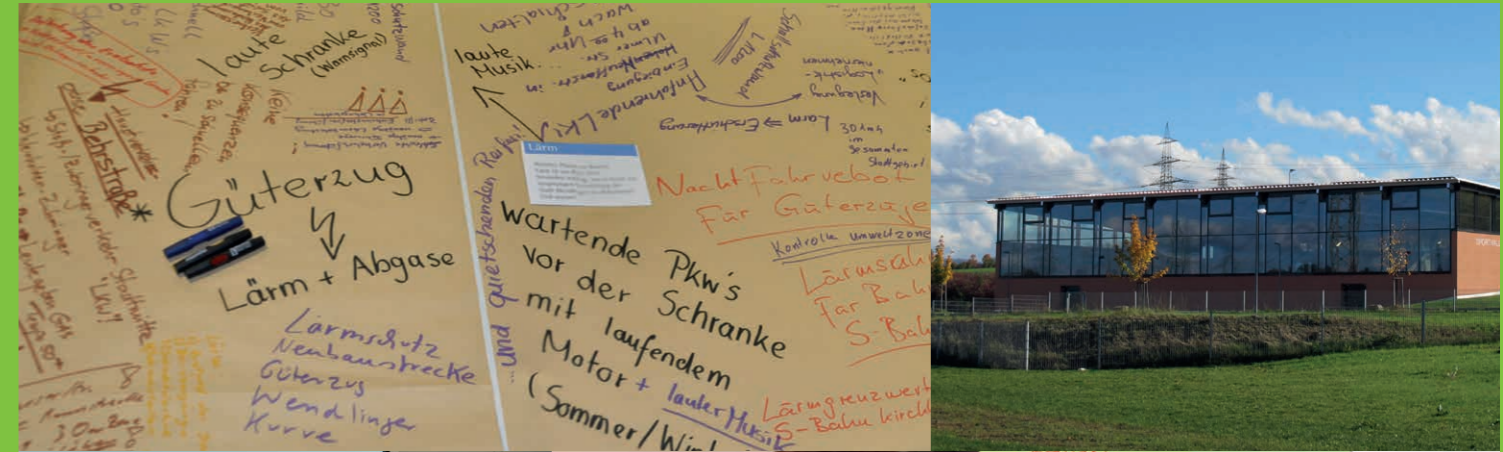
#### Leipzig Charta

Um Städte spannender, lebendiger und sozial stabiler zu entwickeln, empfiehlt die Leipzig Charta wieder eine stärkere Mischung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit. Diese Mischung der verschiedenen Nutzungen verhindert nicht nur die Gefahren der Einseitigkeit und Monotonie sondern gestaltet die Städte ökonomisch krisenstabiler.

Ein weiteres Ziel der Leipzig Charta ist die Verteilung der Besitzansprüche in der Stadt. Sie macht deutlich, dass alle für die Gegenwart und die Zukunft der Städte verantwortlich sind und sich engagieren müssen. Die Demokratie muss schon auf regionaler Ebene stattfinden.

In der europäischen Stadt der Zukunft sollen nicht mehr isolierte Interessen wie etwa des Verkehrs, des Wohnens oder der Wirtschaft dominieren. Die Leipzig Charta fordert, dass Stadtplanung ein Ergebnis eines öffentlichen Prozesses ist. In diesem Prozess müssen alle Ansprüche an die Stadtentwicklung gerecht untereinander abgewogen werden.

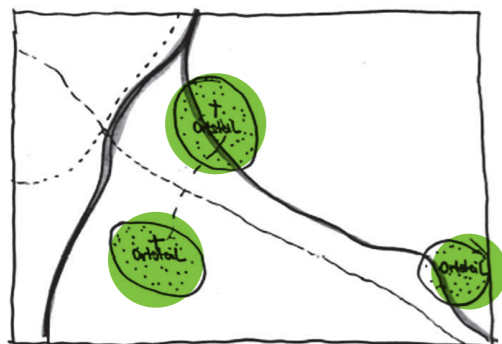
Die Leipzig Charta setzt auf die soziale und kulturelle Integration benachteiligter Stadtteile und begreift diese Integration als eine der Hauptstrategien der internationalen Angleichung auf europäischer Ebene. Langfristiges und stabiles Wirtschaftswachstum ist nur möglich, wenn Städte als Ganzes sozial ausgeglichen und stabil bleiben.



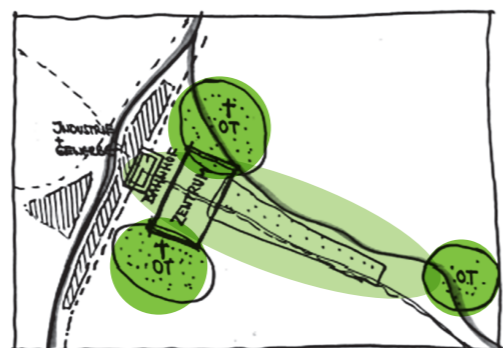
## Die Spuren der Geschichte

# Warum eine geplante Stadtentwicklung nötig ist.

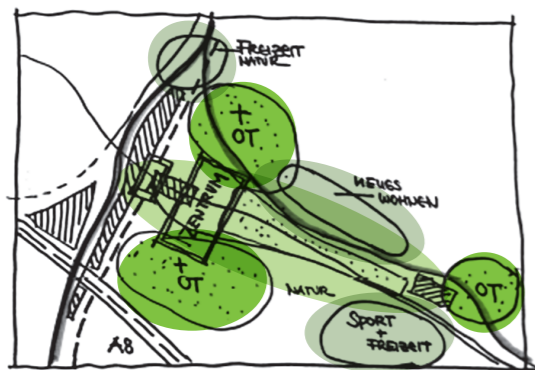
Betrachtet man die Entwicklung der Stadt Wendlingen am Neckar, zeigt sich eindeutig, weshalb ein Rahmenplan für die Weiterentwicklung der ehemals 3 selbständigen Ortschaften nötig ist. Das Ergebnis des jahrzehntelangen aufeinander-zu-Wachsens müssen richtig ausgewertet werden, um einen Leitfaden für die Zukunft zu gestalten. Auf der Grundlage der Lärmaktionsplanung wurde in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung und dem Gemeinderat ein Handlungspapier geschaffen, dessen Maßnahmen schrittweise umgesetzt werden sollen. Die erste Umsetzung findet schon im Sanierungsgebiet Stuttgarter Straße-Weberstraße statt, welches die Weberstraße zur zentralen Achse zwischen Bahnhofsareal und Stadtmitte aufwerten soll.



Drei eigene Ortsteile  
im 13. Jhdt  
Wendlingen - Unterboihingen - Bodelshofen



Verbundene Ortsteile  
mit Infrastruktur im 19. Jhdt



Heutiger Stand  
Wendlingen am Neckar

Die heutige Stadt Wendlingen am Neckar ging aus drei selbständigen Orten hervor: Der historischen Stadt Wendlingen, der ehemals reichsritterschaftlichen Ortschaft Unterboihingen und dem ebenfalls über Jahrhunderte hinweg reichsritterschaftlichen Weiler Bodelshofen.



