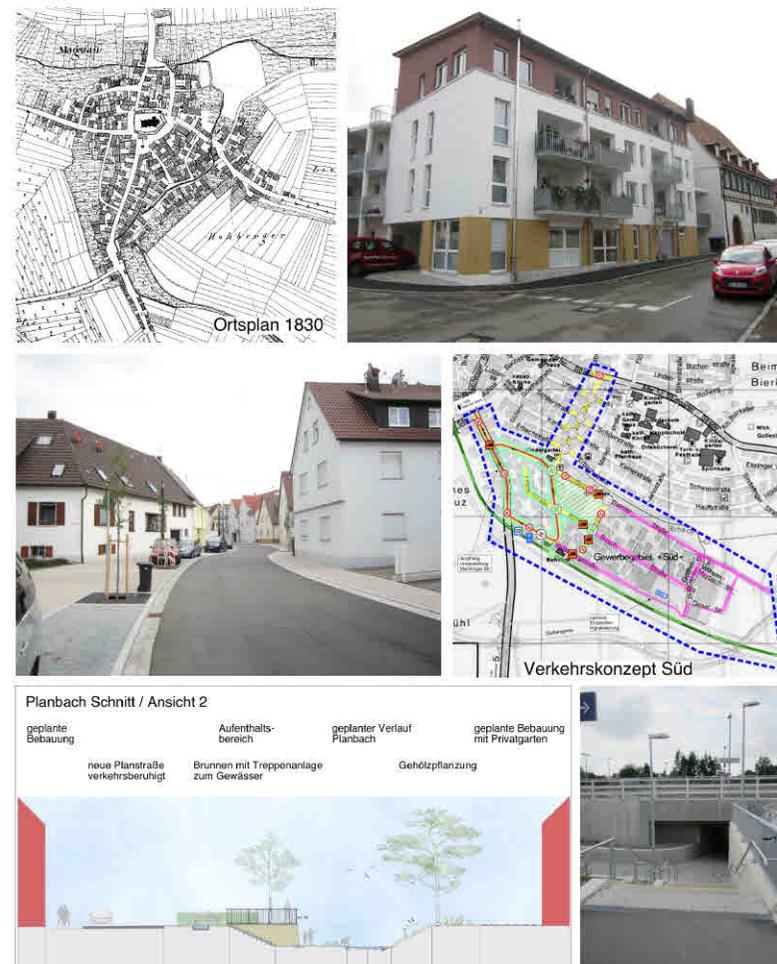


Neue Ideen für Magstadt

RAHMEN- UND GESTALTUNGSPLAN ORTSMITTE

- ➔ Grundlagen:
Gemeindeentwicklungsplan 2020
Innerörtliches Verkehrskonzept
Sanierung Ortskern
Buslinienkonzept
- ➔ Rahmenbedingungen für die städtebaulich-räumliche Entwicklung der Ortsmitte
- ➔ Abgrenzung von Neuordnungs- und Maßnahmenbereichen
- ➔ Maßnahmen: Priorität, Zeitrahmen, Kosten, Finanzierung, Folgewirkungen



Vorwort



Liebe Magstadterinnen und Magstadter,

auf der Grundlage des Gemeindeentwicklungsplans (<http://www.magstadt.de/Gemeinde-Entwicklungsplan.pdf>), der mit großer Bürgerbeteiligung erstellt und im Frühjahr 2007 beschlossen wurde, haben wir konsequent den Ort weiterentwickelt. Mit dem Magstadter Verkehrskonzept, das in den wesentlichen Teilen (S 60 B464, Südumfahrung) umgesetzt ist, wurden die Rahmenbedingungen für die Ortskernsanierung entscheidend verbessert. Um die Ziele des Gemeindeentwicklungsplanes auch im Zentrum umsetzen zu können, wurde das Innerörtliche Verkehrskonzept (http://www.magstadt.de/Inneroertliches_Verkehrskonzept.pdf) in einem sehr aufwändigen Verfahren erarbeitet und 2011 verabschiedet. Dabei hat sich herausgestellt, dass sich nur mit der Osttangente der Ortskern so entwickeln lässt, wie wir das alle wollen.

Parallel zu diesen Planungen ist die Ortskernsanierung II sehr positiv verlaufen. Diese Maßnahme ist nun nach 11 Jahren abgeschlossen. Für die Sanierung wurden vom Land insgesamt Finanzhilfen in Höhe von 2.328.230,00 € zur Verfügung gestellt. Bei einem bewilligten Förderrahmen von 3.880.384 € betrug der Eigenanteil der Gemeinde Magstadt 1.552.154 € (40%). In diesen Jahren haben das Land Baden-Württemberg und die Gemeinde Magstadt rd. 5,2 Mio Euro Städtebauförderungsmittel im Sanierungsgebiet „Ortskern II“ investiert. Dies zog Folge-Investitionen im Ortskern von rd. 44 Mio. Euro nach sich. Um diese Erfolgsgeschichte fortzuschreiben, laufen derzeit die Vorbereitenden Untersuchungen für die neue Maßnahme „Ortskernsanierung III“.

Dabei soll insbesondere auch der öffentliche Raum aufgewertet werden. Damit dies nicht planlos, sondern in einer wohl durchdachten und geordneten Weise geschieht, wurde der Rahmen- und Gestaltungsplan Ortsmitte erarbeitet. Aufbauend auf dem Gemeindeentwicklungsplan und dem Innerörtlichen Verkehrskon-

zept waren die Zielsetzungen und Maßnahmen zur künftigen Gestaltung und Aufwertung der Ortsmitte immer weiter zu konkretisieren. Da dieser Umgestaltungs- und Erneuerungsprozess nicht von heute auf morgen realisiert werden kann, sind längerfristige Rahmenvorgaben und Gestaltungsrichtlinien erforderlich.

Deshalb beauftragte der Gemeinderat im Oktober 2011 die Planungsgruppe KPS, Ostfildern, mit der Erstellung eines Rahmen- und Gestaltungsplans Ortsmitte Stufe 1. Es folgte am Samstag, den 22. 10. 2011 eine eintägige Besichtigungsfahrt nach Malmshaus: Neue Ortsmitte; nach Rutesheim: Neue Ortsmitte; nach Neuhausen auf den Fildern: Ortskernsanierung.

Die Weitere Vertiefung erfolgte im März 2012. Der Gemeinderat stimmte am 03.04.2012 den Prioritäten zur Umsetzung des Rahmen- und Gestaltungsplans zu und beauftragte die 2. Stufe des Rahmen- und Gestaltungsplans Ortsmitte. In der Bürgerversammlung zum Thema „Gestaltung Ortsmitte“ am 20. Juni 2012 in der Festhalle und einer Ausstellung mit Bürgersprechstunde von Juli bis September 2012 (immer mittwochs von 17.00 bis 18.30 Uhr im DRK-Laden Maichinger Straße 1) hatte die Bevölkerung Gelegenheit sich zu informieren und einzubringen. Leider musste die Ausstellung mangels Interesse der Bevölkerung wieder eingestellt werden.

Vorstellung und Diskussion der Planunterlagen sowie eine möglichen Zeitschiene für die Maßnahmenumsetzung bis 2017 waren Gegenstand von Klausurtagungen am 9. und 12. März 2013. Es war Anliegen des Gemeinderates, für die Beratung in den Fraktionen genügend Zeit zur Verfügung zu haben, weshalb erst in der Sitzung am 9. Juli 2013 das bisher Erarbeitete nochmals kurz vorgestellt und die noch offenen Fragen aus dem Gremium abgearbeitet wurden. In der Sitzung am 23. Juli 2013 wurden dann die Eckpunkte sowie der Zeitplan bis 2017 beschlossen.

