



Wüstenrot Haus- und Städtebau GmbH

**Stadt Renningen**

**Geplantes Sanierungsgebiet**

**„Bahnhof / nördliche Bahnhofstraße“**

**Gebietsbezogenes integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept**



wohnen heißt

**wüstenrot**

Wüstenrot Haus- und Städtebau

# Stadt Renningen

## Grobanalyse

### Gebietsbezogenes integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

## „Bahnhof / nördliche Bahnhofstraße“

<b>Auftraggeber:</b>	<b>Stadt Renningen</b> Hauptstraße 1 71272 Renningen
<b>Auftragnehmer:</b>	<b>Wüstenrot Haus- und Städtebau GmbH</b> Hohenzollernstraße 12 - 14 71638 Ludwigsburg ☎ 07141 16-757333
<b>Bearbeitung:</b>	Sindy Bieler (Projektleiterin) Patrick Loewert (Projektleiter)
<b>Bearbeitungszeitraum</b>	Februar 2020 – Juli 2021

Aus Gründen der Vereinfachung wird in diesem Bericht ausschließlich die männliche Form verwendet. Personen weiblichen wie männlichen Geschlechts sind darin gleichermaßen eingeschlossen.

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>1.</b>	<b>VORBEMERKUNGEN</b>	<b>4</b>
1.1	Anlass und Aufgabenstellung	4
1.2	Untersuchungsverfahren	5
<b>2.</b>	<b>DIE STADT RENNINGEN UND DAS UNTERSUCHUNGSGEBIET</b>	<b>6</b>
2.1	Lage im Raum	6
<b>2.2</b>	<b>Übergeordnete Planungen</b>	<b>7</b>
2.2.1	Landes- und Regionalplanung	7
2.2.2	Stadtentwicklungsplan	8
2.2.3	Rahmenplan Stadtmitte / Bahnhofstraße	8
2.2.4	Flächennutzungsplan	12
2.2.5	Bebauungspläne	13
2.2.6	Einzelhandel und Wirtschaft	13
2.2.7	Städtebauliche Erneuerung	14
2.3	Untersuchungsgebiet / Gebietsstatistik	16
<b>3.</b>	<b>BESTANDSAUFNAHME UND ANALYSE</b>	<b>18</b>
3.1	Substanzmängel	18
3.2	Funktionsmängel	21
<b>4.</b>	<b>GEBIETSBEZOGENES INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT</b>	<b>33</b>
<b>5.</b>	<b>WEITERES VORGEHEN</b>	<b>39</b>
<b>6.</b>	<b>VORLÄUFIGE KOSTEN- UND FINANZIERUNGSÜBERSICHT</b>	<b>42</b>

# Verzeichnis – Pläne

Plan 1: Übersicht bisherige Sanierungsgebiete .....	15
Plan 2: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes .....	17
Plan 3: Energetischer Zustand und Gebäudesubstanz .....	30
Plan 4: Gebäudenutzung .....	31
Plan 5: Mängel und Konflikte .....	32
Plan 6: Gebietsbezogenes integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept.....	38
Plan 7: Abgrenzungsvorschlag für das zukünftige Sanierungsgebiet.....	41

# VERZEICHNIS – TABELLEN

Tabelle 1: Wohnungswirtschaftliche Maßnahmen.....	37
---	----

# VERZEICHNIS – ABBILDUNGEN

Abbildung 1: Lage im Raum .....	7
Abbildung 2: Aufruf zur Mitwirkung .....	8
Abbildung 3: Ausschnitt Rahmenplan Stadtmitte / Bahnhofsareal .....	9
Abbildung 4: Bebauungsskizze.....	10
Abbildung 5: Bebauungsskizze.....	11
Abbildung 6: Bebauungsskizze.....	11
Abbildung 7: Ausschnitt Flächennutzungsplan 2030 Stadt Renningen .....	12
Abbildung 8: Alte Bahnhofstraße 3 .....	19
Abbildung 9: Eichendorffstraße 4, 6.....	19
Abbildung 10: Bahnhofstraße 72 Hotel zur Eisenbahn.....	19
Abbildung 11: Bahnhofstraße 57/1 .....	20
Abbildung 12: Telekom- Gebäude Bahnhofstraße 48.....	20
Abbildung 13: Bahnhofstraße 30 .....	20
Abbildung 14: Parkplatz am Bahnhof.....	22
Abbildung 15: Parkplatz Netto .....	22
Abbildung 16: Gebäude Bahnhofstraße 75.....	22
Abbildung 17: Denkmalgeschütztes Bahnhofsgebäude .....	23
Abbildung 18: Bahnhof öffentliches WC .....	23
Abbildung 19: Temporäre Nutzung Alte Bahnhofstraße.....	23
Abbildung 20: Technikgebäude .....	24
Abbildung 21: Eichendorffstraße und höhenversetzte Alte Bahnhofstraße .....	24

Abbildung 22: Riedstraße .....	24
Abbildung 23: Bahnhofstraße (Höhe Rosenstraße mit Blick Richtung Norden).....	25
Abbildung 24: Kreuzungsbereich Bahnhof- / Gütlerstraße .....	25
Abbildung 25: Bahnhofstraße 63 – 65 .....	25
Abbildung 26: Kreuzungsbereich Hinterriedstraße / Bahnhofstr. / Martin-Luther Straße .....	26
Abbildung 27: Kreuzungsbereich Liszt- / Jahnstr. / Bahnhof- / Lindenstraße .....	26
Abbildung 28: Unbebautes Grundstück Bahnhofstraße 67, Flst. 1183/4 .....	27
Abbildung 29: Bahnhofstraße 47 .....	27
Abbildung 30: Bahnhofstraße 26 .....	27
Abbildung 31: Ehemaliges Volksbankgebäude Bahnhofstraße 33.....	28
Abbildung 32: Grundstücke Bahnhofstraße 27, 29 nach Abbruch.....	28
Abbildung 33: Jahnstraße 34.....	29

# 1. Vorbemerkungen

## 1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Die Aufgaben und Herausforderungen im Städtebau, in der Stadtentwicklung und Stadterneuerung sind vielfältig. Die Stadt Renningen stellt sich diesen Herausforderungen seit vielen Jahren und nutzt zur Bewältigung der Aufgaben auch die Instrumente des besonderen Städtebaurechts des Baugesetzbuches (BauGB).

Die Stadt Renningen verfügt über ein Stadtentwicklungskonzept aus dem Jahr 2003. Unter dem zentralen Leitbild „Renningen – Lebendige Stadt der Zukunft“ wurden neun Leitziele herausgearbeitet, die einen Handlungsrahmen für kommunale Entscheidungen der folgenden Jahre darstellen. Eines der Leitziele ist „Stärkung der Stadtmitte – Bahnhofstraße“. Als Umsetzung wurde eine innerstädtische Rahmenplanung vorgesehen, die im Jahr 2018 unter intensiver Bürgerbeteiligung im „Rahmenplan Stadtmitte / Bahnhofstraße“ mündete. Das Untersuchungsgebiet befindet sich innerhalb des Rahmenplans.

Im Jahr 2020 wurde die Fortschreibung des gesamtstädtischen Stadtentwicklungskonzeptes unter der Bezeichnung „Stadtentwicklungsplan 2040 – STEP 2040 unsere Stadt entwickelt sich weiter!“ angestoßen, um die formulierten Leitziele auf Ihre Umsetzung hin zu überprüfen und auf die aktuellen Rahmenbedingungen anzupassen. Ein Ziel ist es, eine Gebietskulisse abzugrenzen, für welche im Jahr 2021 Finanzhilfen aus einem Programm der städtebaulichen Erneuerung beantragt werden sollen. Im September 2020 fand ein Termin mit Vertretern des Wirtschaftsministeriums und Regierungspräsidiums Stuttgart statt, um eine mögliche Gebietskulisse für ein künftiges Sanierungsgebiet zu besprechen.

Der Bund und das Land Baden-Württemberg unterstützen die Anstrengungen der Städte und Gemeinden mit vielfältigen Programmen der städtebaulichen Erneuerung. Die Programme der städtebaulichen Erneuerung wurden in den vergangenen Jahren dabei zunehmend differenziert im Hinblick auf einzelne Problemlagen ausgestaltet. Als übergeordnete Themenstellungen über alle Programme hinweg werden die Herausforderungen des demografischen und sozialen Wandels, der Digitalisierung sowie die energetische Erneuerung der Immobilienbestände zur Schaffung von Wohnraum gesehen. Die Attraktivierung von Flächen und leerstehenden Immobilien, bauvorbereitende Maßnahmen sowie die bedarfsgerechte Entwicklung des Wohnungsbestandes sind daher besonders bedeutsame Aufgabenbereiche. Auch kleinere Städte und Gemeinden für alle Bevölkerungsgruppen lebenswert attraktiv und nutzbar zu gestalten und zu erhalten ist eine der zentralen Aufgaben der Städtebauförderung. Ein besonderes Augenmerk liegt daher auf Maßnahmen zur Belebung und langfristigen Aufwertung von Stadt- und Ortskernen. Mit Hilfe der Fördermittel sind die kommunale Identität und Attraktivität der Städte und Gemeinden im Land zu stärken, wobei die Städtebauförderung seit 50 Jahren einen entscheidenden Beitrag leistet.

Um die Voraussetzungen für die Aufnahme in ein Programm der städtebaulichen Erneuerung zu schaffen, hat die Stadt Renningen die Wüstenrot Haus- und Städtebau GmbH (WHS), Ludwigsburg, beauftragt, eine städtebauliche Analyse für einen Bereich „Bahnhof / nördliche Bahnhofstraße“ zu erarbeiten.

In dem vorliegenden Bericht werden nach dem derzeitigen Stand die Bestandsaufnahme, wesentliche Missstände und der Entwurf eines gebietsbezogenen integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes mit Kosten- und Finanzierungsübersicht als Ausgangspunkt für weitere Planungen dargestellt.

Dieser Bericht dient als Beurteilungsgrundlage für die Aufnahme in ein Programm der städtebaulichen Erneuerung und ist die Vorstufe für die noch durchzuführenden vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 Baugesetzbuch (BauGB) und das gebietsbezogene integrierte Entwicklungskonzept.

Nachstehend ist dokumentiert, dass die Stadt Renningen zur Bewältigung der zahlreichen aufgezeigten Defizite auf Städtebaufördermittel angewiesen sein wird, da die gravierenden städtebaulichen Mängel und Missstände aus eigener Kraft finanziell nicht behoben werden können.

## 1.2 Untersuchungsverfahren

Die Bestandsaufnahme wurde von Mitarbeitern der WHS bei Ortsbesichtigungen durchgeführt; die Gebäudebewertung aller Haupt- und Nebengebäude erfolgte dabei nach dem äußeren Zustand der Gebäude. Die weiteren im Rahmen der Bestandsaufnahme erhobenen Grundstücksdaten wurden durch Katastererhebungen, Auswertungen von Statistiken und Angaben der Stadt erfasst. Zudem standen die für die Erarbeitung des „Rahmenplan Stadtmitte / Bahnhofstraße“ erhobenen Daten des Instituts für Stadt- und Regionalentwicklung an der Hochschule Nürtingen / Geislingen (IfSR) von Mai 2017 zur Verfügung.

Bei einer Weiterführung der vorbereitenden Untersuchungen ist im laufenden Verfahren auch die vom BauGB geforderte Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen (§ 137 BauGB) durchzuführen. Es ist beabsichtigt, Grundstückseigentümer, Mieter und Gewerbetreibende im Untersuchungsgebiet mittels einer Fragebogenaktion über die bestehenden Verhältnisse in den Bereichen Wohnen und Arbeiten sowie Verkehr, Ver- und Entsorgung sowie Ausstattungsstandards zu befragen.

Die Träger öffentlicher Belange sollen ebenfalls im weiteren Verfahren um Abgabe einer Stellungnahme zu der beabsichtigten Sanierungsmaßnahme gebeten werden.

## 2. Die Stadt Renningen und das Untersuchungsgebiet

### 2.1 Lage im Raum

Die Stadt Renningen, die zum Regierungsbezirk Stuttgart gehört, liegt im Landkreis Böblingen in unmittelbarer Nachbarschaft zu den drei überregional bedeutsamen Zentren Böblingen, Sindelfingen und Leonberg sowie zur Landeshauptstadt Stuttgart.

Trotz der Nähe zum Verdichtungsraum Stuttgart liegt Renningen mit seinen beiden Stadtteilen Malmsheim und Renningen in einer ländlich geprägten Gegend und zeichnet sich durch die Nähe zu den Naherholungsgebieten des Stroh- und Heckengäus sowie des Nordschwarzwaldes aus. Die Stadt weist verschiedene Schutzgebietskategorien, wie das Naturschutzgebiet Längenbühl, auf ihrer Gemarkung aus.