### WENDLINGEN

Die historische Stadt Wendlingen bestand von 1230 bis 1805. Sie erhielt ihr Stadtrecht von dem hochadligen Geschlecht der Grafen von Aichelberg. Von diesen gelangte die Stadt durch Heirat und Kauf über die Herren von Lichtneck an die Herren von Wernau. Unter ihnen wurde die Eusebiuskirche erbaut, die heute noch das Bild der Altstadt prägt. Hans von Wernau verkaufte die Burg und die Stadt „mit allem Zubehör“ 1545 an das Herzogtum Württemberg. Wendlingen behielt aber sein Stadtrecht und war eingebunden in die landständische Verfassung des Herzogtums. Die bewehrte Umfassungsmauer und der tiefe Stadtgraben waren zu Beginn des 19. Jahrhunderts noch erhalten. Dann wurden zunächst die vier Stadttore abgebrochen. Der Ausdehnung stand die mittelalterliche Wehranlage im Weg: Der Stadtgraben wurde zugeschüttet und die Stadtmauer abgetragen. Von ihr sind nur noch wenige Reste erhalten.



### UNTERBOIHINGEN

Unterboihingen gehörte ebenfalls zum angestammten Besitz der Grafen von Aichelberg und später der Herren von Wernau. 1684 erlosch der Stamm der Herren von Wernau am Unteren Neckar mit dem aus Unterboihingen stammenden Fürstbischof von Würzburg, Konrad Wilhelm von Wernau. Jahrzehntelange Erbstreitigkeiten folgten. Für kurze Zeit, von 1730 bis 1736, konnte die Mätresse von Herzog Eberhard Ludwig, Wilhelmine von Grävenitz alias Gräfin von Würben, Unterboihingen in ihren Besitz bringen. 1739 erwarb Wilhelm Ludwig Thumb von Neuburg die Herrschaft Unterboihingen. Dies geschah vor allem durch Tausch gegen die Hälfte der Herrschaft Köngen, die er bis dahin besessen hatte. Die Nachfahren aus dem Geschlecht der Thumb von Neuburg sind nach wie vor Eigentümer des Unterboihinger Schlosses.



### BODELSHOFEN

Bodelshofen geht auf ein altes Lehen der Herzöge von Teck zurück. Auch in Bodelshofen waren die Herren von Wernau die bedeutendsten adligen Besitzer des Mittelalters und der frühen Neuzeit. 1740 erwarb Franz Gottlieb von Palm den Weiler. Das dortige Hofgut befindet sich nach wie vor im Besitz der Nachfahren – nun „von Massenbach“ – aus dem Geschlecht der Palms. Das Gesicht des Weilers, der 1829 Teilgemeinde von Wendlingen wurde, wird insbesondere durch die Jakobuskirche geprägt, die an die bedeutende Jakobuswallfahrt nach Santiago de Compostella erinnert. Erst 1934 verlor Bodelshofen seine Selbständigkeit vollständig und wurde nach Wendlingen eingemeindet. Am 01. April 1940 wurde die Zusammenlegung der Gemeinden Wendlingen und Unterboihingen rechtskräftig.



## Schwächen aufdecken

# Wo besteht städtebaulicher Handlungsbedarf?

Die Herausforderungen einer modernen und zukunftsgerichteten Stadt gerecht zu werden ist auch eine qualitätsvolle Weiterentwicklung von Stadträumen. Aufwertung des öffentlichen Raumes, großzügigen Grünflächen, moderne und nachhaltige Verkehrskonzepte sowie konsequente Lärminderung sind wichtige Handlungsansätze.

### Aufwertung Zentrum/Stadtmitte

Das bestehende Stadtzentrum und das Rathaus stellen sich heute schon als sehr geordneter, zeitgemäß gestalteter und positiver Mittelpunkt dar. Die Verknüpfung und Vernetzung zu diesem Zentrum von den Stadtteilen kann optimiert werden.

### Bahnhofsumfeld

Als ersten Eindruck für den Ankommenden präsentiert sich die Stadt von Westen durch eine mächtige Infrastruktur aus Hochbrücken, Straßen und Bahnanlagen. Die Vielzahl von Gleisen, Masten und Leitungen sowie ungeordneten Gewerbearealen hat negative Anmutung. Langfristige Zielsetzung sollte hier eine bessere Gestaltung und weniger Lärm sein.

### S-Bahntrasse

Die S-Bahn durchschneidet den Ort von Ost nach West, verhindert und erschwert das Vernetzen und Zusammenfügen wichtiger Stadtfunktionen. Die stark frequentierte Gleistrasse erzeugt Lärm und trennt das Zentrum der Stadt von Schulen, Friedhöfen, Freizeitarealen und Wohnvierteln ab.



„Natürlich mag es reizvoll sein in einer perfekten, geplanten Stadt mit optimierten Gebäuden, modernster Infrastruktur zu

leben. Doch was eine Stadt wirklich attraktiv macht, ist ihr einmaliger Charakter, oft über Jahrhunderte gereift. Ihre in steingewordene Geschichte, das Spannungsfeld zwischen Tradition und Moderne.“

Dipl.-Ing. Eberhard Wunderle  
Partner, WUNDERLE+PARTNER Architekten



„Die Stadt zeigt deutlich Korridore und Areale auf, welche dringend eine städtebauliche Verbesserung benötigen.“

Dipl.-Ing. Eberhard Wunderle  
Partner, WUNDERLE+PARTNER Architekten

- 1 Ortseinfahrt aus Richtung Osten (Kirchheim)**
  - massive Leitungs- und Hochspannungsmasten Ansammlung
  - kein definierter Ortseingang
- 2 Ortseinfahrt aus Richtung Westen (Köngen)**
  - Hochbrücke und großes ungeordnetes Gleisareal der Bahn
  - kein definierter Stadteingang
- 3 Durchgangsstraße L1200**
  - Trennwirkung für die gesamte Stadt
  - Gestaltungsdefizite
  - Verkehr und Lärm
- 4 S-Bahn-Trasse**
  - Trennwirkung allgemein
  - Übergang kompliziert
- 5 Bahnhofsareal**
  - ungeordnete Gewerbeflächen
  - hoher Leitungs- und Mastanteil
  - ungenügende Innenstadtanbindung
  - ungeordnete Durchquerung und Neckaranbindung
- 6 Firma HOS und Gewerbeflächen**
  - Konversionsflächen mit fehlendem Nutzungsprofil
  - vernachlässigt
  - historische Bausubstanz
  - verwilderte Mischnutzung
- 7 Neckarufer und Freiraumflächen**
  - schlechte Wasseranbindung
  - schwer erreichbare Naturflächen
  - ungenutztes Freiflächenpotential
- 8 Stadtanbindung: Bahnhof - Innenstadt**
  - unattraktive Stadterschließung vom Bahnhof zum Zentrum
  - fehlende Anbindung über Weberstraße
- 9 Autobahn A8**
  - trennende Wirkung
  - Lärmproblematik



Oben:  
HOS Areal

Links:  
Hüttensee

## Potentiale fördern

# Stadträume qualitativ weiterentwickeln.

Die Stadt wird dominiert durch ein großes Angebot an optimaler Verkehrsanbindung nach allen Richtungen. Überregionales Straßennetz, Bundesbahn und Regionalbahnen. Die Lage an Neckar und Lauter mit den begleitenden Grünbändern, die Heideflächen mit den großen Streuobstwiesen, die besonnten Westhangbereiche und idyllische Bereiche wie der Weiler Bodelshofen haben hohe Aufenthaltsqualitäten.