Auf Grundlage dieser Beschlüsse wurde dann der Abschlussbericht erstellt. Für die Bevölkerung wird mit dieser Broschüre wieder entsprechend dem Gemeindeentwicklungsplan bzw. Innerörtlichem Verkehrskonzept eine Kurzfassung vorgestellt. Die ausführliche Fassung finden Sie unter <http://www.magstadt.de/Rahmen- und Gestaltungsplan.pdf>

Liebe Magstadterinnen und Magstadter,

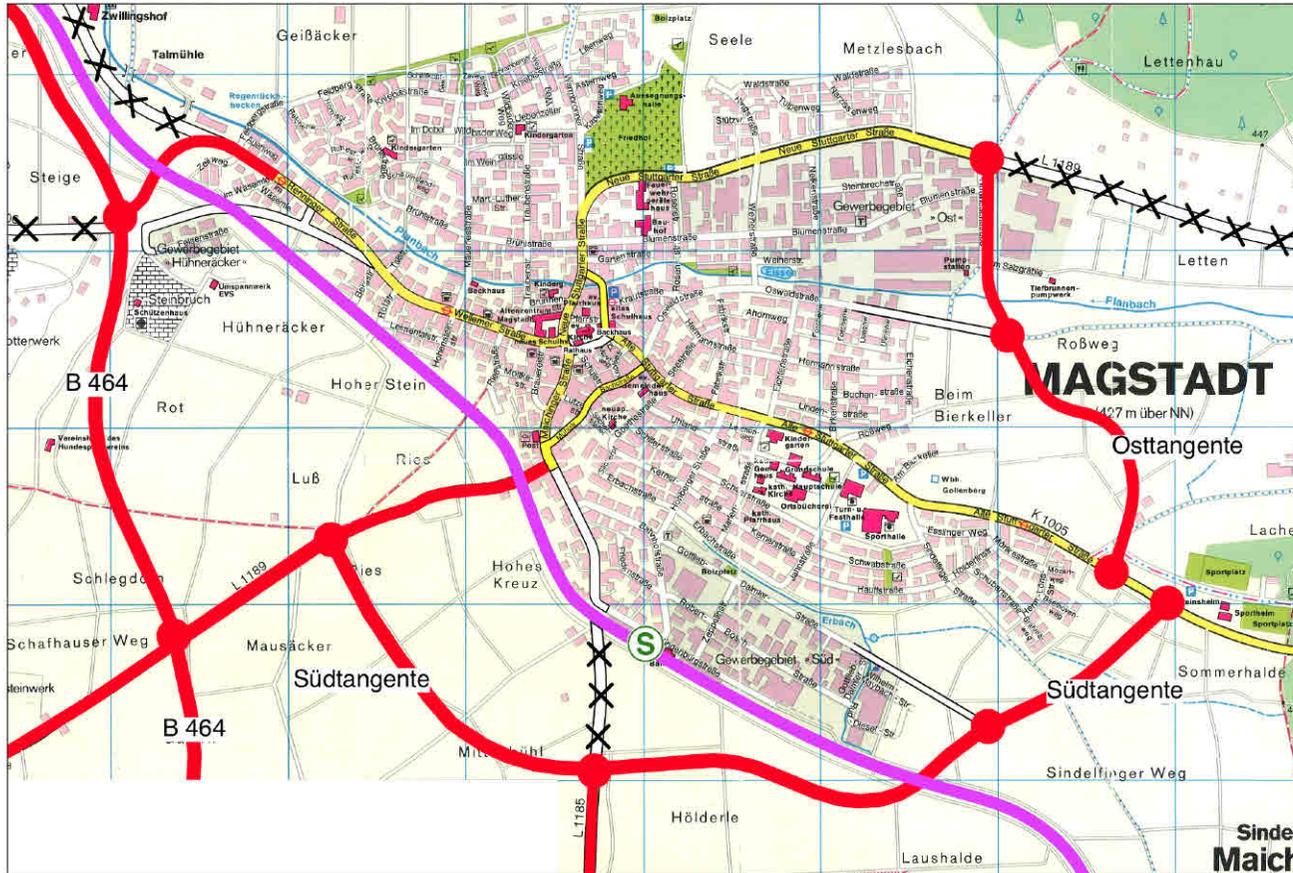
mit dem Rahmen- und Gestaltungsplan und der Festlegung von prioritären Maßnahmen bis 2017 werden weitere Meilensteine bei der Umsetzung des Gemeindeentwicklungsplans erreicht. Die vielen Einzelmaßnahmen (s. Übersicht Seite 25), die dieser Rahmenplan enthält, benötigen für Ihre Umsetzung allerdings noch sehr viel Zeit. Wir haben bereits viel erreicht, stehen aber dennoch erst am Anfang. Schritt für Schritt werden wir die Punkte entsprechend der vom Gemeinderat im Übrigen einstimmig verabschiedeten Prioritäten abarbeiten, so wie es unsere Personalkapazitäten und finanziellen Möglichkeiten erlauben. Dazu ist noch ein gewisses Maß an Geduld erforderlich.

Aber nicht nur die Gemeinde kann zur Verschönerung des Ortes beitragen. In vielen Fällen sind die Rahmenbedingungen zwischenzeitlich so, dass bereits ein Eimer Farbe, die ein oder andere zusätzliche Bepflanzung vor dem Haus, oder auch nur eine ordentliche Kehrwoche dazu beitragen können, das Ortsbild (gilt auch für unsere Gewerbegebiete) entscheidend aufzuwerten. Machen auch **Sie** mit – wir **alle** sind Magstadt. Herzlichen Dank.

s
Ihr

Dr. Hans-Ulrich Merz
Bürgermeister

 Anlass und Problemstellung



Außerörtliches Verkehrskonzept (© Ramlow-Verlag, Stuttgart)

Nach langen Jahren des Diskutierens um den richtigen Weg und des Planens mit dem Ziel der Verbannung des Durchgangsverkehr aus dem Ort ist das **außerörtliche Verkehrskonzept** weitgehend realisiert. Dazu gehören

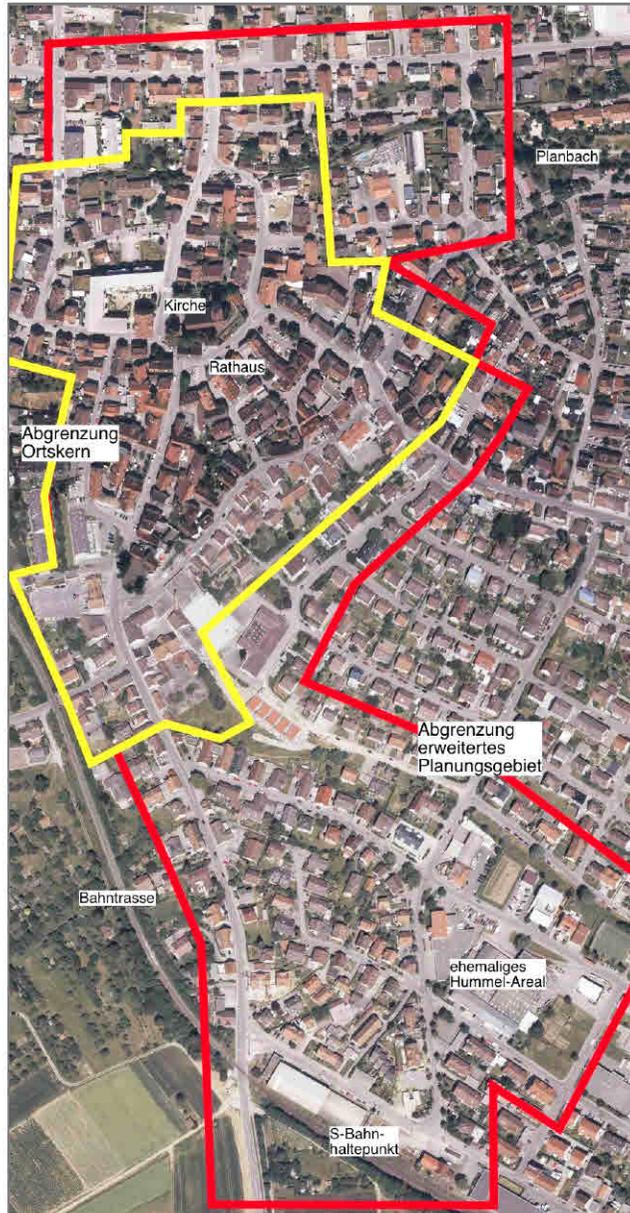
- S-Bahnlinie S 60, eröffnet am 9. Dezember 2012
- Bundesstraße B 464 bis Renningen, eingeweiht am 29. April 2014
- Südtangente, fertig gestellt im Oktober 2012
- Osttangente: Satzungsbeschluss des Bebauungsplans 2014

Im Jahr 2011 hat der Gemeinderat die Weichen für die Umsetzung des **innerörtlichen Verkehrskonzepts** gestellt, nun sollen die stadtplanerischen Grundlagen für die städtebaulich-räumliche Entwicklung des Ortskerns und die prozesshafte Begleitung weiterer Planungs- und Maßnahmen Schritte, u. a. in den Bereichen

- Verkehrslenkung und -beruhigung,
- Infrastruktur (Ortsentwässerung, Hochwasserschutz),
- Ortskernsanierung (Antrag für weitere Förderungsmittel),
- Gestaltung von Straßen- und Platzräumen,

erarbeitet werden.