Die Anbindung von Renningen an das überörtliche Verkehrsnetz erfolgt über die B295 Stuttgart – Weil der Stadt sowie über die von Sindelfingen kommende B464. Über die Anschlussstellen Rutesheim und Leonberg-West zur Bundesautobahn A8 besteht eine sehr gute Anbindung an das bundesdeutsche Autobahnnetz.

An den öffentlichen Personennahverkehr ist die Stadt Renningen über die S-Bahn S6 Stuttgart – Weil der Stadt sowie die S-Bahn 60 Böblingen – Ditzingen über jeweils einen Haltepunkt im Stadtteil Malsheim und in Renningen angebunden. Ab dem Jahr 2022 soll zusätzlich die geplante S-Bahn 62 (Express-S-Bahn) zwischen Weil der Stadt und Feuerbach verkehren. Ab 2023 gelangen Fahrgäste mit der Hermann-Hesse-Bahn in rund 60 Minuten von Calw über Weil der Stadt und Renningen nach Stuttgart.

Durch den Bau der Umgehungsstraße sowie der „Nord-Süd-Straße“ und der „Nordrandstraße“ zwischen den beiden Stadtteilen wurde der überregionale Durchgangsverkehr zwischenzeitlich weitgehend aus der Stadt herausgenommen.

Die Verkehrsanbindung an den überregionalen Individualverkehr und an den öffentlichen Personennahverkehr ist sehr gut und wird weiter verbessert. Nicht zuletzt aufgrund dessen stellt Renningen einen attraktiven Wohnstandort in der Region Stuttgart dar. Der Bahnhof in Renningen wurde als einer von 16 deutschen Bahnhöfen für das Innovationsprojekt „Zukunftsbahnhof Renningen“ ausgewählt. Das Projekt dient dazu Fahrgästen oder Bahnhofsbesuchern mit unterschiedlichen Angeboten und Services einen angenehmen Aufenthalt am Bahnhof zu bieten. Der Bahnhof soll durch den Service, wie WLAN und innovative Reisendeninformationen, Einkaufsmöglichkeiten, etc. besser in das Bahnhofsumfeld eingebunden und zukunftsfähig gestaltet werden.

Seit der Zusammenlegung der vorher eigenständigen Gemeinden Renningen und Malmsheim im Jahre 1972 hat sich die Einwohnerzahl stetig erhöht. Die Einwohnerzahl der Stadt Renningen beträgt derzeit rund 18.535 Einwohner (Quelle: Statistisches Landesamt 2021, Datenbasis 04/2020). Im Untersuchungsgebiet selbst leben rund 120 Einwohner.

Die frühere Eigenständigkeit der beiden Stadtteile ist noch heute ablesbar: Obwohl der Schwerpunkt in Bezug auf Infrastruktur und Versorgung im Stadtteil Renningen liegt, verfügt Malmshiem trotzdem über eine gewisse eigene Infrastruktur z. B. im Bildungsbereich.

Auch Gewerbegebiete befinden sich sowohl im Stadtteil Renningen als auch in Malmshiem, wobei das größte Gewerbegebiet im Norden des Stadtteils Renningen an der S-Bahn Linie zu finden ist.

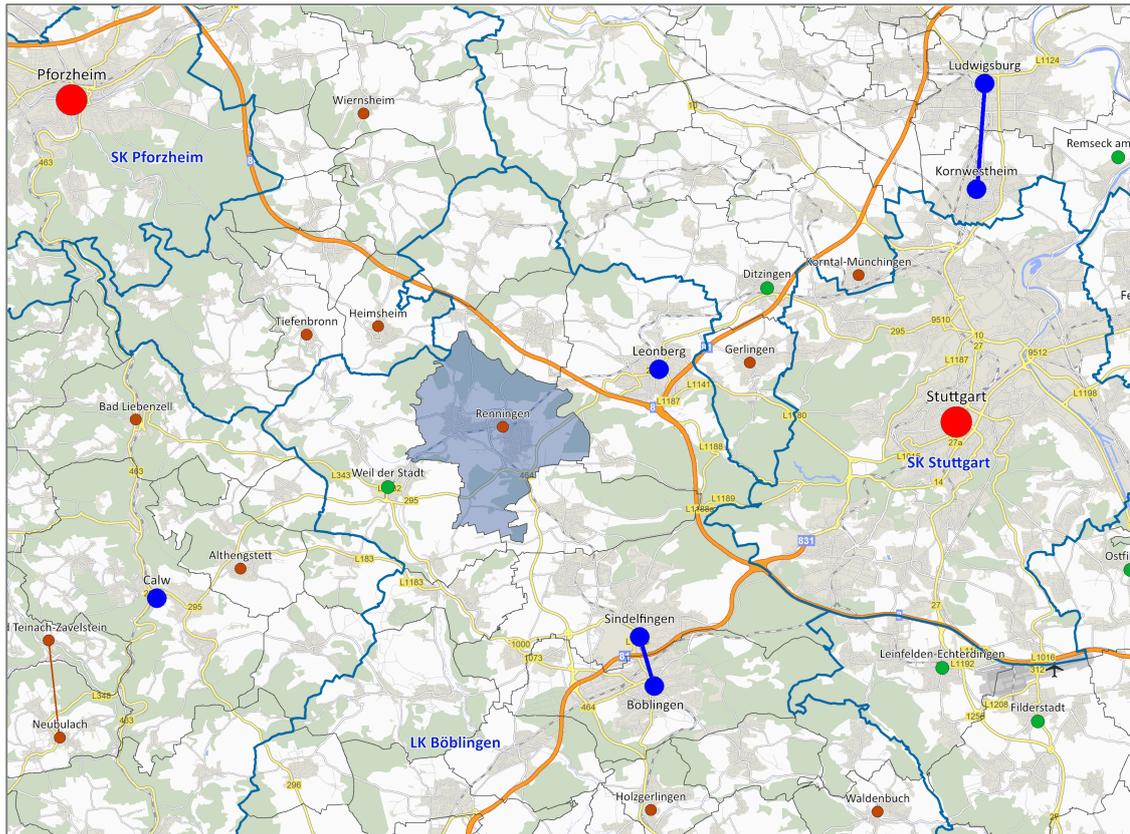


Abbildung 1: Lage im Raum  
(Quelle: GMA, 2020)

## 2.2 Übergeordnete Planungen

### 2.2.1 Landes- und Regionalplanung

Im Regionalplan der Region Stuttgart (2009) ist Renningen der zentralörtlichen Funktion eines Kleinzentrams im Mittelbereich Leonberg zugewiesen. Die Stadt liegt dabei in einem Verdichtungsraum auf der regionalen Entwicklungsachse Stuttgart – Leonberg – Calw. In der Stadt Renningen sind mit den Gebieten „Malmshiem-Ost“ (Wohnungsbau-schwerpunkt „Schnallenäcker“) und „Renningen-Süd“ Schwerpunkte des Wohnungsbaus definiert. Aufgrund der günstigen Lage legt der Regionalplan das Gebiet „Renningen-Malmshiem“ als Schwerpunkt für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen für den Bereich Renningen, Leonberg und Weil der Stadt fest. Demnach kommt der Stadt Renningen die Aufgabe zu, im hoch verdichteten Raum auch weiterhin die Voraussetzung für eine leistungsfähige wirtschaftliche Entwicklung und nachhaltige

gesunde Wohn- und Lebensbedingungen zu schaffen. Als Kleinzentrum hat die Stadt die Aufgabe, ihre Ausstattung so auszubauen, dass sie den häufig nachgefragten Grundbedarf im Verflechtungsbereich decken kann. Demzufolge sind der vorhandene Einzelhandel bzw. die vorhandenen Dienstleistungen im Versorgungskern des Stadtteils Renningen auch weiterhin zu stärken und künftige zentralörtliche Versorgungseinrichtungen in der Kernstadt zu integrieren.

In den letzten Jahren und auch künftig ist ein Bedeutungsgewinn der Stadt zu erkennen / erwarten.

### 2.2.2 Stadtentwicklungsplan

Aus der Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans, begleitet vom Institut für Stadt- und Regionalentwicklung (IfSR), ergeben sich folgende Schwerpunkte, die für das Untersuchungsgebiet mit konkreten Maßnahmen unterlegt werden sollen:



Abbildung 2: Aufruf zur Mitwirkung  
(Quelle: Mitteilungsblatt Stadt Renningen, Juni 2020)

Der Stadtentwicklungsplan soll im Oktober 2021 dem Gemeinderat vorgelegt werden. Auf Grundlage der bisherigen Untersuchungen ist die Bedeutung hervorzuheben, die dem Bahnhofsareal als Verknüpfungspunkt zwischen dem Gewerbegebiet im Norden – insbesondere dem angrenzenden Campus „Robert Bosch GmbH Zentrum für Forschung und Vorausesentwicklung“ – sowie der Renninger Innenstadt im Süden zugutekommt.

### 2.2.3 Rahmenplan Stadtmitte / Bahnhofstraße

Der Rahmenplan Stadtmitte / Bahnhofstraße aus dem Jahr 2018 wurde durch das IfSR erstellt. Als spezifische Leitlinien des Bahnhofumfeldes wurden die „städtebauliche Aufwertung und Weiterentwicklung der Nutzungen am Bahnhof und im Bahnhofsumfeld“ mit folgenden Schwerpunkten festgelegt:

- Bahnhof und Bahnhofsvorplatz mit Straßenraum aufwerten, attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten schaffen;
- Attraktiven Endpunkt der Sichtachse von der Bahnhofstraße zum Bahnhof schaffen, z. B. gestalterisch, baulich, durch Bäume;
- Bauliche(n) Hochpunkte als nördlichen Abschluss der Bahnhofstraße prüfen.
- Bebauung mit höherer Dichte und größerer Höhe prüfen;
- Bedarf an P+R-Parkplätzen prüfen;
- Erweiterung Hotel / Boardinghouse, Dienstleistungsnutzung und Wohnen prüfen.

Für die „Mittlere Bahnhofstraße“ wurden folgende Schwerpunkte festgelegt:

- Kreuzung Bahnhofstraße / Hinterriedstraße:  
Städtebauliche Entwicklung als Auftakt zur Stadtmitte anstreben, z. B. mehrgeschossige Gebäude, mit integrierter Nutzung der Telekom, Aufenthaltsmöglichkeit mit Grünbereich gestalten und Martin-Luther-Eiche erhalten;
- Wohnen / Dienstleistung als Schwerpunkte.



Abbildung 3: Ausschnitt Rahmenplan Stadtmitte / Bahnhofsareal  
(Quelle: IfSR, 2018)

Als übergreifende Leitlinien des gesamten Untersuchungsgebietes wurden genannt:

- Potenzialflächen einer baulichen Nutzung zuführen;
- Barrierearmes Wohnen auch für Ältere in zentralen Lagen schaffen;
- Angemessene, differenzierte Geschossigkeit anstreben;
- Raumkanten entwickeln;
- Grünausgleich und Freiraumaufwertung für bauliche Innenentwicklung schaffen;
- Alle Verkehrsarten (zu Fuß gehen, Radfahren und motorisierter Verkehr) werden adäquat berücksichtigt, attraktives Fuß- und Radwegenetz weiterentwickeln;
- Parkplatzangebot bedarfsgerecht weiterentwickeln.

In einer Klausurtagung des Gemeinderates am 13. / 14.09.2019 wurde auch der Handlungsschwerpunkt Bahnhofsumfeld erörtert. Es wurde u. a. festgehalten, dass Gespräche mit Immobilieneigentümern und weiteren potentiellen Schlüsselakteuren sowie eine Fortführung der Bürgerbeteiligung Aufschluss über die Handlungsmöglichkeiten geben sollen. Ein bedeutender Schlüsselakteur ist die Deutsche Bahn, die bereits Mitwirkungsbereitschaft im Bahnhofsumfeld signalisiert hat.

Aus bereits zur Verfügung stehenden Ideenskizzen ist zu entnehmen, dass die Veränderung der Verkehrsführung am Kreuzungspunkt „Alte Bahnhofstraße“–„Bahnhofstraße“ städtebauliche Vorteile bringen kann. Zusätzlich wird eine Bebauung des P+R-Parkplatzes überlegt, um dringend benötigten Wohnraum zu schaffen, die Potentialflächen am Bahnhof effektiv zu nutzen und die städtebauliche Qualität des Bahnhofsumfeldes aufzuwerten.