### Konversionsflächen: HOS-Areal (Ottogelände)

In den großen stadtnahen Flächen liegt viel Potential für eine städtebauliche Weiterentwicklung der ganzen Stadt. Zur Zeit sind diese Bereiche zwischen Stadt und Neckar vielfältig und unstrukturiert genutzt.

Für diese Konversionsfläche ist es in Zukunft notwendig, integrierte Lösungsmodelle und Planungen aufzustellen. Hier gilt es unter sensibler Berücksichtigung des Grünbestandes und der historischen Bauqualität einen neuen Stadtteil zu entwickeln. Die günstige Lage zur Bahn zwischen Neckar und Stadt verspricht hohes Potential in vielen Richtungen: Um nur wenige zu nennen, sind hier Nutzungen wie Gewerbepark, Technologiezentren, Wohnparks sowie Freizeit- und Sportareale möglich.

### Flächenpotentiale Nachverdichtung

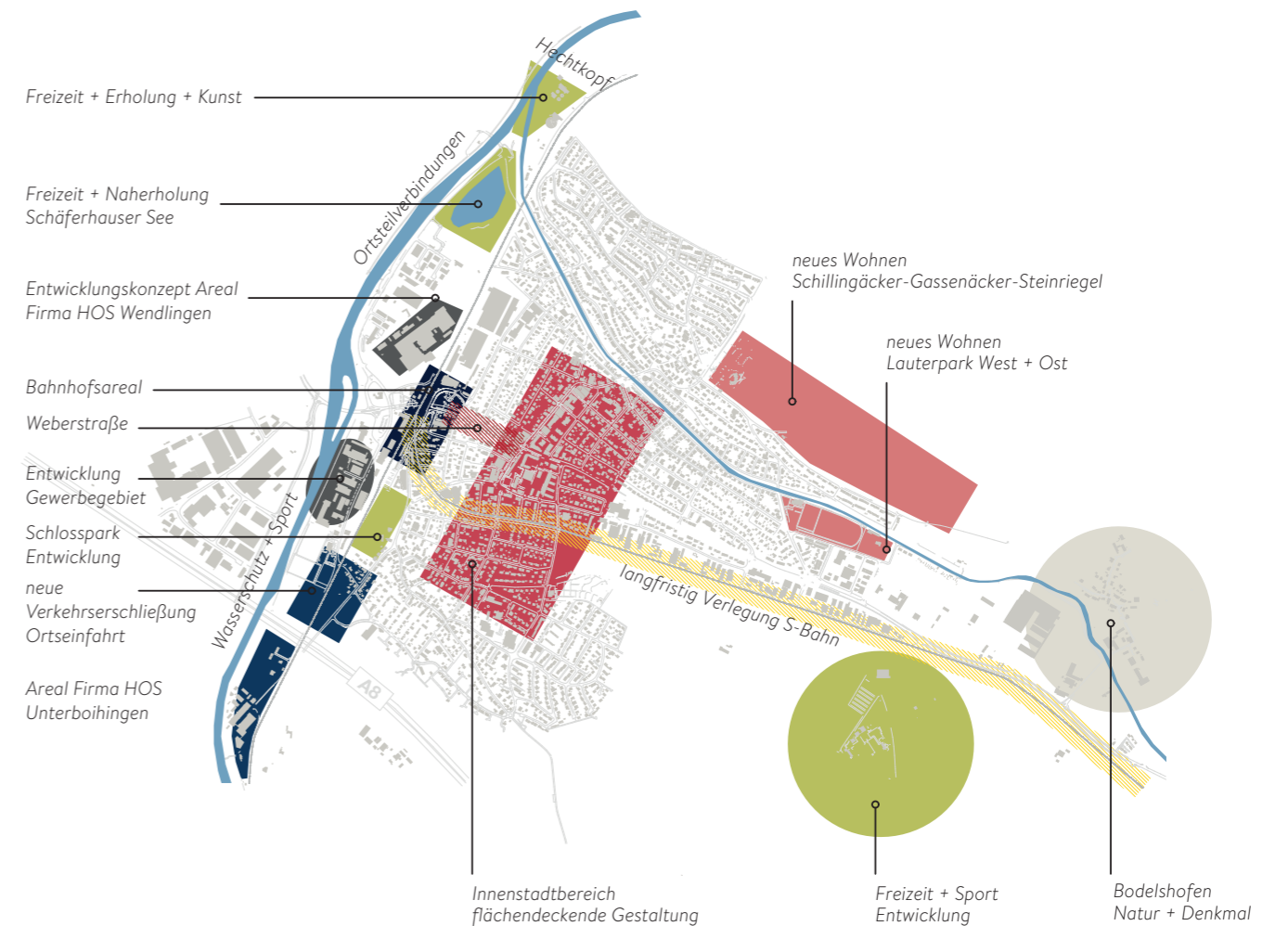
Es gilt hier wie in anderen Städten das Gebot „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“. Ökologisches Denken zwingt zu reduzierten Landverbrauch. Für Wendlingen bedeutet dies ein konsequentes Brachflächen- und Baulückenmanagement. Eine Stadt der „kurzen Wege“ und der Trend zum Wohnen in der Innenstadt sind auch wirtschaftliche Faktoren. Die Umnutzung von Gewerbeflächen oder Sportflächen in Wohnflächen sind bereits praktizierte, positive Entwicklungsbeispiele.

### Flächenpotential – Neuentwicklung

Die Erschließung von neuen Baulandflächen ist durch die geographische Lage und die Einschränkung durch Neckar und Autobahn sehr beschränkt. Für Gewerbe + Industrie sind wenige Bereiche zwischen Bahn und Neckar aktivierbar. Neue Wohnbauflächen sind nördlich der Lauter und an der Hangkante zwischen Friedhof und dem Weiler Bodelshofen. Dieser Bereich ist gut besonnt und hat wenig Lärmprobleme. Das Neubaugebiet Schillingäcker-Gassenäcker-Steinriegel bietet Siedlungsflächen für junge Familien. Die Erschließung und der Ortsrandabschluss sind sorgfältig zu planen.

### Weiler Bodelshofen

Schon aus historischer Sicht ist dieser idyllische Ort besonders schützenswert. Jegliche Veränderung muss intensiv abgewogen werden. Zielsetzung: gute Erreichbarkeit für Fußgänger + Radfahrer, Qualitätsverbesserung als Ausflugsziel, Bewahrung der historischen Qualitäten.



Freizeit + Erholung + Kunst

Freizeit + Naherholung  
Schäferhauser See

Entwicklungskonzept Areal  
Firma HOS Wendlingen

Bahnhofsareal

Weberstraße

Entwicklung  
Gewerbegebiet

Schlosspark

Entwicklung

neue  
Verkehrerschließung

Ortseinfahrt

Areal Firma HOS

Unterboihingen

Innenstadtbereich  
flächendeckende Gestaltung

Freizeit + Sport  
Entwicklung

Bodelshofen  
Natur + Denkmal

### Ortsränder

Im Süden und Westen ist der Ortsrand durch die Autobahn A8 und den Neckar begrenzt. Nach Osten ist der Ortsrand undefiniert und verlängert sich entlang der Ulmer Straße ohne signifikanten Anfangs- und Endpunkt.