➔ Der Städtebauliche Rahmen- und Gestaltungsplan: was ist das?



Der städtebauliche Rahmen- und Gestaltungsplan ist ein räumlich integriertes, ressort- und akteursübergreifendes **Stadtentwicklungs- und integriertes Handlungskonzept**.

Im Vordergrund stehen die themenübergreifende Konzeption und die gezielte Umsetzung von Einzelmaßnahmen und Aktivitäten. Die Konzepte fordern kooperatives Handeln der Akteure im Ortskern ein und definieren Ziele und Rahmenbedingungen für private Investitionen.

Das integrierte Stadtentwicklungs- und Handlungskonzept ist mittlerweile **Fördervoraussetzung** für eine Vielzahl von Stadtentwicklungs- und Stadterneuerungsprogrammen - insbesondere bei der Entwicklung von Ortszentren -, die in gesamtstädtische Entwicklungskonzepte eingebunden sein soll.

Der städtebauliche Rahmen- und Gestaltungsplan dient gleichermaßen der **Überprüfung und Konkretisierung** des Gemeindeentwicklungsplans 2020 und des Flächennutzungsplans als auch als Grundlage für die Erstellung von Bebauungsplänen und zur Beurteilung von Einzelprojekten und -bauvorhaben im Planungsgebiet.

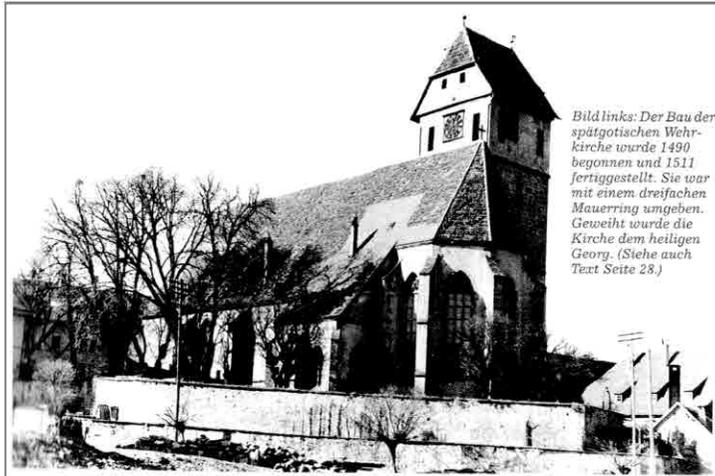
<http://www.magstadt.de/Gemeinde-Entwicklungsplan.pdf>

Der städtebauliche Rahmenplan stellt kein gesetzlich geregeltes Planungsinstrument dar. Die Verbindlichkeit für Verwaltung und politische Gremien bei seiner Berücksichtigung im kommunalen Verwaltungsvollzug beruht auf dem Beschluß durch den Gemeinderat als **Selbstbindungsplan**. Diese instrumentelle Flexibilität erlaubt es, inhaltliche Schwerpunkte, Aussagenschärfe und Art der Darstellung jeweils der besonderen Situation im Planungsgebiet anzupassen.

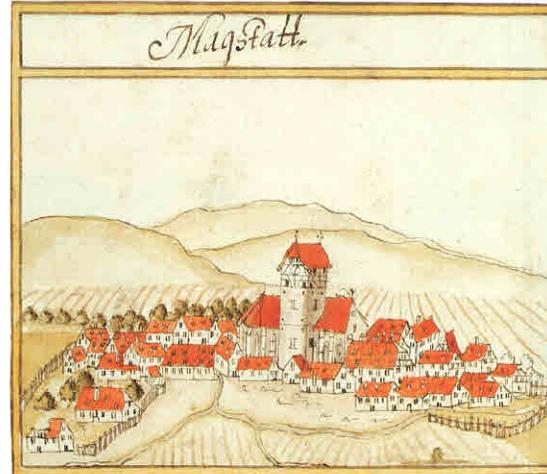
Abgrenzung des Planungsgebiets

Auch kann die **Mitwirkung von Planungsbe- troffenen und -beteiligten** jeweils gemäß den speziellen Erfordernissen und Interessenlagen in den Planungsprozeß eingegliedert werden. Hervorzuheben ist deshalb seine Funktion als Kommunikationsmedium.

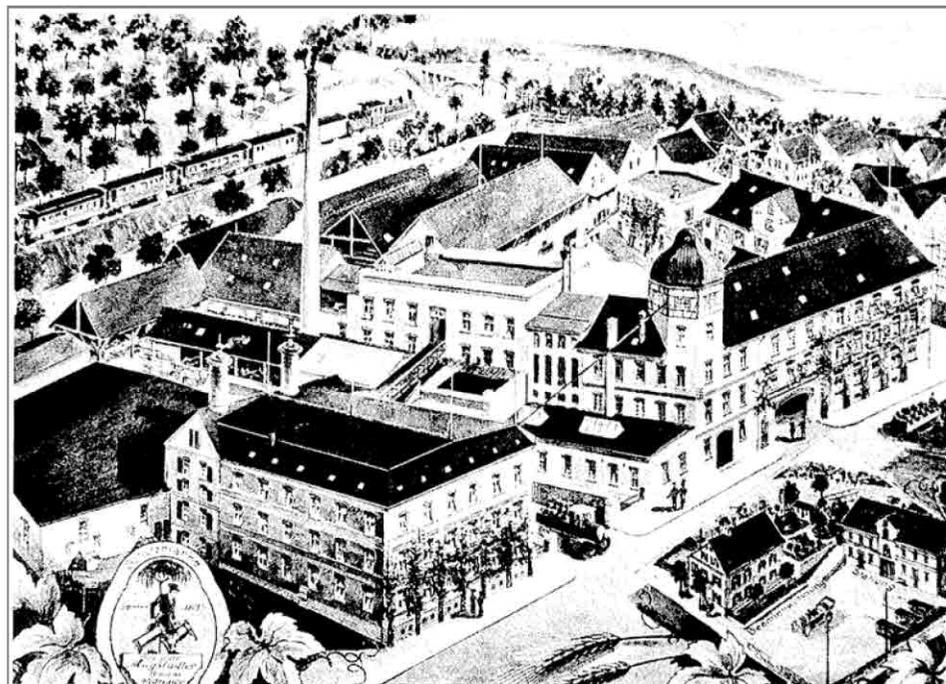
➔ Zur Geschichte Magstadts - Weichenstellungen



Wehrkirche in Magstadt



Alteste bekannte Ortsansicht Magstadts



Ansicht der 1808 gegründeten Brauerei Widmaier in Magstadt

Die erste sichere Nennung Magstadts in einer schriftlichen Quelle datiert vom Anfang des 12. Jahrhunderts. Um das Jahr 1110 beschenkte Warmunt de Magstat das Kloster Hirsau mit einer Hube bei Ossweil. Magstadt konnte also im Jahr 2010 das 900-jährige Ortsjubiläum feiern.

Wichtige **Weichenstellungen** in der Entwicklung Magstadts bis heute:

- 1511 Bau der spätgotischen Kirche als Keimzelle des heutigen Ortsmittelpunktes
- Anfang 19. Jhd. erste Industrialisierungswelle (Brauerei, große Steinbrüche, Ziegelhütten, Korsettweberei)
- Ende 19. Jhd. / Anfang 20. Jhd. zweite Industrialisierungswelle (Textilbetriebe, Brauereien, Werke der Metallbranche, Malzfabrik und Pflanzensaftwerk Schoenenberger, gegründet 1927)
- Bau der Bahnlinie von Böblingen über Magstadt nach Renningen, Bau des Magstadter Bahnhofes, jeweils Fertigstellung 1915
- Ansiedlung von Großindustrie in Sindelfingen
- September 1944 Zerstörung des Ortszentrums durch Luftangriffe (56 Tote, 129 zerstörte und 343 schwer beschädigte Gebäude)
- 1963/64 Ausbau Maichinger -, Neue Stuttgarter Straße, Hölzertalstraße, L 1185 von Magstadt nach Maichingen bzw. Renningen und K 1005

➔ Zur Geschichte Magstadts - Weichenstellungen

Ansicht Marktplatz Ende des 19. Jahrhunderts



Schäden in der Brühl-/ Mauerlesstraße nach dem Luftangriff vom 10. September 1944