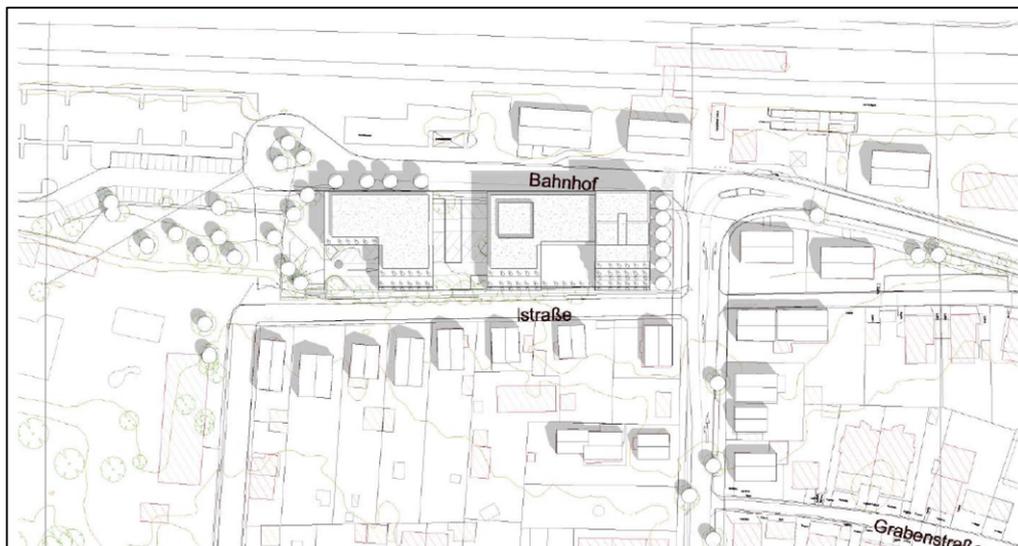


Abbildung 4: Bebauungsskizze  
(Quelle: IfSR, 2019)

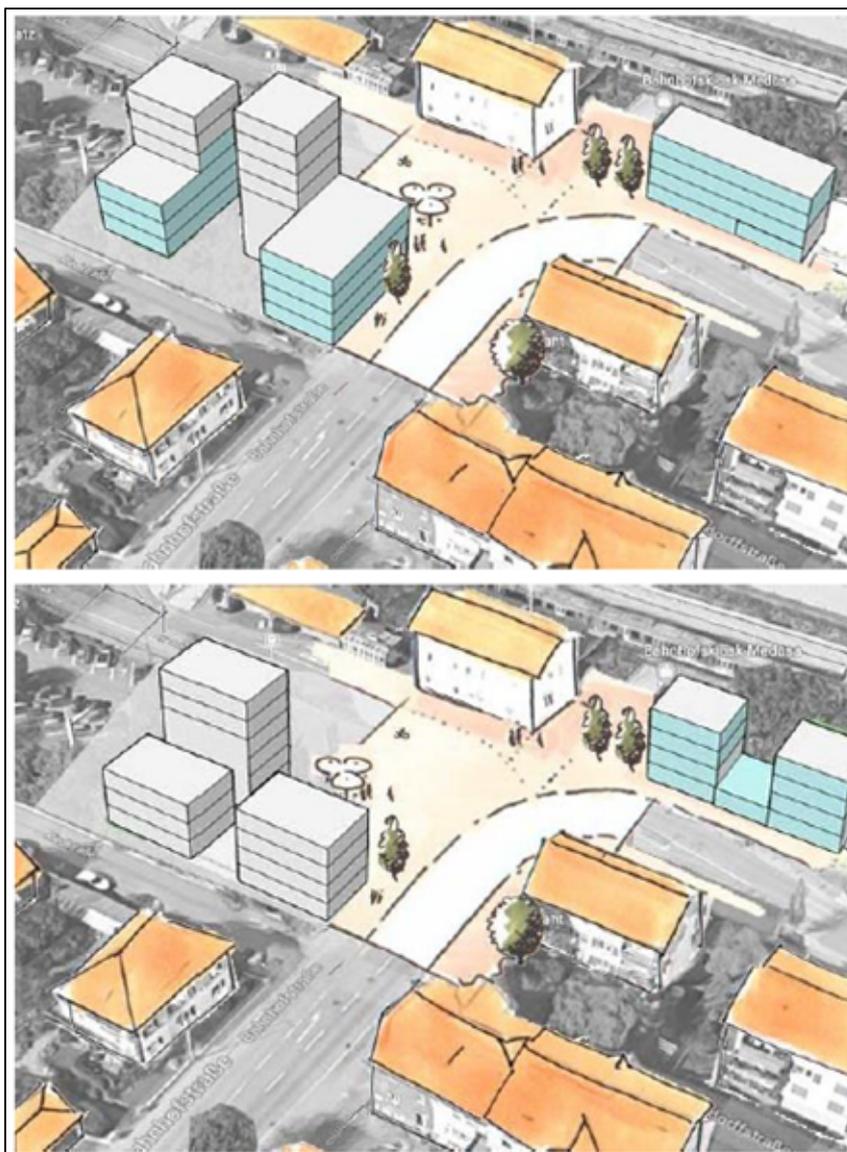


Abbildung 5: Bebauungsskizze  
Abbildung 6: Bebauungsskizze  
(Quelle: IfSR, 2019)

Aus dem Stadtentwicklungs- und dem Rahmenplan geht hervor, dass die Bedeutung des Bahnhofes als neuralgischer Punkt weit über den unmittelbaren Bahnhofplatz hinausgeht und ihm daher städtebaulich eine besonders hohe Priorität zukommt (Quelle: IfSR 2020). Gleichmaßen ist die Weiterentwicklung der Bebauung entlang der Bahnhofstraße als zentrale Achse zur Innenstadt bedeutend für die Stärkung des Wohn- und Dienstleistungsangebots.

Durch eine optische und funktionale Entwicklung der Bahnhofstraße vom Bahnhof bis zum Areal Post- / Bahnhof- und Jahnstraße mit dem künftigen Standort der Stadtverwaltung erfolgt die Anknüpfung an den Bereich der Sanierung „Südliche Bahnhofstraße“.

Mit der umfassenden Modernisierung des ehemaligen Volksbankgebäudes Bahnhofstraße 33 und dem geplanten Erweiterungsanbau auf dem heutigen Parkplatz eröffnet sich für die Stadtverwaltung Renningen eine wohl einmalige Chance, einen zukunftsfähigen und zentral gelegenen Standort für die Stadtverwaltung in Renningen zu realisieren. Die ursprünglichen Überlegungen zum Rathausneubau im Bahnhofsareal wurden damit hinfällig, wodurch alternative Entwicklungsmöglichkeiten des Flächenpotenzials am Bahnhof geprüft und umgesetzt werden sollen.

Die Ziele der Stadterneuerung beruhen u. a. auf den obigen Planungen.

#### 2.2.4 Flächennutzungsplan

Das Untersuchungsgebiet „Bahnhof / nördliche Bahnhofstraße“ ist im Flächennutzungsplan 2030 der Stadt Renningen überwiegend als gemischte Baufläche gekennzeichnet. Im Bereich des Bahnhofsareals zusätzlich als Gewerbefläche, als überörtliche und örtliche Hauptverkehrswege mit der Nutzung als Parkplatz sowie als Flächen für Bahnanlagen mit der S-Bahnhaltestelle. Angrenzend an die Mischgebietsflächen entlang der Bahnhofstraße schließen sich Wohnbauflächen an.

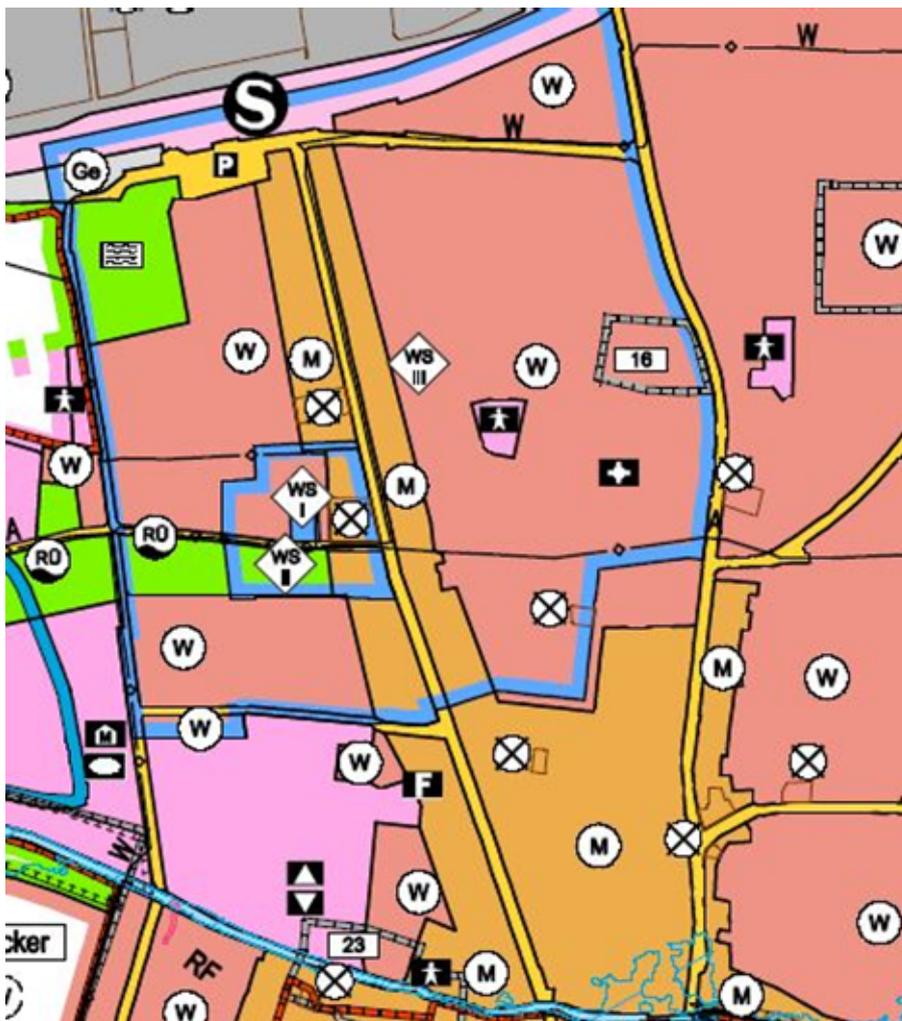


Abbildung 7: Ausschnitt Flächennutzungsplan 2030 Stadt Renningen  
(Quelle: Stadt Renningen, 2015)

Wesentliche Bereiche des Untersuchungsgebiets befinden sich innerhalb der Wasserschutzgebiete Zone III, zum geringen Teil in Zone I, II. Altlasten sind westlich der Bahnhofstraße verzeichnet.

Im Hinblick auf die Auswirkungen auf Naturhaushalt und Landschaftsstruktur, wurde ein Landschaftsplan als eine Grundlage zum Flächennutzungsplan erarbeitet.

### 2.2.5 Bebauungspläne

Für einen Großteil des Untersuchungsgebietes existieren keine qualifizierten rechtskräftigen Bebauungspläne; somit gelten für die betroffenen Bereiche die Vorschriften des § 34 BauGB.

Teile des Untersuchungsgebiets liegen innerhalb der Abgrenzung folgender Bebauungspläne:

- „Bahnhofsvorplatz Renningen 1998“, rechtskräftig seit 12.07.1999
- Erweiterung „Nördlich der Riedstraße“ von 1966
- „Hinter dem Ried“ von 1958
- „Alte Bahnhofstraße“ von 1965.
- „Erweiterung Alte Bahnhofstraße“
- „Änderung Martin-Luther-Straße“
- „Änderung Bahnhofstraße“

### 2.2.6 Einzelhandel und Wirtschaft

Einzelhandelsbezogene Planungen lassen sich dem Rahmenplan entnehmen. Die Stärkung des Einzelhandels im Bereich des Ernst-Bauer-Platzes / Südliche Bahnhofstraße konnte bereits mit Unterstützung der Förderung von Bund und Land im Rahmen der Sanierungsmaßnahme „Südliche Bahnhofstraße“ vorangetrieben werden. In Süd-Nord-Richtung soll entlang der Bahnhofstraße dann eine sektorenbezogene Schwerpunktlegung erfolgen, d. h. ausgehend vom Einzelhandel sollen Richtung Bahnhof Büro, Wohnen und abschließend Dienstleistung eine wichtige Rolle spielen.