Der Norden der Ortschaft wird durch die Hangkante und den Auslauf in eine freie Landschaft geprägt. Ziel ist es hier Qualitäten zu stärken und klare Vorgaben für zukünftige Entwicklungen festzulegen. Dies gilt für Grünvernetzung und Ortsteilverbindungen allgemein. Auch Laufweglängen (siehe Verkehrsgutachten) zu den zentralen Einrichtungen wie Bahnhof, Einkaufen und Schulen geben Grenzen vor. Hinsichtlich der Gestaltung sollen alle Ortseinfahrten einer besonderen Bearbeitung unterworfen werden. Gerade der Eingang in die Stadt hinterlässt bei Besuchern einen nachhaltigen Eindruck.

### Hochbrücke-Stuttgarter Straße

Die Abfahrt von der Brücke ist der eigentliche Stadteingang und das Tor zur Stadt. Leider ist der Bereich ungestaltet und wartet auf eine städtebauliche Lösung. Die freie Parkplatfläche vor dem Bahnbereich bietet die Möglichkeit, hier bewusst einen Stadteingang zu inszenieren. Ein Architektenwettbewerb wäre ein guter Einstieg zur Lösungsfindung. Der weitere Straßenbereich bis zur Germaniakreuzung ist einschließlich der angrenzenden Häuserzeilen neu

zu gestalten. Im Norden der Stuttgarter Straße ist eine Nachverdichtung mit größeren Baukörpern vorstellbar. Im Süden der Stuttgarter Straße im historischen Wohnquartier an der Spinnerstraße bis zur Weberstraße liegt neben den historischen Häusern ein neuer Entwicklungs- und Sanierungsbereich. Das Quartier zwischen Innenstadt, Zentrum und Bahnhof hat nach der Neugestaltung der Weberstraße als neuer Stadtzugang vom Bahnhof viel Zukunftspotential.

### Freizeit-Sport-Erholung

Die im Süden gelegenen Sport- und Freizeitflächen am Speckweg sind für die Stadt ein besonderes Highlight. Die Anlagen sind landschaftlich gut eingebunden und verkehrstechnisch gut erreichbar. Ein weiterer Ausbau ist gut vorstellbar. Neue und weitere Möglichkeiten gibt es am Schäferhauser See und am Hechtkopf. Dieser Bereich soll bei der Weiterentwicklung des HOS-Geländes ein zusätzliches Potential für Erholungs- und Freizeitflächen bieten.

# Grüne Freiräume nutzen Naturräumlich und städtebaulich bedingte Maßnahmen

Das vorliegende Handlungskonzept unterscheidet für den Freiraum zwischen „naturräumlich bedingten Maßnahmen“ (1. Priorität) und „städtebaulich bedingten Maßnahmen“ (2. Priorität)



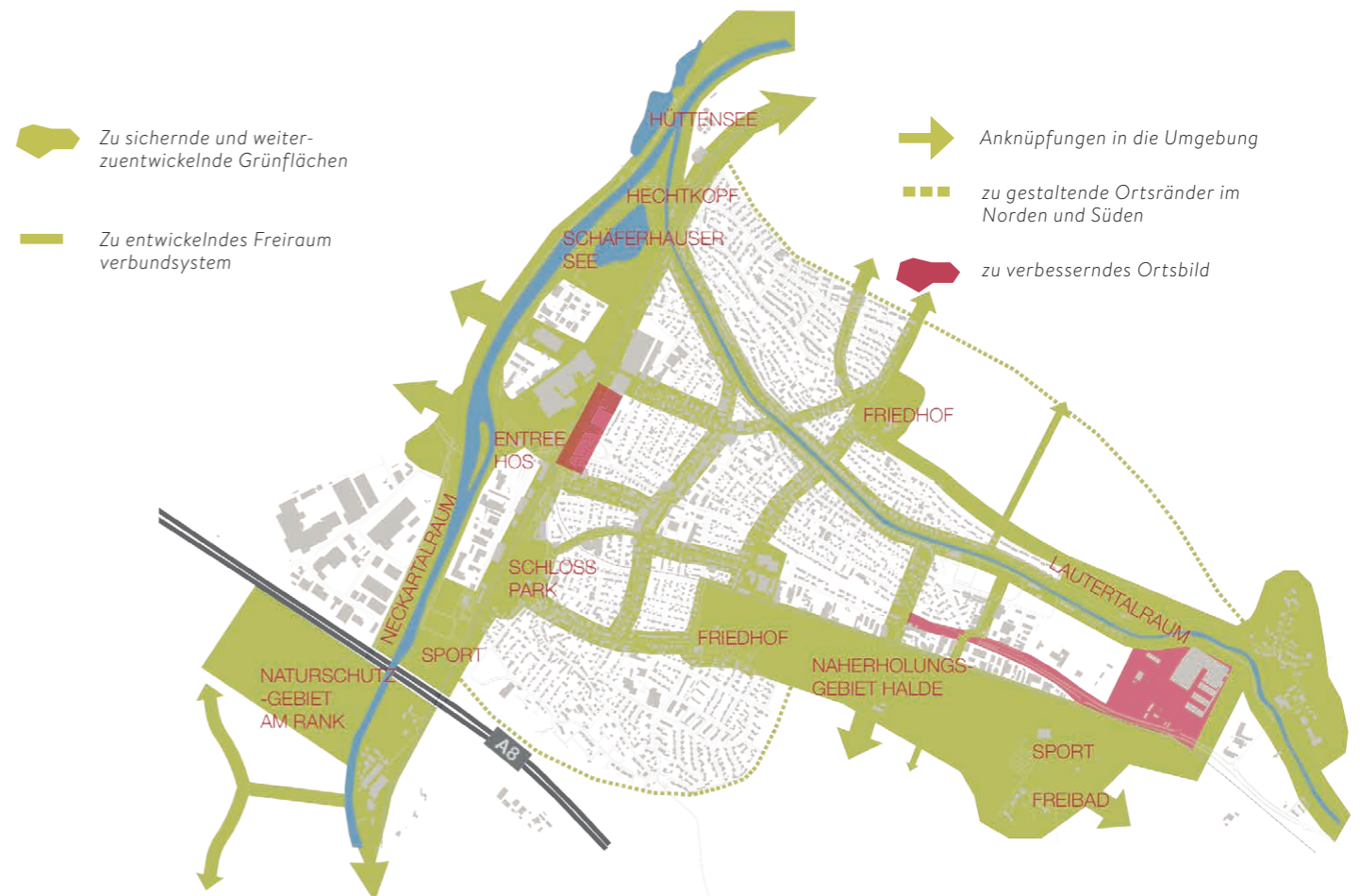
Links:  
Necker und Lauter sind räumlich stark eingengt und wasserbautechnisch stark überformt.

Unten:  
Die Streuobstwiesen und Wälder südlich der S-Bahntrasse weisen einen hohen Grad an Naturnähe auf.