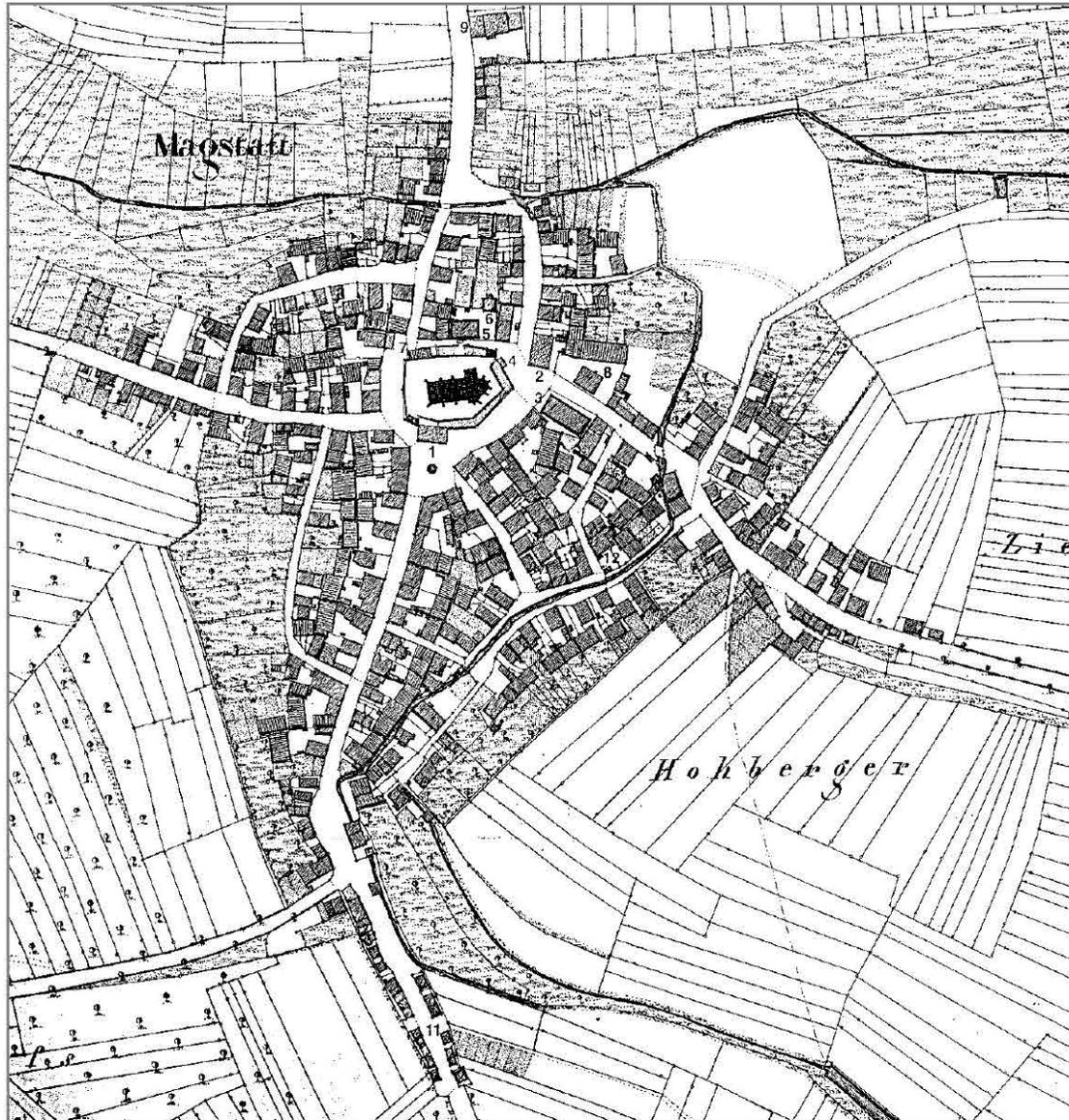
Unterer Marktplatz, neu gestaltet 1986



- Gleichzeitig Einstellung des Personenverkehrs auf der Nebenbahnlinie Sindelfingen-Renningen
- Umgestaltung des Unteren Marktes (ehemals Standort der Zehntscheuer; der Platz entstand nach den Kriegszerstörungen)
- 1988/89 Umbau und Renovierung des "Alten Rathauses" (Bürgerbüro, Heimatmuseum); Umbau und Renovierung des Oberen Marktes / Marktplatz, ab 1995 Wochenmarkt
- 90er Jahre Ortskernsanierung, u. a. Abbruch der 1895 erbauten Malzfabrik an der Maichinger Straße, Neubau mit Postamt
- nach 2000 Ortskernsanierung II, u. a. Betriebsverlagerung der Fa. Schönberger in das Gewerbegebiet Ost, Konversion der Fläche (Einkaufsmarkt, Wohnungen)
- ab 2004 Planung und Umsetzung des neuen Magstadter Verkehrskonzepts, Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das außerörtliche Tangentensystem (B 464 neu, Südtangente, Osttangente), Bau der S-Bahn S 60
- Inbetriebnahme des Straßentangentensystems (mit Ausnahme der Osttangente) und Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehrs Ende 2012

Heute präsentiert sich der Ort vorrangig als Wohngemeinde mit Gemeinschaftsschule mit guter Ausstattung an öffentlichen und privaten Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie einer stabilen Gewerbestruktur.