Im Untersuchungsgebiet selbst sind drei größere Wirtschaftsakteure zu nennen: Einerseits der Netto im Nord-Westen des Gebiets, andererseits die Deutschen Bahn. Sowohl der Bahnhof als auch der P+R-Parkplatz befinden sich im Eigentum und werden betrieben durch die DB Station und Service AG (DB Immobilien 2020).

Nach Angabe der VVS verfügt der P+R-Parkplatz „Renningen – Alte Bahnhofstraße“ über 89 Parkplätze, die zu Spitzenzeiten eine Auslastung von 65 % haben. Die Parkplätze sind gebührenfrei (Quelle: [www.vvs.de](http://www.vvs.de), Zugriff 28.07.2021)

Im Zuge einer Sanierungsdurchführung ist zu prüfen, inwieweit die Stellplätze zu erhalten sind, zumal nördlich des Bahnhofes P+R-Flächen entlang der Industriestraße hergestellt wurden.

Bei dem Gebäude Bahnhofstraße 46 handelt es sich um ein Telekom-Betriebsgebäude.

Westlich und östlich entlang der Bahnhofstraße befinden sich verschiedenste gewerbliche Nutzungen im Erdgeschossbereich, wie Frisör, Optiker, Modegeschäft, Lebensmittel, Apotheke, Bäcker, Sanitätshaus, Ärzte. Zudem ein Steinmetz sowie ein Telekom-Betriebsgebäude. Im nordöstlichen Bereich finden sich ein Hotel sowie weitere Gastronomiebetriebe. Der Gebietscharakter einer Mischnutzung soll auch künftig beibehalten und zukunftsfähig gestaltet werden.

### 2.2.7 Städtebauliche Erneuerung

Im Rahmen der städtebaulichen Erneuerung wurden in der Stadt Renningen bereits die Maßnahmen „PES Malmsheim“, „SVR-Gelände“, „Rathausbereich“, „Ortskern“, „Östlicher Ortskern“, „Ortskern Malmsheim“ abgeschlossen. Noch in der Durchführung bis voraussichtlich Ende 2022 befindet sich die Sanierungsmaßnahme „Südliche Bahnhofstraße“.

Das Sanierungsgebiet „Südliche Bahnhofstraße“ wurde 2010 mit einem Förderrahmen von 1,5 Mio. € in das Landessanierungsprogramm (LSP) aufgenommen. Nach erfolgter Überführung ins Bund-Länder-Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ sowie Aufstockung der Finanzhilfen beträgt der Förderrahmen 3.667 Mio. €. Mit Überführung der Maßnahme ins Bund-Länder-Programm „Lebendige Zentren“ wurde ein weiterer Förderrahmen in Höhe von 1.666.667 € bereitgestellt sowie eine Verlängerung des Bewilligungszeitraums bis zum 30.04.2022 gewährt.

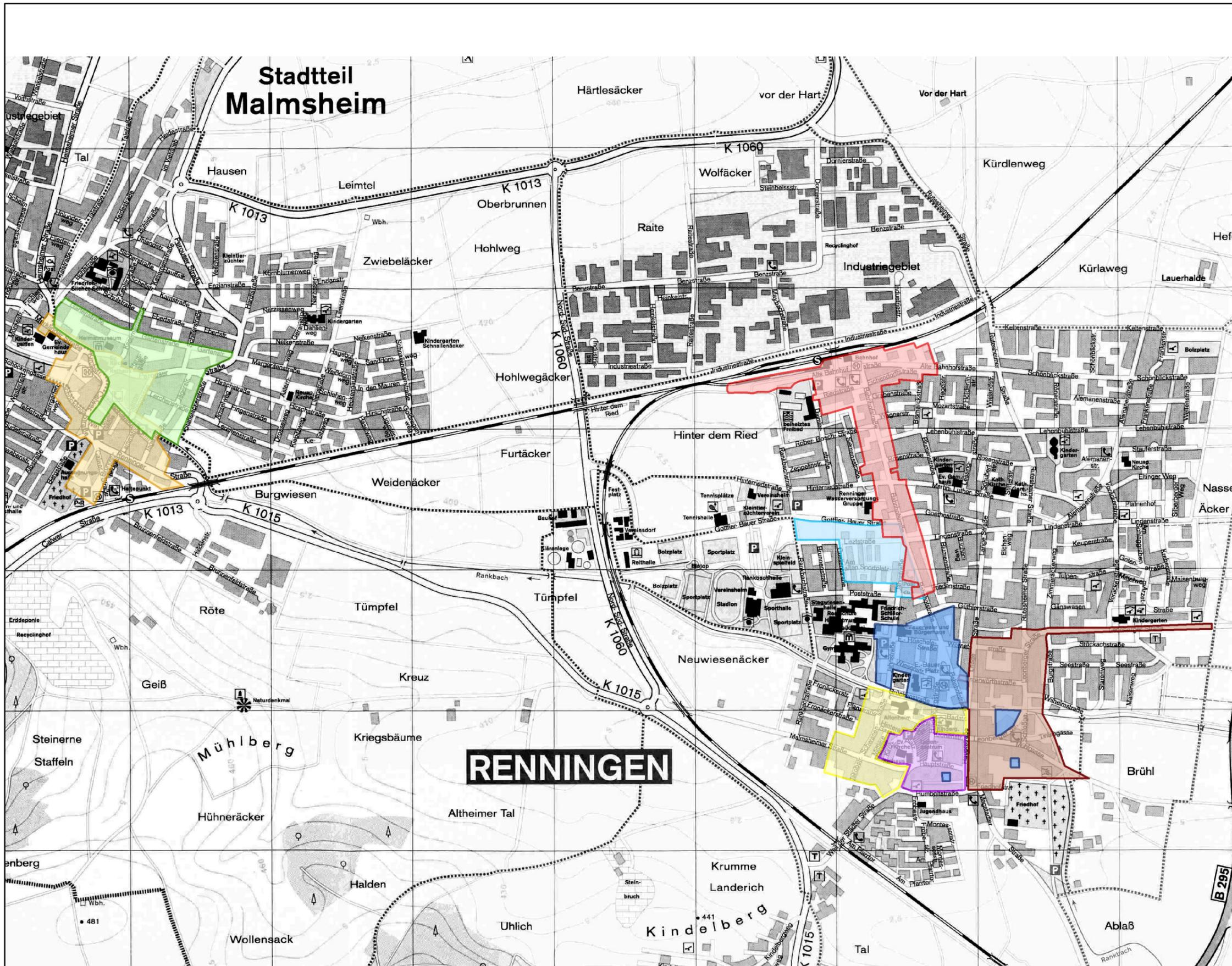
Eine Stadterneuerung im Bereich „Bahnhof / nördliche Bahnhofstraße“ wäre somit ein ergänzendes Gegenstück zur „Südlichen Bahnhofstraße“ an der im Rahmenplan sowie im Entwicklungskonzept besonders relevanten Entwicklungsachse Bahnhofstraße.

Die genannten Maßnahmen der städtebaulichen Erneuerung werden aus nachfolgendem Plan ersichtlich:

## Grobanalyse "Bahnhof / nördliche Bahnhofstraße"

### Plan 1: Übersicht Stadterneuerungs- gebiete

-  Gebietsabgrenzung geplante Maßnahme
-  Südliche Bahnhofstraße (laufend)
-  PES Malmshheim (abgeschlossen)
-  Ortskern Malmshheim (abgeschlossen)
-  SVR-Gelände (abgeschlossen)
-  Renningen I Rathausbereich (abgeschlossen)
-  Renningen II Ortskern (abgeschlossen)
-  Renningen III Östlicher Ortskern (abgeschlossen)



### 2.3 Untersuchungsgebiet / Gebietsstatistik

Die Lage und die genaue Abgrenzung der Gebietsteile sind in nachfolgenden Abgrenzungsplänen dargestellt. Die Abgrenzungen sind weitestgehend parzellenscharf. Das Untersuchungsgebiet umfasst ca. 9,0 ha.

Das Untersuchungsgebiet umfasst im Zentrum die baulichen Anlagen nördlich „Alte Bahnhofstraße“ inklusive Einzelhandel Bahnhofstraße 14 sowie den Bahnhofplatz mit der Fläche für P+R sowie den Verkehrsknotenpunkt „Alte Bahnhofstraße“ – „Bahnhofstraße“. Im Westen wird das Untersuchungsgebiet von der Bebauung südlich der Riedstraße sowie der westlichen Flurstücksgrenzen der straßenbegleitenden Bebauung entlang der Bahnhofstraße bis auf Höhe Lisztstraße begrenzt.

Über den Kreuzungsbereich Jahnstraße / Bahnhofstraße / Lindenstraße hinweg beinhaltet das Untersuchungsgebiet weiter die Grundstücke östlich der Jahnstraße bis zur Poststraße. Darunter fügen sich noch die straßenbegleitenden Grundstücke bis zur Bahnhofstraße 25 ein. Östlich begrenzt wird das Untersuchungsgebiet von den straßenbegleitenden Flurstücken bis nördlich der Gühlerstraße. Im Nordosten erstreckt sich das Untersuchungsgebiet über die südlich angrenzende Bebauung entlang der Eichendorffstraße bis Höhe Alte Bahnhofstraße 16 / 13.

Die Lage des Untersuchungsgebietes wird aus nachfolgendem Plan ersichtlich:



# Stadt Renningen

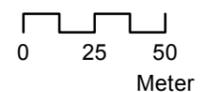
## Grobanalyse

### "Bahnhof / nördliche Bahnhofstraße"

 Gebietsabgrenzung  
(ca. 9,0 ha)

### Plan 2:

#### Abgrenzungsplan des Untersuchungsgebietes



Juli 2021

### 3. Bestandsaufnahme und Analyse

Die Bestandsaufnahme erfolgt im Rahmen der städtebaulichen Grobanalyse unter Berücksichtigung des § 136 BauGB. Dabei wird geprüft, ob das Untersuchungsgebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse entspricht. Ferner, ob das Untersuchungsgebiet in der Erfüllung seiner Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, welche ihm nach seiner Lage und Funktion zukommen.

Kriterien, die bei der Prüfung Berücksichtigung finden sollen, sind in § 136 Abs. 3 BauGB genannt. Im Rahmen der städtebaulichen Grobanalyse wurden für das Untersuchungsgebiet die durch eine Begehung und Auswertung zur Verfügung stehender Unterlagen prüfbarer Sachverhalte erfasst. Eine weitere, vertiefende Überprüfung erfolgt im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen insbesondere durch die Beteiligung der Betroffenen und der öffentlichen Aufgabenträger.

#### 3.1 Substanzmängel

Zur Beurteilung, ob das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden und arbeitenden Menschen auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung entspricht, wurden die Kriterien, wie sie in § 136 BauGB benannt sind, herangezogen.

Dies sind u. a. Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten, der bauliche Zustand von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten, insbesondere der energetische Standard, die Gesamtenergieeffizienz der vorhandenen Bebauung und der Versorgungseinrichtungen des Gebietes unter Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung.

Ein maßgebliches Beurteilungskriterium ist die Einschätzung der vorhandenen Gebäudesubstanz. Dabei wird im Zuge der Grobanalyse eine erste Bewertung aufgrund äußerer Merkmale der Bausubstanz durchgeführt. Die nachfolgenden Fotos sowie die beigefügten Pläne vermitteln einen ersten Eindruck zur allgemeinen Situation und den Gebäuden im Gebiet.

Insgesamt wird deutlich, dass zur Schaffung eines attraktiven und lebendigen Gebietes mit bedarfsgerechtem Wohnraum erhebliche Investitionen im privaten Grundstücksbereich notwendig werden, um eine Substanzverbesserung zu erreichen.

Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die Bereiche mit überwiegend schlechter Bausubstanz Potentiale für eine Neubebauung mit besserer Grundstücksnutzung bieten. Ob im Einzelfall eine umfassende Modernisierung oder ein Abbruch sinnvoll ist, kann erst nach einer genaueren Analyse entschieden werden. Folgende Fotodokumentation zeigt den Zustand privater Gebäudesubstanz im Untersuchungsgebiet auf:

### Private Gebäudesubstanz



Abbildung 8: Alte Bahnhofstraße 3  
(Quelle: WHS, 2020)



Abbildung 9: Eichendorffstraße 4, 6  
(Quelle: WHS, 2020)

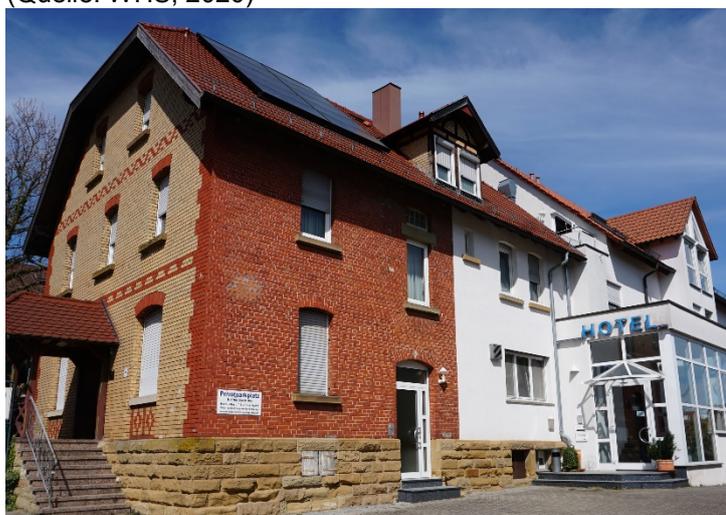


Abbildung 10: Bahnhofstraße 72 Hotel zur Eisenbahn  
(Quelle: WHS, 2020)



Abbildung 11: Bahnhofstraße 57/1  
(Quelle: WHS, 2021)



Abbildung 12: Telekom- Gebäude Bahnhofstraße 48  
(Quelle: WHS, 2021)



Abbildung 13: Bahnhofstraße 30  
(Quelle: WHS, 2021)

### 3.2 Funktionsmängel

Bei der Beurteilung, ob das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen, erheblich beeinträchtigt ist, wurden insbesondere berücksichtigt

- die Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder die Sicherheit der in dem Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen in Bezug auf die Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten;
- die Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand; die Einwirkungen, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen, insbesondere durch Lärm, Verunreinigungen und Erschütterungen ebenso die vorhandene Erschließung in Bezug auf den fließenden und ruhenden Verkehr;
- die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebietes unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich;
- die infrastrukturelle Erschließung des Gebietes, seine Ausstattung mit Grünflächen, Spiel- und Sportplätzen und mit Anlagen des Gemeinbedarfs, insbesondere unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Aufgaben dieses Gebietes im Verflechtungsbereich.

Die Einschätzung der vorhandenen funktionalen Missstände wird im Zuge der Grobanalyse anhand einer ersten Bewertung nach Augenschein und unter Einbeziehung der vorhandenen Untersuchungen, insbesondere des Stadtentwicklungskonzeptes und des Rahmenplans Stadtmitte / Bahnhofstraße durchgeführt, welche bei den späteren vorbereitenden Untersuchungen, z. B. durch weitere Analysen ergänzt werden.

Insgesamt wird deutlich, dass zur Beseitigung der angetroffenen Mängel erhebliche Investitionen notwendig werden. Die wesentlichen Mängel und Konflikte sind im Plan 5 dokumentiert und in der nachfolgenden Fotodokumentation, unterteilt in drei Entwicklungsbereiche:

- Bahnhofsareal
- Nördliche Bahnhofstraße
- Areal Post- / Bahnhof- und Jahnstraße

zusammengefasst.

## Bahnhofsareal



Abbildung 14: Parkplatz am Bahnhof  
(Quelle WHS, 2020)



Abbildung 15: Parkplatz Netto  
(Quelle: WHS, 2020)



Abbildung 16: Gebäude Bahnhofstraße 75  
(Quelle: WHS, 2020)



Abbildung 17: Denkmalgeschütztes Bahnhofsgebäude  
(Quelle: WHS, 2020)



Abbildung 18: Bahnhof öffentliches WC  
(Quelle: WHS, 2020)



Abbildung 19: Temporäre Nutzung Alte Bahnhofstraße  
(Quelle: WHS, 2020)



Abbildung 20: Technikgebäude  
(Quelle: WHS, 2020)



Abbildung 21: Eichendorffstraße und höhenversetzte Alte Bahnhofstraße  
(Quelle: WHS, 2020)



Abbildung 22: Riedstraße  
(Quelle: WHS, 2020)

### Nördlichen Bahnhofstraße



Abbildung 23: Bahnhofstraße (Höhe Rosenstraße mit Blick Richtung Norden)  
(Quelle: WHS, 2021)



Abbildung 24: Kreuzungsbereich Bahnhof- / Gütlerstraße  
(Quelle: WHS, 2021)



Abbildung 25: Bahnhofstraße 63 – 65  
(Quelle: WHS, 2021)



Abbildung 26: Kreuzungsbereich Hinterriedstraße / Bahnhofstr. / Martin-Luther Straße  
(Quelle: WHS, 2021)



Abbildung 27: Kreuzungsbereich Liszt- / Jahnstr. / Bahnhof- / Lindenstraße  
(Quelle: WHS, 2021)



Abbildung 28: Unbebautes Grundstück Bahnhofstraße 67, Flst. 1183/4  
(Quelle: WHS, 2021)



Abbildung 29: Bahnhofstraße 47  
(Quelle: WHS, 2021)



Abbildung 30: Bahnhofstraße 26  
(Quelle: WHS, 2021)

### Areal Post- / Bahnhof- und Jahnstraße

Neben der umfassenden Gebäudemodernisierung unter energetischen Gesichtspunkten ist auch ein Erweiterungsanbau zur Schaffung zukunftsfähiger Strukturen für die Stadtverwaltung am Gebäude Bahnhofstraße 33 vorgesehen. Im Rahmen des Ausbaus zur Gemeinbedarfseinrichtung sollen auch Räumlichkeiten für das Stadtarchiv bereitgestellt werden. Im Erdgeschoss wird der Sitzungssaal eingerichtet, der baulich so hergestellt wird, dass er grundsätzlich auch für andere Zwecke nutzbar sein wird.



Abbildung 31: Ehemaliges Volksbankgebäude Bahnhofstraße 33  
(Quelle: WHS, 2021)

Im Areal Post- / Bahnhofstraße erfolgt derzeit eine städtebauliche Neuordnung und Nachverdichtung durch einen Investor. Alleine in diesem Bereich entstehen 32 Wohneinheiten. Möglichst sollen auch die Hinterliegergrundstücke an der Jahnstraße einbezogen werden, sofern auch diese Grundstückseigentümer verkaufs- bzw. mitwirkungsbereit sind. Die Gebäude verfügen weitestgehend nur über ein Vollgeschoss. Eine höhere Bebauung ist baulich möglich und wünschenswert.

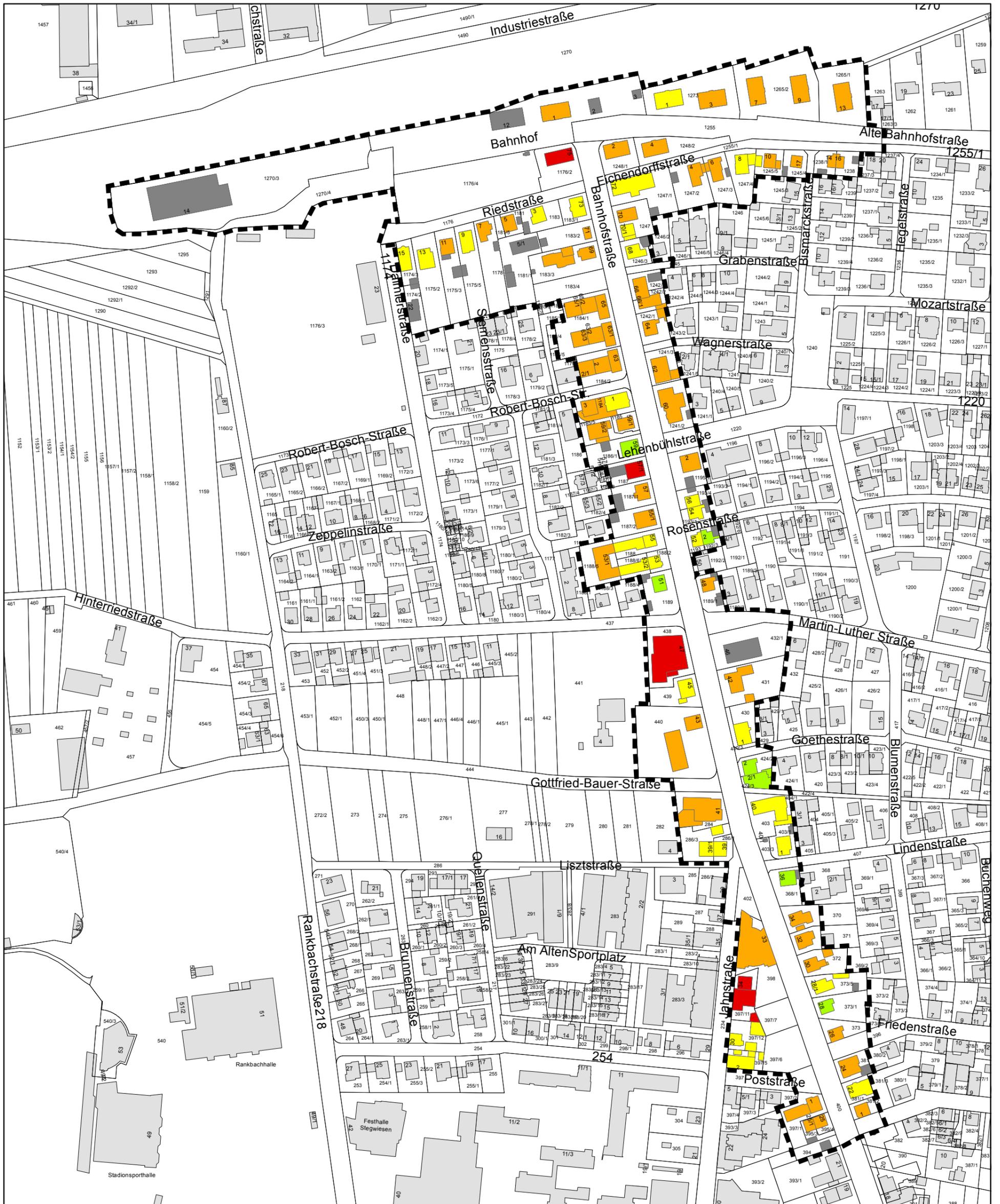


Abbildung 32: Grundstücke Bahnhofstraße 27, 29 nach Abbruch  
(Quelle: WHS, 2021)



Abbildung 33: Jahnstraße 34  
(Quelle: WHS, 2021)

Die erhobenen Ergebnisse zum Gebäudezustand werden aus nachfolgendem Plan 3 ersichtlich. Die Angaben zur Gebäudenutzung resultiert aus der Bestandserhebung zum Rahmenplan vom Büro IfSR und einer aktuellen Erhebung aus der Ortsbegehung.