## Entwicklungsvorschläge für den Themenbereich „Flüsse und Seen“

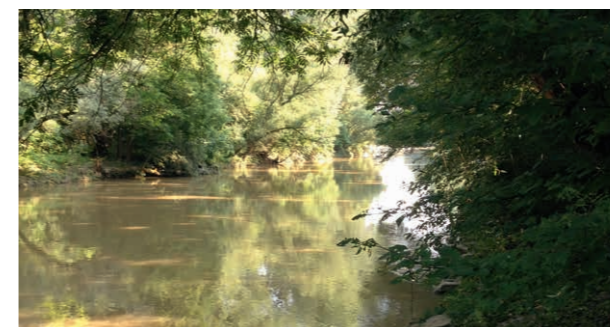
- Neckartalraum hinsichtlich Durchgangsfunktion verbessern; Anlage eines durchgängigen Fuß- und Radweges
- Neckartalraum hinsichtlich Aufenthaltsqualität verbessern, z. B. Sitzplätze, Rasenstufen, Zugänge zum Wasser, Holzdecks
- Verbindung von Freizeitnutzung und Hochwasserschutz im Neckartalraum anstreben
- Neckartalraum mit dem benachbarten NSG Am Rank verknüpfen
- Neckartalraum mit dem südlich gelegenen HOS-Gelände verknüpfen
- Lautertalraum als Biotopverbund entwickeln (Bürgerwunsch)
- Lautertalraum mit dem Freizeit- und Erholungsschwerpunkt Bodelshofen verknüpfen
- Zugänglichkeit zur Lauter verbessern (Bürgerwunsch)
- Hechtkopf im Mündungsbereich von Necker und Lauter als naturnah gestalteten Erholungs- und Badebereich ausbauen (Bürgerwunsch)
- Schäferhauser See und Hüttensee aufwerten und dauerhaft pflegen
- Schäferhauser See und Hüttensee miteinander verknüpfen



Oben:  
Verbesserung der Stadtdurchgrünung durch ein feinmaschiges Geflecht aus grünen Adern – in geeigneten Straßenräumen mit gleichzeitiger Verkehrsreduzierung



Unten:  
Necker und Lauter bilden als blaue Adern den Grundstein für einen unverwechselbaren Stadtgrundriss.



## Vorschläge für ein Freiraumverbundsystem

Folgende Verbindungen sollten angestrebt werden:

- Schlosspark über den Friedhof mit dem Naherholungsgebiet Halde
- Schlosspark mit den Schulen
- Schulzentrum mit dem Lautertal
- Schäferhauser See über HOS mit der Innenstadt
- Innenstadt über Bahnunterführung und Ulrichsbrücke mit Köngen
- Innenstadt auf Höhe Goethestraße durch das HOS-Areal mit Köngen
- Innenstadt mit Bodelshofen
- Innenstadt mit der nördlich und südlich gelegenen freien Landschaft und deren Aussichtspunkte
- Innenstadt mit den südlich der S-Bahntrasse gelegenen Siedlungsbereichen und dem Naherholungsgebiet Halde
- Ortsmitte über Weberstraße zur neuen Bahnunterführung
- Unterensingen über Wendlingen mit Wernau entlang dem Necker, alternativ entlang der Bahntrasse (neue Lauterbrücke westlich der Bahnlinie)
- Hechtkopf mit Fuß- und Radweg entlang der Bahnlinie

## Entwicklungsvorschläge für den Themenbereich „Streuobstwiesen und Wälder“

- Erhalt der wertvollen und regionaltypischen Streuobstbestände (Bürgerwunsch)
- Erhalt der prägenden Waldbestände
- Weiterentwicklung des naturnahen Naherholungsgebietes Halde in Hinblick auf die Aufenthaltsqualität, z. B. Anlage weiterer Ruhe- und Rastzonen





Der private Schlosspark im Ortsteil Unterboihingen weist große Potenziale auf.

#### Vorschläge für die Verbesserung der Freiraumnutzung

- Weiterentwicklung der Friedhöfe zu Orten der Ruhe, Trauer und Kontemplation
- Erstellung eines Spielraumkonzepts für den öffentlichen Raum und die schuleigenen Pausen- und Aufenthaltsflächen (Bürgerwunsch)
- Vorschläge zur Etablierung informeller, kommerzfreier Treffs zur Steigerung der Jugendkultur (Bürgerwunsch)

#### Vorschläge für die Ortsbildpflege

- Abschnitt Bahnhofstraße von der Albstraße bis zur Hochbrücke gestalterisch verbessern
- östlichen Ortseingang an der Ulmer Straße gestalterisch aufwerten
- Siedlungsränder im Süden und Norden verbessern
- Planung Neckarradweg
- Planung Biotopverbund Lautertalraum
- Planung für den Erholungsschwerpunkt am Hechtkopf
- Pflegekonzept Schäferhauser See und Hüttensee
- Überplanung des Naherholungsgebietes Halde
- Planung Weberstraße als verkehrsberuhigter Bereich
- Gestaltungskonzept Bahnhofstraße von der Albstraße bis zur Hochbrücke
- Gestaltungskonzept Ulmer Straße ab Speckweg stadtauswärts
- Spielraumkonzept
- Erhebung von städtischen und privaten Brach- und Restflächen
- Weiterführung der Verhandlungen mit dem Eigentümer des Schlosses



„In Zeiten eines spürbaren gesellschaftlichen Wandels werden neue Anforderungen an innerstädtische Freiräume gestellt. Das vorliegende Grünkonzept liefert praxisnah das Grundgerüst für einen sozialverträglichen ökologisch orientierten Stadtumbau. Mut, Kreativität und Experimentierfreude werden die Wegbegleiter des komplexen Umsetzungsprozesses sein. Für die Stadt Wendlingen ist diese Zukunftsaufgabe eine Riesenchance!“

Prof. Bülte Prechter  
Landschaftsarchitektin BDLA



Oben:  
Die gestalterisch mangelhaft gelöste Querung der S-Bahntrasse im Stadtgebiet von Wendlingen.

Unten:  
Im Neckartal gelegene künstlich angelegte Stehgewässer, Schäferhauser See und Hüttensee.

Mobilität ausbauen

# Verkehrliche Ziele und Handlungsansätze

Im Rahmen des Stadtentwicklungsprozesses sowie insbesondere bei den beiden Workshops wurden eine Vielzahl verkehrlicher Handlungsansätze genannt und diskutiert. Diese werden im Folgenden strukturiert, einer qualitativen verkehrlichen Bewertung unterzogen und im Kontext einer nachhaltigen Stadtentwicklung beurteilt.