➔ Zustandsbeschreibung - 1830



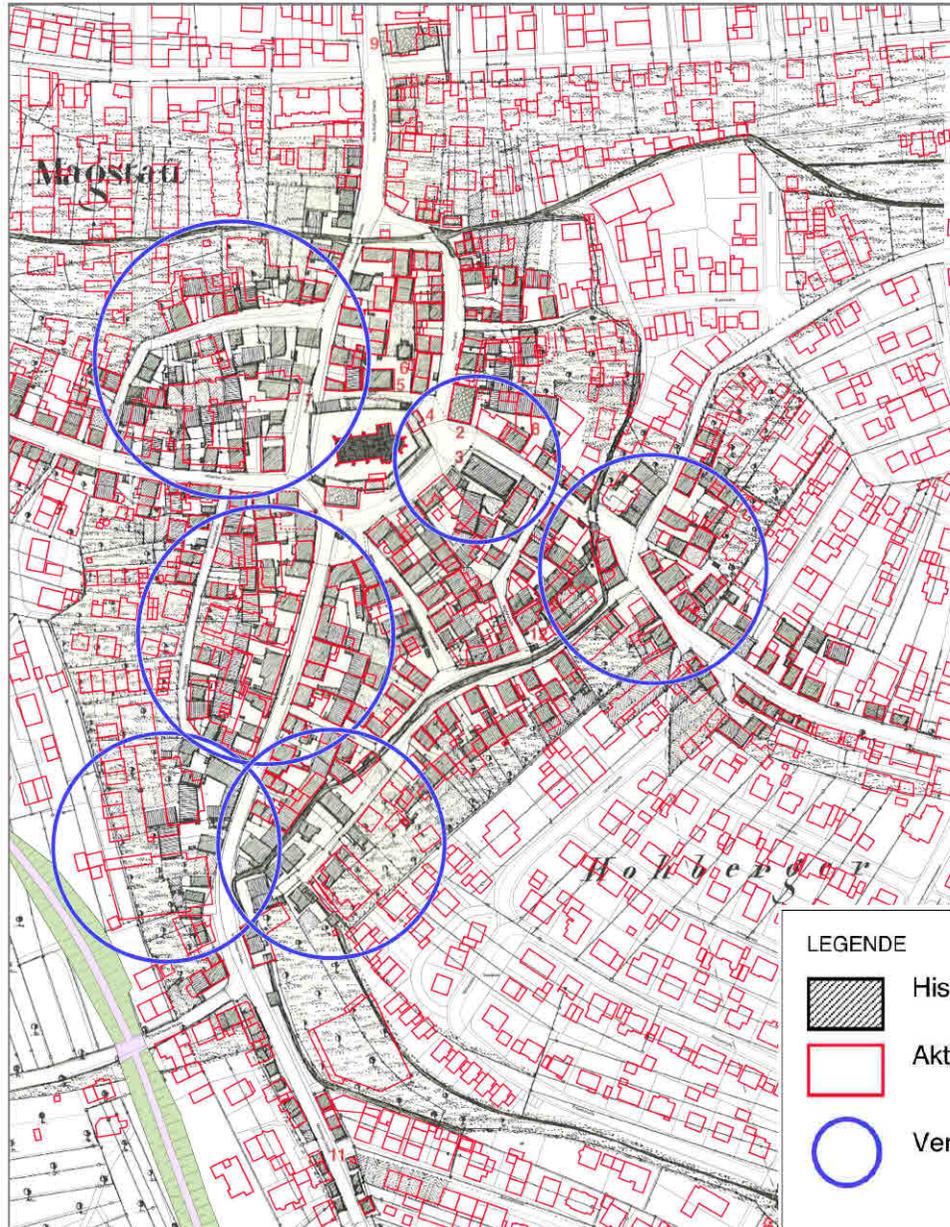
Ortsplan Magstadt von 1830

Der Ortsgrundriss von 1830 wird geprägt durch eine teilweise enge, giebel- und traufständige, überwiegend zweigeschossige Straßenrandbebauung mit Satteldach (siehe unten Abbildung Einhaus)), genutzt mit vorwiegend landwirtschaftlichen Gehöften, Handwerksbetrieben mit den zugehörigen Wohnräumen. Alle Hauptstraßen führen auf die markant ausgeprägte Ortsmitte zu, die von der wie auf einem Sockel thronenden Wehrkirche mit ihrer wuchtigen Mauer-einfassung, dem Rathaus, den Schulgebäuden und den stattlichen Gasthäusern funktionell und räumlich beherrscht wird. Oberer Markt mit seinem achteckigen Brunnen und die Straße Marktplatz bilden den langgestreckten von West nach Ost abfallenden Marktplatz. Der Ort wird von einem Streubstgürtel eingfasst.



Das Einhaus als typische bäuerliche Wohnform in Magstadt

 Zustandsbeschreibung - bauliche Veränderungen im Ortsgrundriss - Ortsplan 1830 / aktueller Lageplan



Wie die Überlagerung der heutigen Bebauung (rot) mit dem historischen Lageplan von 1830 (beigelegt dem Buch von Fritz Heimberger "Achtthundert Jahre Magstadt") zeigt, ist der alte Ortsgrundriss mit dem Straßen- und Wegenetz noch weitgehend erhalten. Die Gemeinde ist nicht der Versuchung erlegen, dem rasch anwachsenden Durchgangsverkehr durch neue Straßenschneisen im Ort Bahn zu brechen (Erhalt des berühmten Flaschenhalses beim Rathaus).

Die Chance, mit dem tradierten Ortsgrundriss und den noch erhaltenen Teilen von Altmagstadt einen modernen, attraktiven Ortskern zu entwickeln, der Zukunftsfähigkeit mit dem Charme der Ortsgeschichte verbindet, gilt es zu nutzen.

Dennoch haben die Industrialisierung des Ortes, die Zerstörungen im 2. Weltkrieg, die Anpassung an den sich rasant entwickelnden Autoverkehr (Durchgangsverkehr Stuttgart - Schwarzwald) und Neuordnungsmaßnahmen im Zuge der Ortskernsanierung erhebliche Eingriffe in die Bebauung und den öffentlichen Raum bewirkt, die das Ortsbild an vielen Stellen beeinträchtigen.

➔ Zustandsbeschreibung - Maichinger Straße zwischen Rathaus und Einmündung Brauereistraße



Westseite - damals

Die aufgelockerte, teils giebel-, teils traufständige Bebauung mit Höfen / Gärten an der Straße wird im Rückraum durch eine durchgängige Scheunenzeile begrenzt. Eine geschlossene Straßenrandbebauung mit dem Gasthaus Adler gegenüber dem Rathaus ("berühmte" Magstadter Engstelle) übernimmt die räumliche Ausformung des Marktplatzes.

Westseite - heute

Die gesamte Straßenseite wird vollständig von Neubebauung aus den 70er/ 80er-Jahren dominiert; die großmaßstäblichen, durchgängig traufständigen, dreigeschossigen Gebäude mit Satteldächern deuten die einstige Giebelständigkeit durch Fassadengliederung und Zwerchgiebel an. Teilweise zurückgesetzte Erdgeschosse mit Arkaden für die Fußgänger zollen dem Platzbedarf des Schwerlastverkehrs Tribut. Eine Häufung von Einfahrten (Tiefgarage, Hof), Zugängen und Müllbehälterstansplätzen in der Erdgeschosszone von Gebäude Nr. 4 wirkt gestalterisch unbefriedigend und für die Fußgänger vor allem nachts bedrohlich. Auch die Brache im Bereich des ehemaligen Gasthauses Adler stört das Ortsbild empfindlich, die Lücke "schreit" nach einer adäquaten Bebauung.

Ein positives Element stellt der Brauereiplatz mit der Eisdiele samt Fußgängerpassage zur Brauereistraße als Rückzugs- und Aufenthaltsfläche mit Treffpunktcharakter dar.

Gebäude Maichinger Straße 2



Brauereiplatz



➔ Zustandsbeschreibung - Maichinger Straße zwischen Rathaus und Einmündung Brauereistraße

Ostseite - damals

Die teils giebel-, teils traufständige, überwiegend geschlossene Straßenrandbebauung wird im Rückraum durch eine durchgängigen Scheunenzeile begrenzt. Die heutige Baulücke zwischen dem "Ritter" und dem Gebäude Nr. 1 ist geschlossen.

Ostseite - heute

Die tradierte, fast überwiegend zweigeschossige Bebauung (mit ausgebautem Satteldach), ist weitgehend erhalten, auf Erdgeschossebene wird sie durch Ladeneinbauten teilweise überformt.

Gebäude Maichinger Straße 1



Gebäude Maichinger Straße 5



Gebäude Maichinger Straße 11, 13, 15



➔ Zustandsbeschreibung - Maichinger Straße zwischen Brauereistraße und Einmündung Schafhauser Straße



Westseite - damals

Südlich der Einmündung der Brauereistraße in die Maichinger Straße bilden die Betriebsgebäude der 1808 gegründeten Brauerei Widmaier die Straßenecke aus, eine kleinteilige, giebelständige Bebauung schließt sich an. Diese bestimmt den südliche Ortseingang auf der Westseite nördlich der Einmündung der Schafhauser Straße.

Westseite - heute

Das neu errichtete, von der Straße deutlich zurückgesetzte Gebäude Maichinger Straße 16 lässt einen diffusen Platzraum entstehen, dessen Unwirtlichkeit durch die hochgelagerten Stellplätze und die davor gesetzte Reihe von teils vernachlässigten Schaukästen im Bereich der Bushaltestelle noch gesteigert wird. Die Einmündung der Brauereistraße wird nicht mehr räumlich ausgebildet.

Eine breite Verkehrsfläche zusammen mit der fehlenden Straßenrandbebauung im nördlichen Anschluss an das o. g. Gebäude vermitteln den Eindruck einer Stadtbrache. Im Süden schließt das großmaßstäbliche Gebäude Maichinger Straße 20, eingerahmt durch gestalterisch störende Ein- und Parkierungszufahrten, an. Insgesamt wirkt der Straßenraum auf der Westseite gestalterisch verwahrlost und für Fußgänger wenig einladend. Lediglich die teilweise stark heruntergekommene Bebauung der Schafhauser Straße vermag ansatzweise noch einen Eindruck des "alten" Ortes zu vermitteln.



Gebäude Maichinger Straße 16,
Vorplatz, Parkplatz Brauereistraße 14/1,
Gebäude Maichinger Straße 28,20,16

➔ Zustandsbeschreibung - Maichinger Straße zwischen Brauereistraße und Einmündung Schafhauser Straße

Ostseite - damals

Wuchtigere, traufständige landwirtschaftliche Gehöfte und Mühlengebäude formen den Straßenraum auf der Ostseite, der zusätzlich durch den offenen Erbach belebt wird. Die Verbindung der Mühlstraße zur Maichinger Straße existiert noch nicht. Am Standort des heutigen Edeka-Parkplatzes führt die als Grünland genutzte Erbachbachaue weit in den Ort hinein.

Schafhauser Straße Richtung EDEKA-Parkplatz;
Edeka-Parkplatz nach Osten und Westen;
Brachfläche (ehemals Maichinger Straße 17) mit
Einmündung Mühlstraße in die Maichinger Straße
und ehem. Schoenenberger Verwaltungsgebäude;
Zufahrt zu Edeka-Parkplatz von der Mühlstraße

Ostseite - heute

Auf der Straßenseite vermitteln der Edeka-Parkplatz, das als Solitär erhalten gebliebene Schoenenberger Verwaltungsgebäude, die überbreite Einmündung der Mühlstraße und die daran anschließende Brachfläche den Eindruck einer städtebaulich ungeordneten, räumlich und stadtgestalterisch unbefriedigenden Straßenabwicklung, die der Bedeutung des Standorts als wichtigem Zugang zum Ortskern nicht gerecht wird. Hier ist im Sinne einer Stadtreparatur dringender Handlungsbedarf geboten.