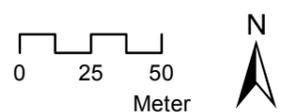


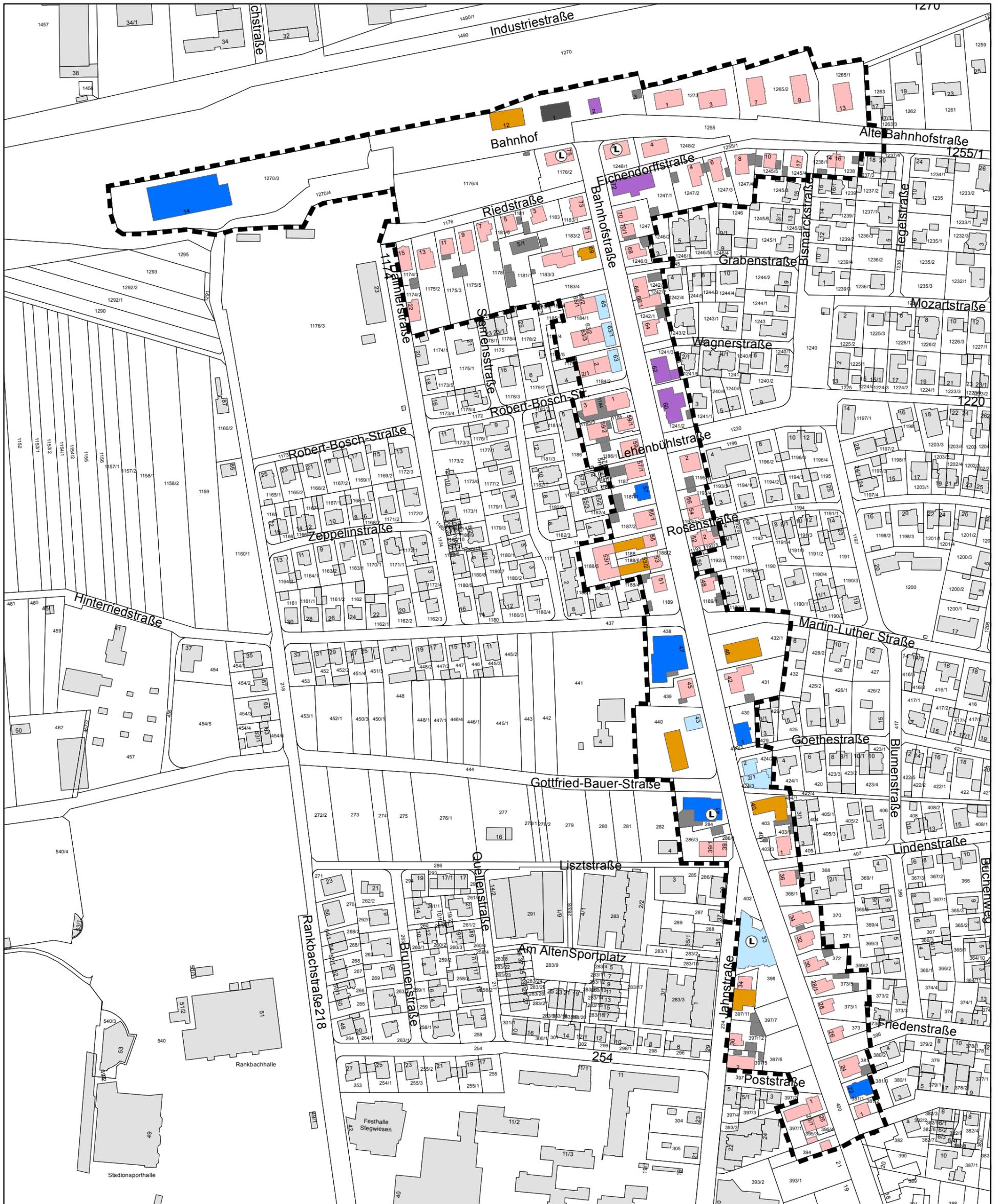
# Stadt Renningen

## Grobanalyse "Bahnhof / nördliche Bahnhofstraße"

### Plan 3: Energetischer Zustand und Gebäudesubstanz

-  Gebietsabgrenzung  
(ca. 9,0 ha)
-  Gebäude ohne / mit sehr geringen  
Mängeln
-  Gebäude mit geringen Mängeln
-  Gebäude mit mittleren Mängeln
-  Gebäude mit substantziellen Mängeln
-  ohne Wertung / nicht einsehbar

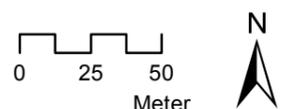


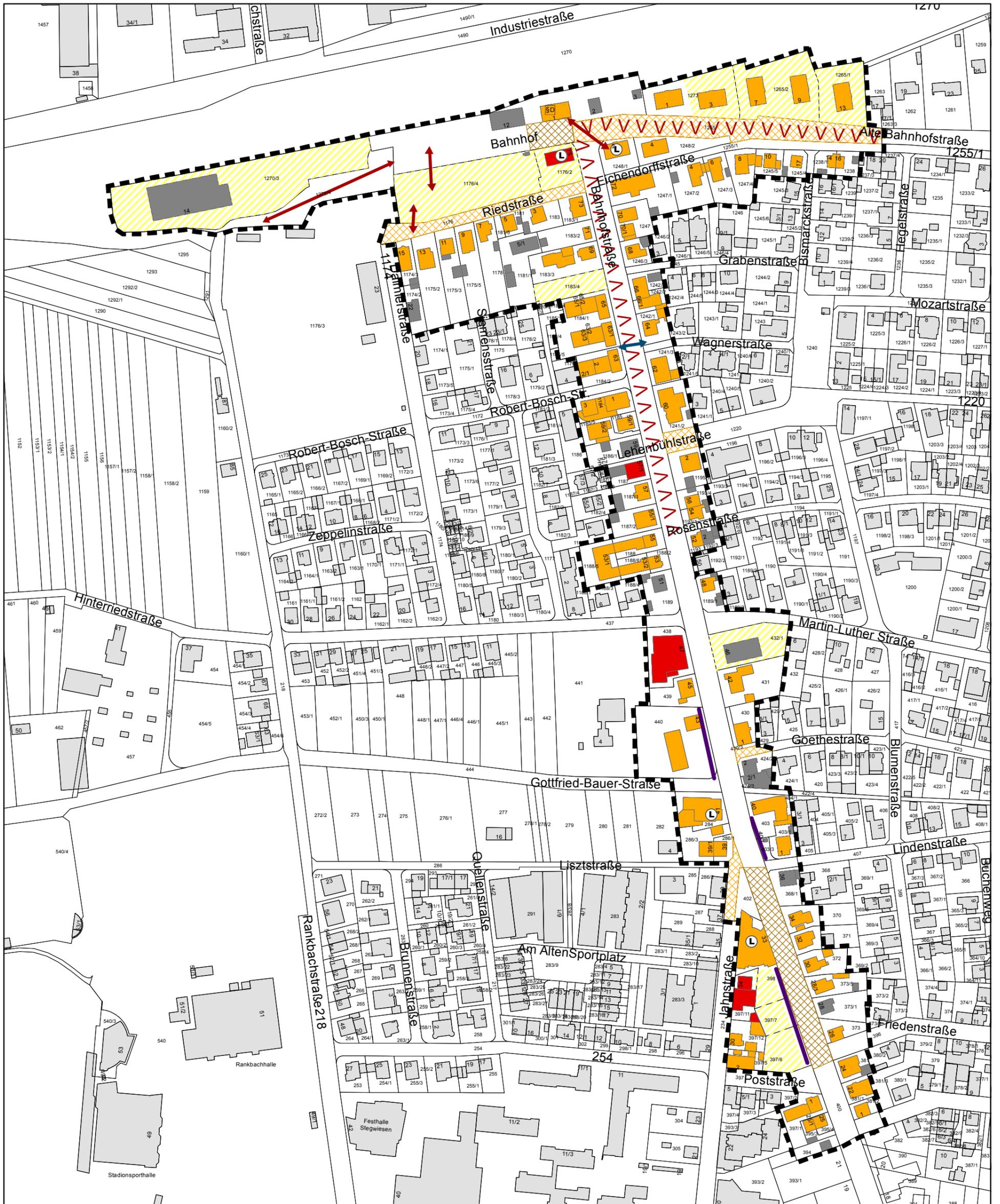


# Stadt Renningen Grobanalyse "Bahnhof / nördliche Bahnhofstraße"

## Plan 4: Gebäudenutzung im Erdgeschoss

-  Gebietsabgrenzung (ca. 9,0 ha)
-  Wohnen
-  Einzelhandel
-  Dienstleistung
-  Gastronomie
-  Gewerbe
-  Bahnhof
-  (Teil-)Leerstand



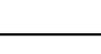


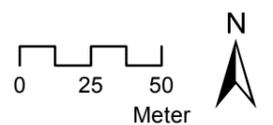
# Stadt Renningen

## Grobanalyse

### "Bahnhof / nördliche Bahnhofstraße"

#### Plan 5: Mängel und Konflikte

-  Gebietsabgrenzung (ca. 9,0 ha)
-  Modernisierungsbedürftiges Gebäude
-  Gebäude mit substanziellen Mängeln
-  Gestalterische und/oder funktionale Mängel im Straßenraum
-  Fehlende Gestaltung öffentlicher Raum
-  Baulich mindergenutzter Bereich mit teils funktionalen Mängeln
-  Barrierewirkung
-  Fehlende Raumkanten
-  Gestaltungs- und Funktionsmängel Wegeverbindung
-  Fehlende Querungsmöglichkeit (Teil-)Leerstand/Gebäude augenscheinlich untergenutzt
-  Nachrichtlich: Kulturdenkmal gemäß § 2 DSchG



#### **4. Gebietsbezogenes integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept**

Die Planungsempfehlungen wurden auf der Grundlage der Ergebnisse der Bestandsaufnahme, des Rahmenplans „Stadtmitte / Bahnhofstraße“ und nach Abstimmungsgesprächen mit der Stadt Renningen unter Beachtung der vorgefundenen Mängel und Konflikte sowie der Aussagen aus dem gesamtstädtischen Entwicklungskonzept erarbeitet. Das gebietsbezogene integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept ist keinesfalls als starre Planung zu verstehen; es dient als Leitlinie für mögliche Entwicklungen des Untersuchungsgebietes im städtebaulichen Gefüge und ist bei der weiteren Sanierungsdurchführung entsprechend fortzuschreiben.

Notwendig ist ein abgestimmter Ablauf der Einzelmaßnahmen, unter jeweiliger Abwägung privater und öffentlicher Interessen. Bei allen Planungs- / Lösungsansätzen soll ein durchgängiges städtebauliches Prinzip erkennbar bleiben, wobei die Stadt Renningen durch planerische Vorgaben, gezielten Mitteleinsatz und durch die Aufwertung des Wohn-, Freiraum- und Gewerbeumfeldes die Rahmenbedingungen für private Investitionen verbessert.

Die Zielstellungen und Lösungsansätze sind während der Durchführung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme mit den Bürgerinnen und Bürgern in weiteren Beteiligungsverfahren zu diskutieren und weiter zu entwickeln.

Das vorgeschlagene gebietsbezogene integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept basiert auf der Auswertung der Bestandsaufnahme bzw. der Konfliktanalyse und nennt Maßnahmen zur Behebung der festgestellten Missstände.

Aus der Häufung von Missständen und Fehlentwicklungen und im Hinblick auf die Durchführbarkeit der Maßnahmen ergeben sich Handlungsschwerpunkte / Prioritäten und damit Anhaltspunkte für den vorrangigen Einsatz der zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel sowie die weitere planerische Vorbereitung.

Die Stadt Renningen setzt sich bereits seit langem im Rahmen der Städtebauförderung für die Erhaltung des Gebäudebestandes ein, insbesondere der denkmalgeschützten Gebäude. Dies führt regelmäßig zu einer Beseitigung von Wohnungsleerstand und ggf. Erweiterung des Wohnungsangebotes durch mindergenutzte Gebäudeteile. Im Antragsgebiet befinden sich einzelne wichtige Grundstücke mit leerstehender oder abbruchreifer Gebäudesubstanz sowie Gebäude mit drohenden Leerständen. Diese bieten Entwicklungspotenzial für Umbau und Umnutzung zur Schaffung zeitgemäßen Wohnraums, für moderne Neubebauung sowie für eine Neuordnung von Freiraumstrukturen mit Steigerung der städtebaulichen Qualität.

Um Leerstände im geplanten Sanierungsgebiet zu beheben bzw. zu verhindern, muss das Gebiet durch Gebäudesanierung und Modernisierungsmaßnahmen an Attraktivität gewinnen.

Daraus soll eine positive Strahlwirkung auf das direkte Umfeld sowie auf das Gesamtbild des Ortes wirken. Auf Grund demografischer Entwicklungen und städtebaulicher Planung ist mittelfristig mit Veränderungen der Eigentumsverhältnisse zu rechnen. Diese bieten neben Leerstandsrisiken auch die Chance für Neuordnungen. Um Grundstücke, die für die Umsetzung des gebietsbezogenen integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes wichtig sind, durch Zwischenerwerb sichern zu können, sind die Aufnahme in ein Förderprogramm der städtebaulichen Erneuerung und die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebiets besonders zielführend.

Zur Beseitigung der städtebaulichen Missstände werden bei der Sanierungsdurchführung folgende vorläufige **Sanierungsziele** angestrebt:

- Neustrukturierung und Umnutzung leerstehender, fehl- oder mindergenutzter Flächen und baulich vorgentzter Brachflächen, insbesondere Industrie-, Gewerbe- und Bahnbrachen, für andere Nutzungen, z. B. den Wohnungsneubau, Gewerbe und hochwertige Dienstleistungen,
- Stärkung, Revitalisierung und Erhalt der Funktionsfähigkeit bestehender Zentren, insbesondere durch die Sicherstellung der Nahversorgung und Daseinsvorsorge sowie die Aufwertung des öffentlichen Raumes,
- Sicherung und Erhalt denkmalpflegerisch wertvoller Bausubstanz, gerade auch unter energetischen Gesichtspunkten;
- Schaffung bezahlbaren, generationsgerechten Wohnraums durch bauliche Nachverdichtung; Modernisierung / Ausbau bestehender Gebäude und Aktivierung von Flächen und leerstehenden Immobilien sowie ggf., sofern nicht mehr wirtschaftlich, Abbruch und Neubau von Gebäuden;
- Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel und zur ökologischen Erneuerung, unter anderem in den Handlungsfeldern Optimierung der Energieeffizienz im Altbaubestand, Verbesserung des Stadtklimas, Reduzierung von Lärm und Abgasen, Aktivierung der Naturkreisläufe in den festgelegten Gebieten, Verbesserung der grünen und blauen Infrastruktur und des Wohnumfeldes durch Schaffung und Erhalt sowie Qualifizierung von multifunktionalen Grün- und Freiräumen,
- Sicherung und Verbesserung des gesellschaftlichen Zusammenhalts und der Integration durch Schaffung von Treffpunkten und Aufwertung des Wohnumfeldes.
- Maßnahmen zur Anpassung vorhandener Strukturen an den demografischen Wandel (insbesondere Maßnahmen zur Erreichung von Barrierefreiheit bzw. -armut im öffentlichen Raum und zum generationengerechten Umbau von Wohnungen).