Oben:  
Nördliche Albstraße

Links:  
Wirkungsvolle Engstelle in der  
Max-Eyth-Straße

**Chancen und Stärken**

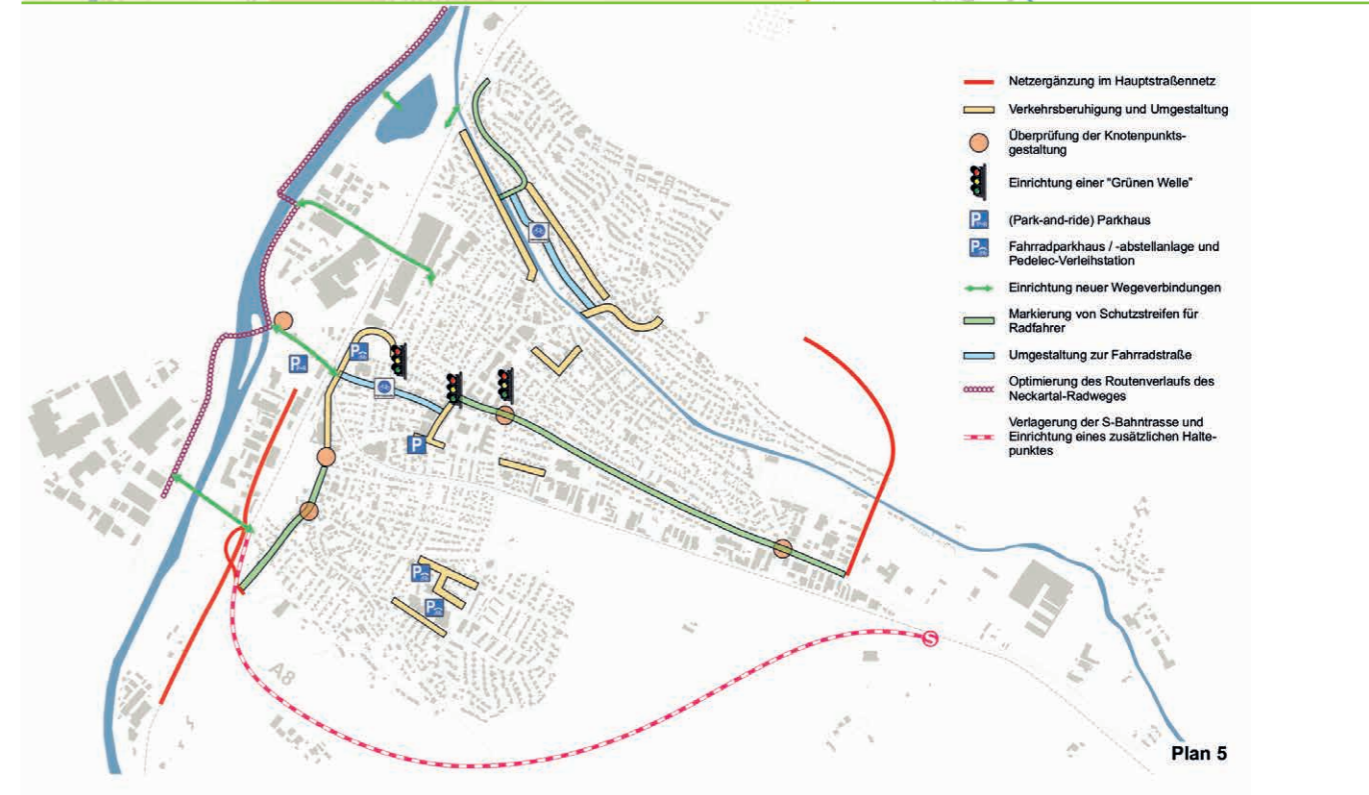
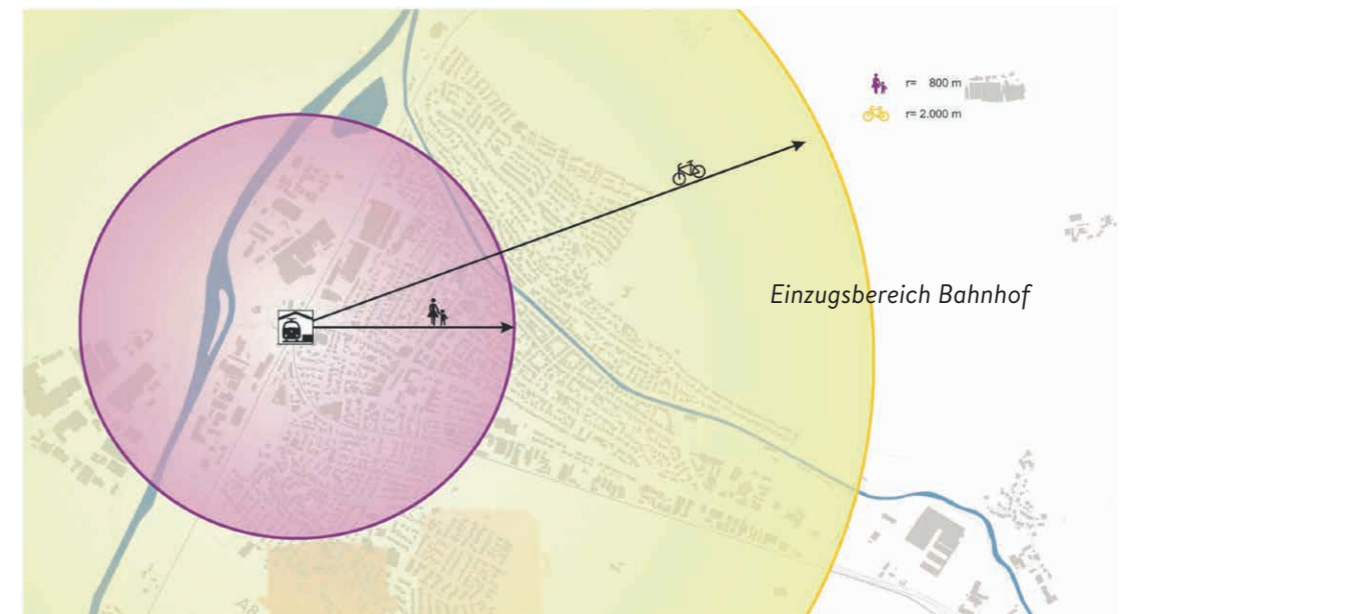
Durch die Nähe zur Autobahn A 8, zur Bundesstraße B 313 sowie durch 2 Bahnstrecken mit Regional- und S-Bahn-Verkehr besitzt Wendlingen eine sehr hohe Verkehrsgunst. Die übergeordnete Erschließung ist auf kurzem Wege möglich. Die Gewerbegebiete sind direkt an das Hauptstraßennetz angebunden. Mit Ausnahme von Teilen der L 1200 sind alle Straßen in Wohngebieten bereits verkehrsberuhigt per Tempo 30-Regelung.

Die Größe und Siedlungsstruktur der Stadt erlauben kurze Wege zu allen Zielen innerhalb der Stadt. Die Voraussetzungen für Nahmobilität (Fußgänger- und Radfahrer) sind damit sehr gut. Auch die Verknüpfung der Bahn mit allen Verkehrsträgern hat günstige Voraussetzungen. Bereits heute werden viele Wege im Binnenverkehr zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt. V. a. im Schülerverkehr spielt das Fahrrad als umweltfreundliches Verkehrsmittel eine große Rolle.

**Schwachstellen und Konflikte**

Die Verkehrsgunst der Stadt stellt Freud und Leid zugleich dar. So verursachen die hoch belasteten Verkehrsachsen Beeinträchtigungen von Mensch und Umwelt. Sie stellen darüber hinaus Barrieren zwischen den einzelnen Siedlungsbereichen und Gefahrenpotenzial dar. Mit Neckar und Lauter bestehen ferner zusätzliche, natürliche Barrieren, die Wegebeziehungen einschränken. Gerade die umweegeempfindlichen Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer) sind davon besonders betroffen. Es fehlen an einigen Stellen direkte Wege, häufig auch sichere Querungshilfen. Die Orientierung innerhalb des Stadtgebietes weist für die Verkehrsteilnehmer aller Verkehrsträger Schwierigkeiten

auf. So ist insbesondere die Verbindung zwischen Bahnhof und Zentrum bislang nicht einfach zu finden. Routen des Radverkehrs sind oft wenig attraktiv und z. T. ebenfalls schwierig aufzufinden. Geradlinige Führung und Gestaltung der Straßenräume unterstützen nicht immer die erwünschte Verkehrsberuhigung mit Tempo 30. Im Bereich des Bahnhofs und der Innenstadt dominieren fließender und ruhender Verkehr. Dies schränkt die Möglichkeiten für Fußgänger- und Radverkehr ein und mindert die Aufenthaltsqualität. Während das Stellplatzangebot für Kfz insgesamt wenig geordnet und ungenügend gewiesen ist, fehlt es häufig an geeigneten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.