➔ Zustandsbeschreibung - Mühl- / Bachstraße



Damals

Die Bachstraße ist von der Alten Stuttgarter Straße bis zur Lutzenstraße befahrbar; westlich schließt ein Weg an (heute Mühlstraße), der in einem schmalen Hof endet. Südwestlich erstreckt sich eine dichte Bebauung direkt am Erbach (Mühlen). Die Straße ist überwiegend mit giebelständigen, teilweise zurückgesetzten Gebäuden mit vorgelagerten Höfen / Gärten bebaut, der Erbach fließt offen im Straßenraum. Die Grünflächen (ehemals Hausgärten, Obstbaumwiesen) hinter der Bebauung auf der Straßensüdseite sind heute noch größtenteils erhalten (steiler Hang).

S

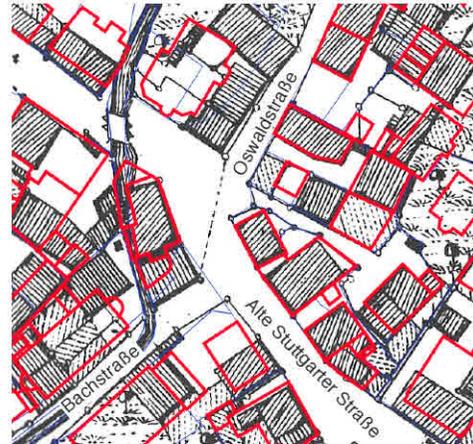
Heutes

Die tradierte Bebauung ist im mittleren Straßenabschnitt überwiegend erhalten, der teilweise überbaute Bach ist vollständig aus dem Ortsbild verschwunden. Beim Durchbruch der Mühlstraße zur Maichinger Straße wurde die ehemals dichte Bebauung aufgegeben. Die Gebäude Maichinger Straße 17 und 19 wurden im Zuge der Ortskernsaniierung abgebrochen. Kurz vor der Einmündung der Bachstraße in die Alte Stuttgarter Straße führt eine großmaßstäbliche, traufständige Wohnbebauung beidseits der Straße zum Verlust des dörflichen Charakters.



Dörfliches Straßenbild, Bachstraße bis zur Einmündung in die Alte Stuttgarter Straße;
Einmündung Mühlstraße / Maichinger Straße mit Blick nach Osten;

 Bereich Oswaldstraße / Alte Stuttgarter Straße / Bachstraße



Damals

Die Straßenecken werden räumlich ausgeformt, nur das südliche Eckgebäude Bach-/ Alte Stuttgarter Straße springt zurück und lässt den stattlichen Giebel der "Germania" in die Bachstraße hineinwirken. Der Erbach fließt offen hinter dem Gebäude Alte Stuttgarter Straße 8 vorbei.

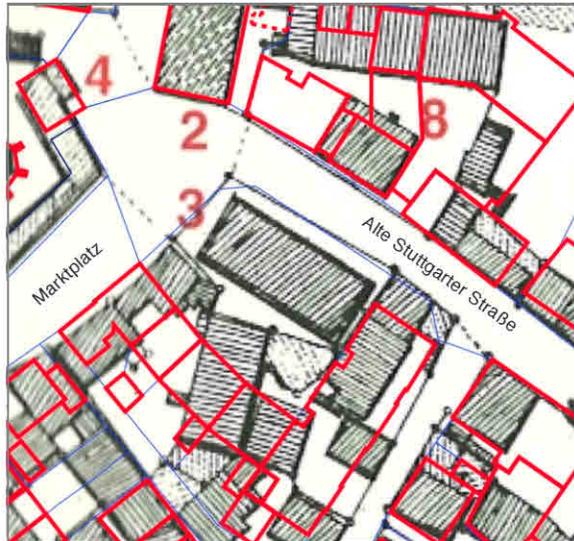
Heute

Der einstmalig dörfliche Charakter ist noch in Ansätzen sichtbar (Bauzeile Alte Stuttgarter Straße 17, 19, 21, 23, Oswaldstraße 4, 8 und 10), die Raumkante an der nordwestlichen Straßenseite der Oswaldstraße wurde zugunsten der Erweiterung des Straßenraums im Einmündungsbereich aufgegeben. Der verbreiterte Straßenraum der Alten Stuttgarter Straße nach Einmündung der Oswaldstraße wird von einer neuzeitlichen, traufständigen, eher städtischen Bebauung mit großen Schaufensterflächen im Erdgeschoss gesäumt. Dem Betrachter drängt sich der Neuordnungs- und Neubaubedarf auf.



Kreuzungsbereich
Alte Stuttgarter Straße /
Oswaldstraße / Bachstraße

 Zustandsbeschreibung - Unterer Markt



Unterer Markt mit Kirche, Alter Schule und Platz;
Straßenräume Marktplatz Mit Blick Richtung Osten
und Alte Stuttgarter Straße

Damals

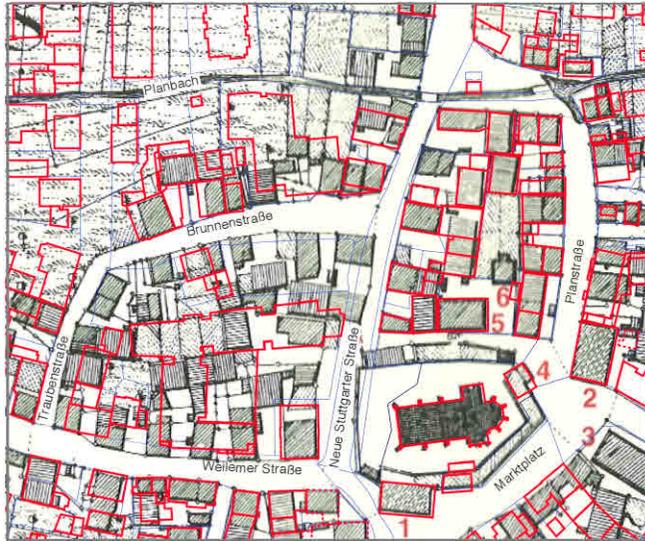
Auf der heutigen Platzfläche steht die stattliche Zehntscheuer und bildet den Straßenraum aus; die lückige Bebauung an der Straßennordseite wird durch eine Scheunenzeile, nahezu rechtwinklig zur Alten Schule angeordnet, abgeschlossen. Der Kreuzungsbereich Alte Stuttgarter Straße / Planstraße und Straße Marktplatz ist zu einem kleinen Platz erweitert, der von dem prachtvollen Gebäude der Alten Schule beherrscht wird.

Heute

Die Freilegung des Platzraums des Unteren Markts mit der geschlossenen Randbebauung unter Aufgabe der alten Gebäude bildet eine räumliche Bereicherung des Ortsgefüges; dies gilt auch für die Schließung der Baulücke auf der Straßenordostseite (Gebäude Alte Stuttgarter Straße 5). Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit des Platzes werden durch die dominierende, bauliche befestigte Parkplatznutzung (Hochbeete) eingeschränkt.



➔ Zustandsbeschreibung - Neue Stuttgarter Straße / Pfarrstraße / Brunnenstraße



Damals

Südlich der Einmündung der Brunnenstraße öffnet sich der enge Straßenraum der Neuen Stuttgarter Straße, Neue Schule, Kirchenmauer und Rathaus prägen die Kreuzung Weilemer -, Neue Stuttgarter, Maichinger Straße. Anbauten an die Kirchenmauer verschmälern die Pfarrstraße zu einer schmalen Gasse. Eine überwiegend giebelständige, durch Höfe und Gärten aufgelockerte Bebauung bestimmt die Straßenräume von Neuer Stuttgarter Straße und Planstraße, zum Planbach bildet eine geschlossene Bauzeile eine Art Stadtmauer aus. Noch ist die Funktion des Planbachs als "natürliche" Siedlungsgrenze ablesbar, mit der Bebauung der Neuen Stuttgarter Straße nach Norden zeichnet sich die künftige Siedlungsentwicklung ab. Die Aufweitung des Planbachs in die Planstraße lässt nur einen schmalen Durchschlupf mit einer engen Brücke über den Bach zu.