Die Sanierungsziele sind in das gebietsbezogene integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept, das im Plan 6 dargestellt ist, mit eingeflossen.

Im Untersuchungsgebiet sind einige modernisierungsbedürftige Gebäude mit temporärem Teilleerstand vorzufinden, die sowohl baulich, als auch energetisch Entwicklungspotenzial bieten.

Die bestehenden Potenziale sollten – auch im Hinblick auf eine Nutzungsintensivierung zur Schaffung von Wohnraum – durch Modernisierungs- und Umbaumaßnahmen bzw. Abbruch und Neubau genutzt und eine höhere Bebaubarkeit der Grundstücke überprüft werden. Denkbar ist ggf. auch die Erweiterung des Wohnungsangebotes durch Nutzung von bisher nicht ausgebauten Dachgeschossen bzw. Dachaufstockungen.

Auch durch den Abbruch fehl- / bzw. mindergenutzter Gebäude, die aktuellen baulichen und energetischen Standards nicht mehr gerecht werden und anschließendem modernen Neubau soll weiterer Wohnraum geschaffen werden. Erste Abbruchmaßnahmen erfolgen bereits. Weitere Grundstückseigentümer sind durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit und Eigentümergespräche zur Mitwirkung zu motivieren.

Das Wohnumfeld kann durch Qualifizierungsmaßnahmen im öffentlichen Raum sowie durch Gebäudesanierung an Attraktivität gewinnen. Daraus soll eine positive Strahlwirkung auf das direkte Umfeld sowie auf das Gesamtbild der Innenstadt wirken. Aufgrund demografischer Entwicklungen ist in den kommenden 10 – 15 Jahren mit Veränderungen der Eigentumsverhältnisse zu rechnen.

Um insbesondere die Entwicklungen auf dem Bahnhofsareal beeinflussen und eine Fehlentwicklung vermeiden zu können, sowie weitere Anreize für Privateigentümer bieten zu können, ist für die Umsetzung des gebietsbezogenen integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes die Aufnahme in ein Förderprogramm der städtebaulichen Erneuerung und die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes unerlässlich.

Mit dem Discounter sowie den Einzelhändlern entlang der Bahnhofstraße sind Einzelhandel und Dienstleistungen in integrierter Lage angesiedelt. Weitere Ansiedlungen und Umsiedlungen können durch das Sanierungsgebiet gesteuert werden. Eine Verlagerung oder Umnutzung des Grundstückes des derzeitigen Discounters soll im Zuge der Sanierung geprüft werden.

Durch die Verzahnung von Wohnen und nicht störendem Gewerbe sowie ggf. Gemeinbedarfseinrichtungen mit der Schaffung von neuem Wohnraum entlang der Bahnhofstraße als attraktive An- und Einbindung von Bahnhof zur Innenstadt und angrenzende Stadtgebiete werden zukunftsfähige Strukturen gebildet.

## Gebietsbezogene Zielsetzungen und Entwicklungsschwerpunkte

Die Entwicklungsschwerpunkte im Untersuchungsgebiet stellen sich wie folgt dar:

### Bahnhofsareal

- Gestaltung einer repräsentativen Stadteingangssituation durch Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes sowie der angrenzenden Straßen, wie z. B. Bahnhof
- Schaffung baulicher Hoch- / Endpunkt der Sichtachse Bahnhof – Innenstadt
- Schaffung eines lebendigen, urbanen Innenstadtquartieres mit bedarfsgerechtem Wohnungsneubau, attraktiven Dienstleistungsangeboten, Handel und Gemeinbedarfseinrichtungen
- Schaffung von zentralen Treffpunkten für alle Generationen
- Modernisierung des Gebäudebestandes unter energetischen Gesichtspunkten; Nutzungserweiterung durch Dachgeschossausbau bzw. -aufstockungen, sofern wirtschaftlich nicht vertretbar, Abbruch und Neubau
- Erhalt und Sicherung des denkmalgeschützten historischen Bahnhofsgebäudes
- Aktivierung mindergenutzter und brachliegender Grundstücke entlang der Bahnhofstraße und bauliche Nachverdichtung; Aktivierung von Leerständen, z. B. Bahnhofstraße 75
- Umnutzung des Flächenpotenzials P&R-Parkplatz und Verlagerung bzw. Erweiterung des Parkangebots durch neues Parkhaus
- Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs durch den Ausbau sicherer und barrierefreier Geh- und Radwege in Anbindung an die Stadtmitte und angrenzende Stadtgebiete, Prüfung ergänzender Querungshilfen
- Steigerung der Attraktivität des (Wohn-)Umfeldes
- Erhöhung des Grünanteils durch Qualifizierung der Freiflächen und Schaffung von Aufenthaltsbereichen, dort wo es möglich ist, Entsiegelung
- Prüfung einer Umsiedlung des Discounters und Nachnutzung des Grundstückes

### Nördliche Bahnhofstraße

- Modernisierung des Gebäudebestandes unter energetischen Gesichtspunkten; Nutzungserweiterung durch Dachgeschossausbau bzw. -aufstockungen, sofern wirtschaftlich nicht vertretbar, Abbruch und Neubau
- Aktivierung und Nutzung von Flächenpotenzialen, wie z. B. Bahnhofstraße 67
- Behutsame Nachverdichtung und Prüfung einer höheren Bebaubarkeit zur Erweiterung der Wohnangebote für unterschiedliche Zielgruppen aller Generationen unter Berücksichtigung einer doppelten Innenentwicklung
- Erhalt und Stärkung der Funktionalität der Bahnhofstraße; Aufrechterhalten einer Nutzungsmischung von attraktivem Wohnen, zukunftsfähigen Dienstleistungen und nicht störendem Handel, Stärkung der Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe

- Erhalt vorhandener Baumbestände, Aufwertung straßenbegleitender Grünflächen und Steigerung der Aufenthaltsqualität im Quartier, z. B. im Kreuzungsbereich Liszt- / Jahnstr. / Bahnhof- / Lindenstraße
- Funktionale und optische Gestaltung der Bahnhofstraße im Bereich des künftigen Standortes für die Stadtverwaltung
- Erweiterung von Angeboten für eine zukunftsfähige Mobilität

#### Areal Post- / Bahnhof- und Jahnstraße

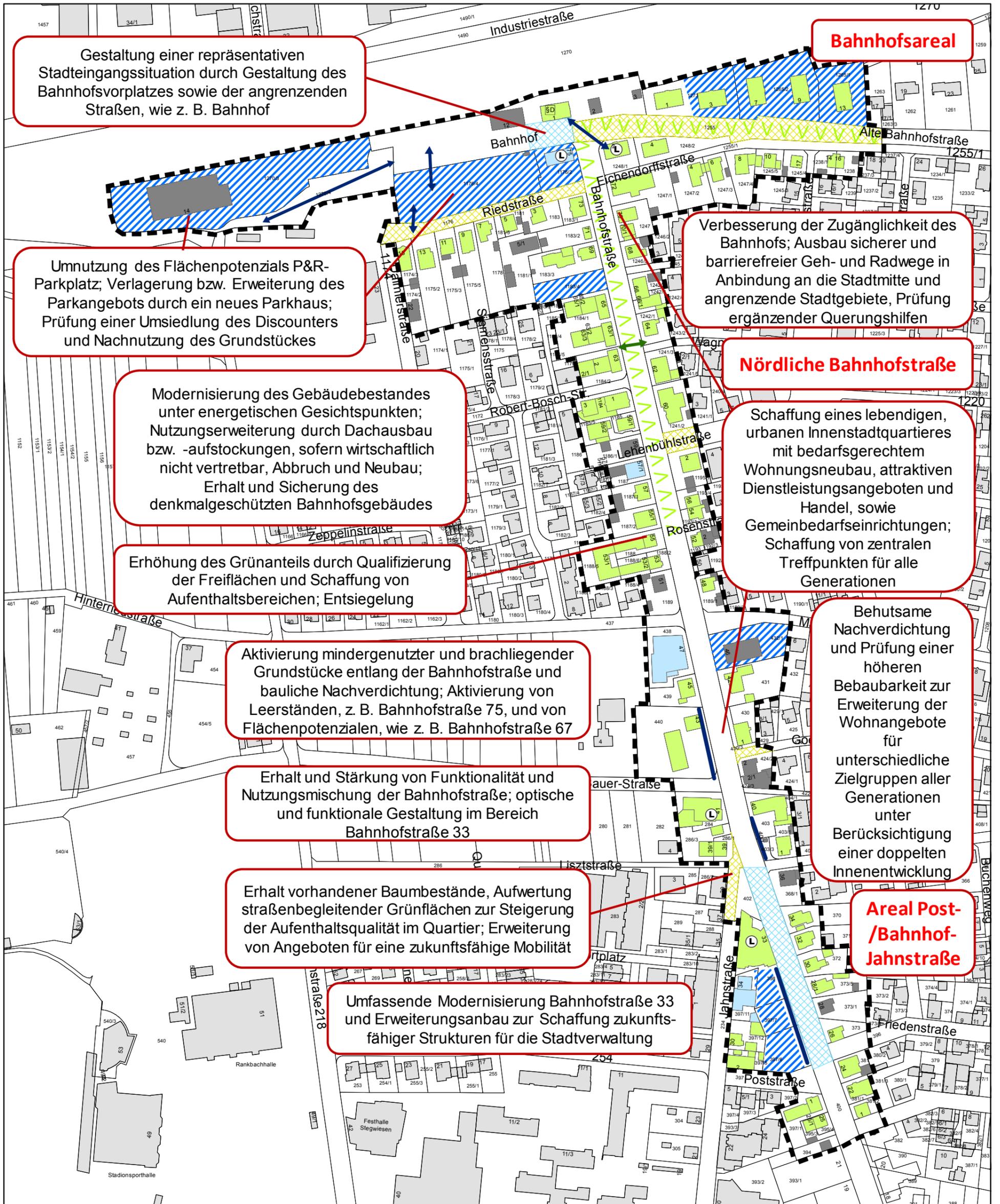
- Umfassende Modernisierung des ehemaligen Volksbankgebäudes Bahnhofstraße 33 und Erweiterungsanbau auf dem derzeitigen Parkplatz zur Schaffung zukunftsfähiger Strukturen für die Stadtverwaltung
- Modernisierung des Gebäudebestandes unter energetischen Gesichtspunkten; Nutzungserweiterung durch Dachgeschossausbau bzw. -aufstockungen zur Schaffung von bezahlbarem Wohnraum, sofern wirtschaftlich nicht vertretbar, Abbruch und Neubau
- Behutsame Nachverdichtung und Prüfung einer höheren Bebaubarkeit zur Erweiterung der Wohnangebote für unterschiedliche Zielgruppen aller Generationen unter Berücksichtigung einer doppelten Innenentwicklung

Die Sanierungsziele sind in das gebietsbezogene integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept, das im nachfolgenden Plan dargestellt ist, mit eingeflossen.