### Ausbau und Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs

Ziel: Die meisten Wege innerhalb der Stadt sind kürzer als zwei Kilometer. Sie eignen sich daher besonders für den Fußgänger- und Radverkehr. Dieses große Potenzial gilt es durch attraktive Angebote zu aktivieren. Das bestehende Wegenetz sollte sowohl für den Fußgänger- als auch für den Radverkehr schrittweise ergänzt und optimiert werden. Insbesondere sind die Anbindungen an die Innenstadt, an den Bahnhof sowie an die Schulen zu verbessern. Des Weiteren sollten direkte, autofreie Wegeverbindungen in die Erholungsräume geschaffen werden, um diese erlebbarer zu machen („Grüne Adern“).

Im Zentrum wird eine höhere Aufenthalts- und Wegequalität angestrebt. Insbesondere die Alb- und die Weberstraße sollten für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer aufgewertet werden.

An allen Zielen sind ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten zu erstellen. Des Weiteren ist die Nutzung elektrisch unterstützter Fahrräder aktiv zu fördern.

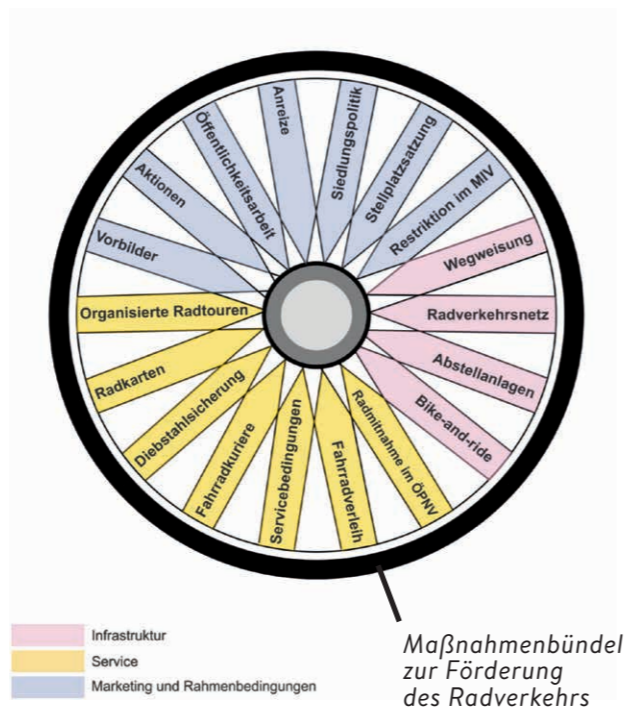
#### Handlungsfelder

- Aufwertung bestehender Wege und Straßenräume
- Schließung von Lücken im Fuß- und Radwegenetz
- Änderung der Routenführung des Neckartal-Radweges mit Anbindung der Innenstadt
- Markierung von Schutzstreifen im Hauptstraßennetz
- Entwicklung und Umsetzung von umfassenden Marketing- und Serviceangeboten zur Förderung des Radverkehrs

### Leuchtturmprojekte

Erste Leuchtturmprojekte sollen die Stadtentwicklung im Sinne der definierten Ziele erkennbar voranbringen und die Attraktivität der Stadt weiter erhöhen. Folgende verkehrlichen Leitprojekte werden vorgeschlagen:

- Verkehrsberuhigung und Umgestaltung der nördlichen Albstraße
- Umgestaltung und Aufwertung der Weberstraße zur Stadtpromenade
- Erstellung eines Radverkehrskonzeptes



Maßnahmenbündel zur Förderung des Radverkehrs

Links: Schutzstreifen für den Radverkehr in der Plochinger Straße in Köngen

Rechts: Mangelhafte Fahrradabstellmöglichkeiten am Robert-Bosch-Gymnasium



### Neustrukturierung des Straßennetzes/Fortschreibung des Generalverkehrsplanes

Ziel: Das Hauptstraßennetz der Stadt Wendlingen ist neu zu definieren. Durchgangsverkehr und Schwerverkehr sind so weit als möglich auszulagern, der nicht verlagerungsfähige Verkehr ist stadtverträglich abzuwickeln. Wohngebiete sind weiter zu entlasten.

#### Handlungsfelder

- Prüfung der Netzstruktur und Funktion der Straßen
- Prüfung von Einbahnregelungen und Sackgassen zur gezielten Verkehrslenkung
- Entlastung der L 1200 Ortsdurchfahrt zur Minderung der Trennwirkung sowie von Lärm, Abgasen und Verkehrsgefährdungen
- Prüfung verkehrslenkender sowie verkehrsbeschränkender Maßnahmen, z. B. an der Germania-Kreuzung

### Ruhender Verkehr

Ziel: Die aktuellen Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung können als positiv im Sinne der Stadtentwicklungsziele bezeichnet werden. Sie berücksichtigen die unterschiedlichen Nutzer gleichermaßen: Park-and-ride, Anwohner, Besucher und Einkäufer, sie reduzieren den Parksuchverkehr und können dazu beitragen den Straßenraum der Innenstadt von ungeordnetem ruhenden Verkehr zu entlasten. Die Parkierungsnachfrage ist zu beobachten, um entsprechend der gesetzten Ziele reagieren zu können. Die weitere Optimierung der Parkraumbewirtschaftung soll dazu beitragen, die vorhandenen Stellplatzkapazitäten gleichmäßiger auszulasten und Spielraum zur Aufwertung von Straßenräumen zu eröffnen.

#### Handlungsfeld

- Beobachtung der Parkraumnachfrage und zielgerichtete Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung

### Aufwertung von Straßenräumen und weitere Verkehrsberuhigung

Ziel: Um die Attraktivität Wendlingens zu erhalten und zu steigern, soll der Mensch in den Mittelpunkt planerischer Überlegungen rücken. Straßen sind als Lebensraum zu gestalten und nicht als Verkehrsraum, die Aufenthaltsqualität und Kommunikation im Straßenraum ist zu verbessern. Insbesondere der Straßenraum der Innenstadt ist vom ruhenden Verkehr und vom Parksuchverkehr zu entlasten und die Aufenthaltsqualität zu steigern. Wohngebiete sind weitestmöglich vom quartiersfremden Verkehr zu entlasten und weiter zu beruhigen.

#### Handlungsfelder

- Attraktivierung der nördlichen Albstraße
- Aufwertung der Weberstraße als Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt
- Verkehrsberuhigende Gestaltung von Straßenräumen in Wohngebieten
- Entzerren der Verkehrsströme im Bereich von Schulen

### Verbesserung des ÖPNV

Ziel: Der ÖPNV ist in seiner Gesamtheit so zu gestalten, dass dieser gemeinsam mit den Angeboten des Fußgänger- und Radverkehrs eine Mobilitätsalternative zur Fahrt mit dem eigenen Pkw darstellt. Das Schienenangebot sowie das Stadt- und Regionalbussystem sind hierzu aufeinander abzustimmen und weiter zu entwickeln. Der Wendlinger Bahnhof ist hinsichtlich seiner Funktion als Verkehrsknotenpunkt weiter zu stärken, insbesondere ist die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel zu optimieren.

#### Handlungsfelder

- Machbarkeitsuntersuchung/Einrichtung einer S-Bahnverbindung auf die Fildern und zum Flughafen
- Busverbindung nach Köngen und Denkendorf
- Verlagerung der S-Bahntrasse mit Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunktes (auch aus Lärmaspekten).