Heute

Während die ursprüngliche Baustruktur zwischen Neuer Stuttgarter Straße und Planstraße noch weitgehend erhalten ist, ergänzt durch maßstäbliche Neubauten im Zuge der Sanierung (auch die Wohnanlage Plan-/ Ecke Krautstraße fügt sich im Gefolge des Alten Schulhauses noch in die vorhandene Baustruktur ein), wurde die dörfliche Baustruktur im Baublock zwischen Weilemer -, Neuer Stuttgarter - und Brunnenstraße im Zuge der Sanierung fast vollständig durch das Alten- und Pflegeheim ersetzt. Mit seiner maßvollen, gestalterisch unaufdringlichen Architektur fügt es sich dennoch gut in das Ortsbild ein. Ähnlich verhält es sich mit dem Bau der Kindertagesstätte an der Brunnenstraße, dem ein Großteil der Gebäude in der Brunnenstraße weichen musste.



Bereich zwischen Trauben- und Planstraße

➔ Zustandsbeschreibung - Bereich Bahnhofstraße / Hindenburgstraße



Bahnhofstraße

Bahnhofstraße

Der in Nord-Süd-Richtung verlaufende Abschnitt der Bahnhofstraße zeigt mit einem mittels Pflanzrabatten und einer Baumallee gestalteten Straßenraum die Anmutung einer Wohnstraße, wenn auch die Gehbereiche für Fußgänger teilweise sehr schmal sind. Mit Ausnahme der gewerblichen Bebauung der Straßenostseite zwischen Robert-Bosch- und Gottlieb-Daimler-Straße grenzen ausschließlich Wohngebäude an. Der west-ostgerichtete Abschnitt der Bahnhofstraße präsentiert sich als gestaltersich ausgemagerte, von Verkehrsfunktionen dominierte Straße mit bis auf wenige Ausnahmen ausschließlicher Wohnbebauung.



Hindenburgstraße

Hindenburgstraße

Der Abschnitt an der Bahntrasse dient auf der Nordseite der Erschließung von Wohngebäuden. Die Straßensüdseite wird derzeit noch von einer provisorischen Parkierungsfläche (ehemals Standort SAG) und dem ehemaligen Bahnhofsgebäude mit seinen wenig ansprechenden Freiflächen geprägt. Sie soll mit der Gestaltung des Platzes vor der S-Bahnhaltestelle und eine eingegrünten Park+Ride-Anlage in Verbindung mit der Neugestaltung der Straße der Bedeutung des Standorts entsprechend aufgewertet werden.

➔ Zustandsbeschreibung - Fazit

Der historische Ortsgrundriss als wesentlich identitätsstiftend für die bauliche Struktur sowie das Ortsbild und damit für die künftige Entwicklung Magstadts konnte weitgehend erhalten werden.

Allerdings ist nach 180 Jahren ein Großteil der tradierten Baustruktur abgängig und in weiten Teilen einer neuzeitlichen, an heutigen Funktions-, Nutzungs-, Verwertungs- und Gestaltungsvorstellungen orientierten Bebauung gewichen. Diese privaten Investitionen (zum Bsp. westliche Strassenseite der Maichinger Straße) und die öffentlichen Anstrengungen - u. a. Gestaltung von Straßen und Plätzen, Bau öffentlicher Einrichtungen, Ansiedlung EDEKA, Bau der Kindertagesstätte - zeugen vom Entwicklungswillen der Magstadter Bürgerschaft.

Dennoch sind die Folgen der jahrzehntelangen Verkehrsüberflutung und -belastung im Ortskern und den damit einhergehenden sich verschlechternden Lebens- und Umweltbedingungen sichtbar und spürbar. Dazu gehören

- **Wertverlust, Schlechter Gebäudezustand**
Wertverluste und in der Folge fehlende Investitionen führten zu einem schlechten Gebäudezustand und teilweise zum Leerstand von Gebäuden und Wohnungen in nahezu allen Straßen mit ehemals hohem Verkehrsaufkommen, insbesondere in der Weilemer Straße, Neue Stuttgarter Straße ab Einmündung Pfarrstraße nach Norden, Maichinger Straße (Ostseite), Mühl-/Bachstraße, Alte Stuttgarter Straße ab Einmündung Oswald- / Bachstraße nach Südosten, Schafhauser Straße (Südseite)

Unattraktive Wohnstandort, belastetes Wohnumfeld

Der Ortskern entwickelte sich zu einem für einkommensstärkere Bewohner eher unattraktivem Wohnstandort mit einem belasteten Wohnumfeld (Lärm, versiegelte Flächen, Staub, Hitzeinsel), eine Vermietung gelingt oftmals nur noch an Einkommensschwächere und an Menschen mit Migrationshintergrund.

-

Fehlende Attraktivität als Einkaufs- und Verweilstandort

Die Dominanz der Verkehrsfunktionen mit fehlenden attraktiven Aufenthalts- und Verweilflächen im Gefolge einerseits, die Veränderung der Kaufgewohnheiten (Discounter, Internet) andererseits führten aufgrund wegbleibender Kunden und fehlender Wirtschaftlichkeit der kleinen Nutzflächen zum Leerstand von Ladenlokalen und zur Ansiedlung verkehrsresistenter Nutzungen (Kleingastronomie, Snack bars).

Eine Vielzahl von sanierungsbedürftigen Neuordnungsbereichen erfordert die Festlegung von inhaltlichen, finanziellen und zeitlichen Prioritäten sowie die Konzentration der Mittel auf die drängendsten Probleme und Maßnahmen.

Die Modernisierung und Attraktivierung des Magstadter Ortskerns verlangt allen am Planungs- und Umsetzungsprozess Beteiligten einen langen Atem ab.

➔ Vorgaben für die Planung - Regionalplan, Gemeindeentwicklungsplan 2000

Regionalplan Stuttgart

Laut geltendem "Regionalplan Stuttgart" wird die Gemeinde Magstadt u. a. dem der Entwicklungachse Stuttgart - Böblingen / Sindelfingen - Herrenberg - (-Horb am Neckar) zugeordneten Siedlungsbereich zugewiesen. Sie gilt deshalb als Gemeinde mit verstärkter Siedlungstätigkeit

In den Siedlungsbereichen soll sich die Siedlungstätigkeit verstärkt entwickeln (Plansatz 2.4.1.1 (Z), "... bei der Ausformung des festgelegten Siedlungsbereichs ist die weitere Siedlungstätigkeit im Rahmen des vorhersehbaren Bedarfs, sowohl in ihrem Umfang als auch nach Wahl des Standortes, in die überörtliche und örtliche Siedlungs-, Freiraum- und Infrastruktur einzufügen. Dabei hat die Innenentwicklung Vorrang vor der Außenentwicklung . . ."

Mit der Anbindung Magstadts an die S-Bahnlinie S 60 von Böblingen nach Renningen ist die Siedlungsentwicklung nicht mehr auf die Befriedigung des Eigenbedarfs beschränkt, eine verstärkte Siedlungstätigkeit (Wohnen, Gewerbe, Versorgung) ist aus regionalplanerischer Sicht möglich und insbesondere im Innenbereich erwünscht.