Durch die wohnungswirtschaftlichen Maßnahmen soll Neubauland in einer Größenordnung von 2 ha eingespart werden. Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

Tabelle 1: Wohnungswirtschaftliche Maßnahmen

<b>Anzahl der Wohneinheiten, die durch ...</b>	<b>Anzahl der WE Absolut</b>
Neubau geschaffen werden sollen	72
Umnutzung geschaffen werden sollen	0
Aktivierung von Leerstand neu dem Wohnungsmarkt zur Verfügung stehen sollen	6
Umfassende Modernisierung dem aktuellen Standard angepasst werden sollen	10
<b>Gesamt</b>	<b>88</b>



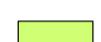
## Stadt Renningen

### Grobanalyse "Bahnhof / nördliche Bahnhofstraße"

#### Plan 6: Gebietsbezogenes inte- griertes städtebauliches Entwicklungskonzept



Gebietsabgrenzung  
(ca. 9,0 ha)



Bauliche und energetische  
Gebäudemodernisierung



Umfassende Gebäudemodernisierung,  
ggf. Abbruch und Neubau



Ausbau und Neugestaltung des  
öffentlichen Straßenraums



Ausbau und Neugestaltung des  
öffentlichen Raums



Umnutzung/Nutzungsintensi-  
vierung



Schaffung einer Raumkante



Verbesserung der Wohn- und  
Wohnumfeldqualität durch  
Reduzierung von Lärm- und  
Abgasemissionen



Aufwertung Wegeverbindung



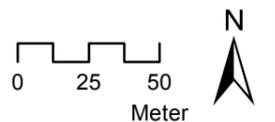
Herstellung einer Beziehung/  
Wegeverbindung



Behebung eines Gebäudeleer-  
stands/einer Unternutzung



Nachrichtlich:  
Kulturdenkmal gemäß § 2 DSchG



## 5. Weiteres Vorgehen

Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen beziehen sich auf ein abgegrenztes Gebiet als Gesamtmaßnahme, das durch ein aufeinander abgestimmtes Bündel von Einzelmaßnahmen an die allgemeine Entwicklung der Stadt Renningen herangeführt werden soll. In diesem Gebiet müssen städtebauliche Missstände vorliegen, entweder baulicher oder funktionaler Art.

Die Analyse der bei den jetzigen Untersuchungen, Bestandsaufnahmen und Gebäudebewertungen festgestellten Missstände (vgl. Kapitel 3) ergibt, dass im Untersuchungsgebiet in erheblichem Umfang städtebauliche Missstände vorliegen, zu deren Behebung städtebauliche Sanierungsmaßnahmen erforderlich sind.

Die Sanierungsziele sind in Kapitel 4 dargelegt. Zur Realisierung dieser Sanierungsziele wird man nach dem derzeitigen Stand nicht auf das Instrumentarium der Vorschriften über städtebauliche Sanierungsmaßnahmen (§ 136 ff. BauGB) verzichten können.

Da sich während der Durchführung der jetzigen Untersuchungen gezeigt hat, dass das gesamte Untersuchungsgebiet Mängel und Missstände aufweist, die von der Stadt Renningen aus eigener Kraft nicht zu bewältigen sind, wird vorgeschlagen, dass ein zukünftiges Sanierungsgebiet „Bahnhof / nördliche Bahnhofstraße“, förmlich festgelegt werden sollte.

Eine endgültige Entscheidung hierüber kann aber erst nach Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen getroffen werden.

Für die weitere Koordination wurden bereits erste Gespräche mit Eigentümern von Schlüsselgrundstücken und Fachbehörden geführt. Die Durchführung der privaten Modernisierungs- und Ordnungsmaßnahmen ist abhängig von der Mitwirkungsbereitschaft der privaten Eigentümer. Diese wird durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit und Beratungsangebote aktiviert. Weitere umfassende Maßnahmen, wie die Straßengestaltung und die Schaffung / Erneuerung von Gemeinbedarfseinrichtungen, liegen in der Verantwortung der Kommune. Diese sind in den kommunalen Planungen berücksichtigt.

**Für die weitere Vorbereitung und Durchführung der Sanierung wird folgende Abwicklung angestrebt:**

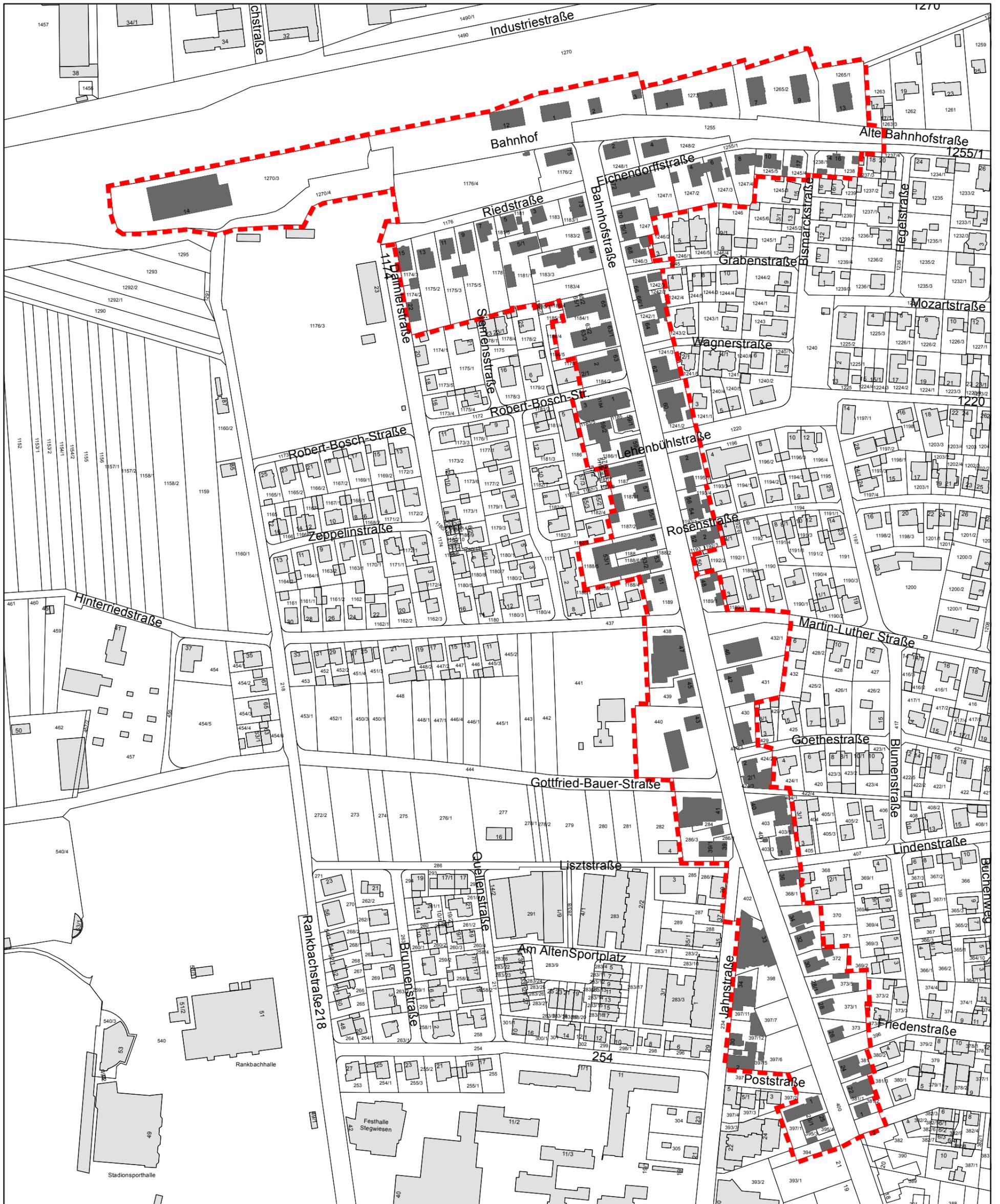
1. Antrag auf Aufnahme in ein Programm der städtebaulichen Erneuerung bis zum 02.11.2021 mit Beifügen des jetzt vorliegenden Untersuchungsergebnisses.

**Sobald die Programmaufnahme erfolgt ist:**

2. Beschluss des Gemeinderates über die Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen mit ortsüblicher Bekanntmachung.
3. Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen.
4. Beschluss des Gemeinderates über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes als Satzung, Beschluss der Frist, in der die Sanierung durchgeführt werden soll.
5. Ortsübliche Bekanntmachung der Sanierungssatzung mit Hinweisen zum Durchführungszeitraum.

Die Sanierungssatzung wird nach § 143 Abs. 2 BauGB mit der ortsüblichen Bekanntmachung rechtsverbindlich. Ab diesem Zeitpunkt steht der Stadt Renningen im Sanierungsgebiet auch ein allgemeines Vorkaufsrecht nach § 24 Abs. 1, Nr. 3 BauGB zu.

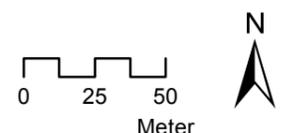
6. Öffentlichkeitsveranstaltung zur Information der betroffenen Bürger und Aufnahme von Einzelgesprächen mit den Bewohnern zur Realisierung der Einzelziele.
7. Durchführung der Sanierung mit Umsetzung der formulierten Sanierungsziele.



**Stadt Renningen**  
**Grobanalyse**  
**"Bahnhof / nördliche**  
**Bahnhofstraße"**

 Gebietsabgrenzung  
 (ca. 9,0 ha)

**Plan 7:**  
**Abgrenzungsvorschlag**  
**Sanierungsgebiet**



## 6. Vorläufige Kosten- und Finanzierungsübersicht

In die nachstehende Kosten- und Finanzierungsübersicht wurden auf Basis der vorliegenden Untersuchungen und des erarbeiteten gebietsbezogenen integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes aufgrund von Erfahrungswerten vorläufige Kostenansätze für die Sanierung des Untersuchungsgebietes aufgenommen.

Es wurden alle derzeit einschätzbaren förderfähigen Ausgaben eingestellt.

Die tatsächlichen Kosten und förderfähigen Kostenanteile können erst nach Konkretisierung der Einzelmaßnahmen exakt ermittelt werden.

Um die Finanzierbarkeit der städtebaulichen Gesamtmaßnahme und eine zügige Durchführung zu gewährleisten, ist bei der Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen, auch in Abhängigkeit von der Mitwirkungsbereitschaft der privaten Eigentümer, der Umfang der ermittelten Kosten zu überprüfen.

Der Bund und das Land Baden-Württemberg bieten zur Unterstützung der Kommunen im Land verschiedene Programme der städtebaulichen Erneuerung an. Die einzelnen Programmschwerpunkte sind in der jeweiligen Programmausschreibung genannt. Für das aktuelle Antragsjahr sind das Landessanierungsprogramm (LSP) und drei Bundesländer-Programme ausgeschrieben.

Der Stadt Renningen wird empfohlen, nach Programmaufnahme und Kenntnis des zur Verfügung stehenden Förderrahmens, die Schwerpunkte in der Sanierungsdurchführung exakt festzulegen. Insgesamt ergibt sich bei einem sehr sparsamen Einsatz von Mitteln für die Durchführung der Sanierung im Untersuchungsgebiet, nach Abzug der sanierungsbedingten Einnahmen, ein voraussichtlich erforderlicher Förderrahmen von 3.505.150 EUR.

<b>I. Sanierungsbedingte Ausgaben</b>	
<b>1. Vorbereitende Untersuchungen</b>	<b>15.000 €</b>
<b>2. Weitere Vorbereitung der Sanierung</b>	<b>82.000 €</b>
Öffentlichkeitsarbeit	10.000 €
Mehrfachbeauftragung	30.000 €
Städtebauliche Planungen / B-Plan	20.000 €
Wertgutachten	10.000 €
Machbarkeitsstudie	12.000 €
<b>3. Grunderwerbe</b>	<b>2.223.050 €</b>
<b>4. Ordnungsmaßnahmen</b>	<b>1.036.600 €</b>
Bodenordnung und Vermessung	10.000 €
Abbrüche kommunal und privat	156.000 €
Straßen- und Platzgestaltung	870.600 €
Bahnhof / Alte Bahnhofstraße	
Platzgestaltung Bahnhofsumfeld	
Bahnhofstraße Bereich Höhe Bahnhofstr. 33	
Kreuzung Liszt-/Jahnstr./Bahnhof-/Lindenstraße	
<b>5. Baumaßnahmen</b>	<b>4.208.100 €</b>
Modernisierung Bahnhofstraße 33	2.064.000 €
Erweiterungsanbau Bahnhofstraße 31	1.530.000 €
Schaffung Gemeinbedarfseinrichtung	464.100 €
Private Modernisierungen	150.000 €
<b>6. Sanierungsträger</b>	<b>200.000 €</b>
<b>I. Sanierungsbedingte Ausgaben Gesamt</b>	<b>7.764.750 €</b>
<b>II. Sanierungsbedingte Einnahmen</b>	
Grundstückserlöse/Wertansätze/Ausgleichsbe- träge	4.259.600
<b>II. Sanierungsbedingte Einnahmen</b>	<b>4.259.600 €</b>
<b>III. Förderrahmen</b>	<b>3.505.150 €</b>

Die vorliegende Kosten- und Finanzierungsübersicht ist nach erfolgter Programmaufnahme im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen zu überprüfen, anschließend im jährlich zu erstellenden Sachstandsbericht nach dem Stand der jeweiligen Planungen fortzuschreiben und an das Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen weiterzuleiten. Erforderlichenfalls sind Erhöhungen der Finanzhilfen zu beantragen.