„Zukünftig wird es nicht mehr darauf ankommen, dass wir überall hinfahren können, sondern, ob es sich lohnt dort anzukommen.“

Dipl.-Geogr. Günter Bendias  
Projektleiter, Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH

## Wohnqualität steigern

# Lärmschutzmaßnahmen und schalltechnische Konsequenzen



Mit Hilfe des Instruments der Lärmaktionsplanung bietet die EU-Umgebungsrichtlinie die Möglichkeit einer ganzheitlichen Vorgehensweise unter Beteiligung der Bürgerschaft. Im Rahmen eines ausführlichen Fragebogens konnten die Bürger 2013 auch zum Thema Lärm ihre Meinung äußern. Aus dieser Befragung ergaben sich mehrere Handlungsfelder.



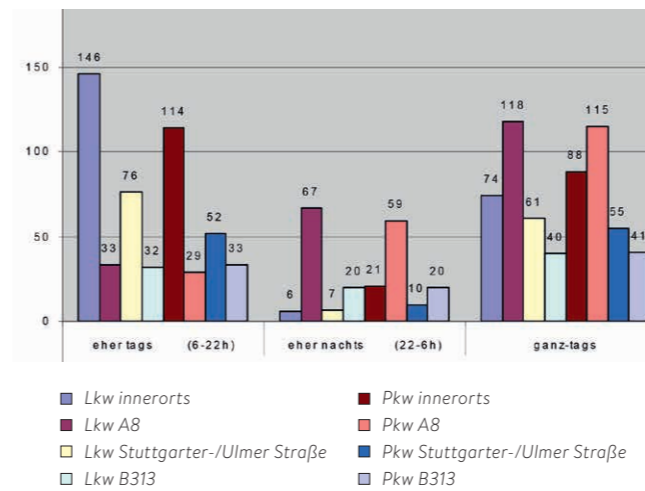
Oben und unten:  
Brückengeländer der Stuttgarter Straße  
(westlicher Bereich der L1200)

### Impulse

Sowohl aus den Bürgerbefragungen als auch aus Workshops mit Stadträten, Verwaltungsangehörigen und Fachexperten konnten wichtige Impulse und Maßnahmevorschläge abgeleitet und auf deren Wirksamkeit untersucht werden. Die Ergebnisse dieses Gesamtprozesses wurden von einem Experten-Team in einem Entwurf des Stadtentwicklungskonzeptes sowie in dem Lärmaktionsplan der Stadt integriert.

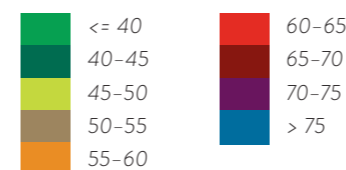
### Einzellärmquellen > Straßenverkehr

Mittlere bis äußerst starke Belästigung nach Tageszeit



### Mittelungspegel nach VBUS und VBUSch

• Lnight • Bezugshöhe: 4 Meter über Gelände in dB(A)



### Resultierende Maßnahmen

#### ... für den Straßenverkehr

- Geschwindigkeitsreduzierungen und Verkehrsberuhigungen
- Neugestaltung des Straßenraums/Straßenquerschnitts
- Lärmarme Asphalte
- Nächtliche Temporeduzierung auf der A8
- Abgasreduzierung durch Kontrolle von Umweltplaketten
- Ausweisung der Stadt als Tempo-30-Stadt
- Schallschutzwände und -wälle entlang der L1200 und A8
- Verbesserung der innerstädtischen Verkehrsführung und Eisenbahnstraßenregelungen
- Mehr Verkehrskontrollen und Blitzer
- Beseitigung von Straßenschäden und Gullydeckel

#### ... für den Schienenverkehr

- Schallschutzmaßnahmen entlang der S-Bahn im Kurvenbereich
- Maßnahmen entlang der Güterzuganbindung und Schnellbahntrasse
- Lärmreduzierung an den Bahnübergängen entlang der S-Bahnstrecke
- Verlegung der S-Bahnstrecke
- Einsatz von lärmarmen Schienentechnik

#### Lärmreduzierung durch organisatorische und politische Maßnahmen

- Einsatz eines Stadtbusses
- Förderung von Elektrofahrzeugen, Elektrozweiräder etc.
- Beantragung von Fördermitteln für Lärmschutz
- Treffen von politischen Entscheidungen für den Einsatz von lärmarmen Methoden und Techniken

#### Verbesserung der Immissionsituation im Stadtgebiet durch grünplanerische Maßnahmen



Oben:  
Beispiele „Museum Quai Branly“  
von Jean Nouvel, sowie  
„MFO Park“ von Raderschall  
Landschaftsarchitekten



Unten:  
Vision „Grüne Wand“ entlang  
der Bahntrasse am Zentrum  
Wendlingens, sowie  
integrierte Fahrradboxen  
am Busbahnhof mit  
stadtprägendem Bauwerk

## Ausblick

# Zielformulierung

Das Stadtentwicklungskonzept formuliert Ziele, definiert Handlungsspielräume und gibt dem Gemeinderat, der Verwaltung, aber auch den Bürgern und Wirtschaftsunternehmen eine Richtschnur in die zukunftsorientierte Stadt vor. Das Konzept ist ein Wegweiser und eine Standortbestimmung für alle zugleich. Die Politiker können Prioritäten setzen und nach finanzieller Machbarkeit für konsequente Umsetzung und zielgebundenes Vorgehen eintreten.

Stadtentwicklung muss als öffentliche Aufgabe akzeptiert werden. Grundlegend dafür ist die Einbeziehung von Bürgerinnen und Bürgern sowie der Wirtschaft. Das zentrale Instrument der integrierten Planung versteht sich als Konzept, das alle relevanten Interessen gleichzeitig und gerecht berücksichtigt.

Das Augenmerk der Stadtentwicklung sollte sich auf die Qualität des öffentlichen Raumes, der Straßen und Plätze richten, sowie auf die Modernisierung und zeitgemäße Anpassung des Infrastrukturnetzes.

Baukulturelle und umweltrelevante Aspekte sind bei der baulichen Aufwertung intensiv zu beachten. Dieselbe Aufmerksamkeit muss auch der Bildungspolitik zuteil werden – vor allem in benachteiligten Stadtteilen – um eine positive Zukunftsentwicklung zu gewährleisten.

## Impressum

Stadtverwaltung Wendlingen am Neckar  
Am Marktplatz 2  
73240 Wendlingen am Neckar

Telefon 07024/943-0  
Fax 07024/943-262  
E-Mail [stadt@wendlingen.de](mailto:stadt@wendlingen.de)

verantwortlich:  
Bürgermeister Steffen Weigel

# **Interdisziplinäre Bearbeitung**

## **Verkehrsplanung**

Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH  
Rathausplatz 2  
73432 Aalen  
Telefon 07361/570 70

## **Umweltplanung**

Möhler + Partner Ingenieure AG  
Paul-Heyse-Straße 27  
80336 München  
Telefon 089/54 4217 34

## **Landschaftsplanung**

Prof. B. Prechter  
Landschaftsarchitekten BDLA  
Hinter den Höfen 4  
72636 Frickenhausen  
Telefon 07025/8414 94

## **Stadtplanung**

WUNDERLE+PARTNER Architekten  
Am Dreieck 6  
86356 Neusäß  
Telefon 0821/480 44 40