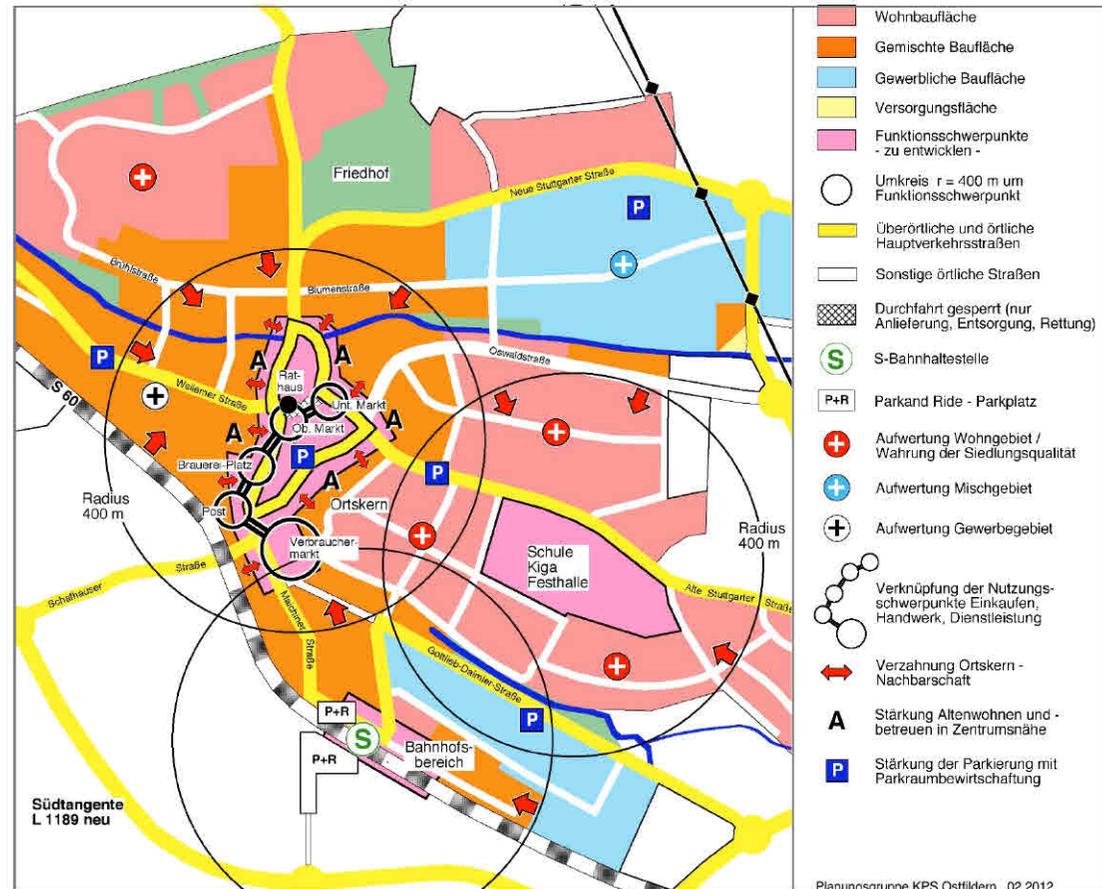
Gemeindeentwicklungsplan Magstadt 2020, Leitkonzept Innenentwicklung

Das Leitbild für die Entwicklung des Ortskerns lautet:

"Der Ortskern von Magstadt ist zu einem ablesbaren, lebendigen, zeitgemäßen Wohnquartier für alle Bewohnergruppen und zu einem attraktiven Einkaufs- und Dienstleistungsschwerpunkt zu entwickeln.

Insbesondere der historische Ortsmittelpunkt mit altem und neuem Rathaus, evangelischer Kirche, den Gebäuden "Adler" und "Ritter" und der Bereich Unterer Markt mit altem Schulhaus und dem (Park-) Platz sollen funktionell, räumlich und gestalterisch verknüpft und zur repräsentativen Mitte, zur "guten Stube" Magstadts mit hoher Identifikationswirkung und großer Aufenthaltsqualität entwickelt werden".

Ziele und Konzepte des Rahmenplans bauen auf diesem Leitbild auf und verfeinern es.



➔ Vorgaben für die Planung - Verkehr

Planungsansätze innerörtlicher Verkehr

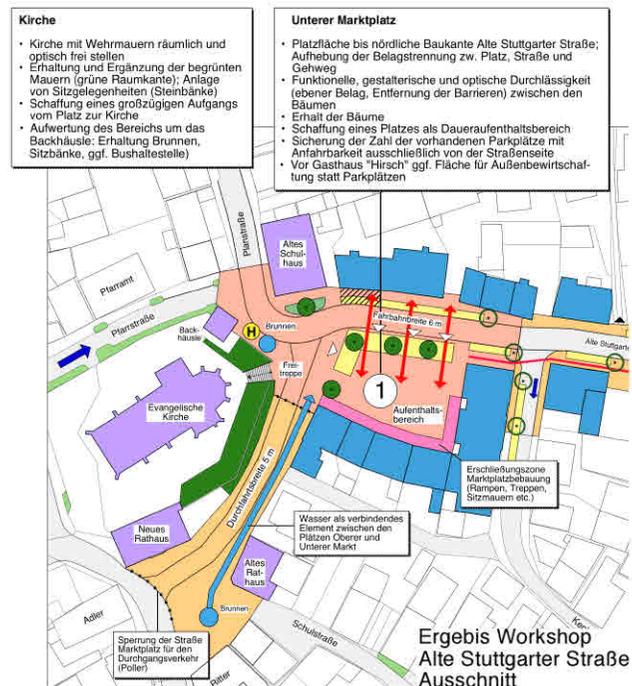
Im Plan Seite 21 werden folgende Planungsansätze überlagert:

Verkehrsentwicklungsplan Magstadt 2004

Empfehlungen zum innerörtlichen Verkehr

Workshop "Innerörtliches Verkehrskonzept"

Im Zuge der Erarbeitung des Gemeindeentwicklungsplans für Magstadt wurde u. a. am 30. März und am 6. April 2006 ein zweitägiger Workshop mit Bewohnerinnen und Bewohnern aus Magstadt durchgeführt. Ergebnis war ein innerörtliches Verkehrskonzept als Konsens der Teilnehmer.



Workshop "Alte Stuttgarter Straße"

Auch der am 4. und 11. Mai 2006 durchgeführte Workshop "Alte Stuttgarter Straße" erbrachte wichtige Impulse für die künftige Funktion und Gestaltung des Oberen und Unteren Marktes und der Alten Stuttgarter Straße

Innerörtliches Verkehrskonzept Planfall 3H-20.07 Var. G

Auf der Grundlage der Empfehlungen zum Verkehrsentwicklungsplan Magstadt 2004, den Ergebnissen des Workshops "Innerörtliches Verkehrskonzept" und den Leitbildern des Entwicklungsplans entwickelte ein Arbeitskreis aus Gemeinderat, Stadtplanern, Verkehrsplanern und Verwaltung 9 verschiedene Planungsfälle für die Verkehrsführung und -gestaltung im Ortskern. Am 12.07.2011 beschloss der Gemeinderat, die Variante 3H-20.07 Var. G umzusetzen.

<http://www.magstadt.de/inneroertliches/Verkehrskonzept.pdf>

Buslinienkonzept

Parallel zur Inbetriebnahme der S 60 bietet der VVS die RBS-Buslinie 745 in Magstadt und über den Ort hinaus in Abstimmung mit der Gemeinde als Ersatz für den geplanten Ortsbus an. Er deckt über mehre-



re Haltestellen das Ortsgebiet ab und stellt eine taktgenaue Verknüpfung mit der S-Bahn S 60 her.

Der Ortskern wird über die Haltestellen in der Maichinger - und der Oswaldstraße ausreichend bedient.

Fazit

Der Rahmenplan baut im wesentlichen auf folgenden **verkehrlichen Konzeptelementen** auf:

- Hierarchisierung des innerörtlichen Straßennetzes (Tempo 50 km/h, Tempo 30 km/h, Tempo 7 km/h verkehrsberuhigter Bereich)
- durchgängig im Zweirichtungsverkehr befahrbarer Altstadtring im Verlauf der Maichinger Straße, Mühl-/ Bachstraße, Alte Stuttgarter Straße, Planstraße, Neue Stuttgarter Straße
- Sicherung der Zufahrbarkeit des Altstadtrings von außen (südliche Maichinger Straße, südliche Alte Stuttgarter Straße, Oswaldstraße, Krautstraße, nördliche Neue Stuttgarter Straße, Weilemer Straße, Brauereistraße)
- Sperrung der Straße Marktplatz für den Durchgangsverkehr
- Sperrung des östlichen Teils der Brunnstraße für den Durchgangsverkehr
- Einbahnstraßenregelung in West-/ Ost-Richtung in der Pfarrstraße

(Fortsetzung Seite21)

➔ Vorgaben für die Planung - Innerörtliches Verkehrskonzept

- Schaffung gestalteter Übergangsbereiche, vor allem zwischen Altenzentrum und Ortskern
- Umgestaltung der Knotenpunkte Planstraße / Neue Stuttgarter Straße und Mühlstraße / Maichinger Straße
- Schaffung von Parkierungsschwerpunkten, vor allem an den Einfahrtspunkten in den Altstadttring
- Einbindung des Ortskerns in das künftige Busliniennetz, Einrichtung von Bushaltestellen im Einmündungsbereich Mühlstraße / Maichinger Straße und im Einmündungsbereich Oswaldstraße / Alte Stuttgarter Straße
- Aufwertung der Plätze Oberer- und Unterer Marktplatz, Brauereiplatz (Stärkung der Aufenthaltsfunktion)
- Umgestaltung der Mühl-/ Bachstraße, Wahrung des Altstadtcharakters
- Gestaltung der Fuß- und Radwegverbindung zum S-Bahnhaltepunkt (Maichinger -, Bahnhofstraße)

