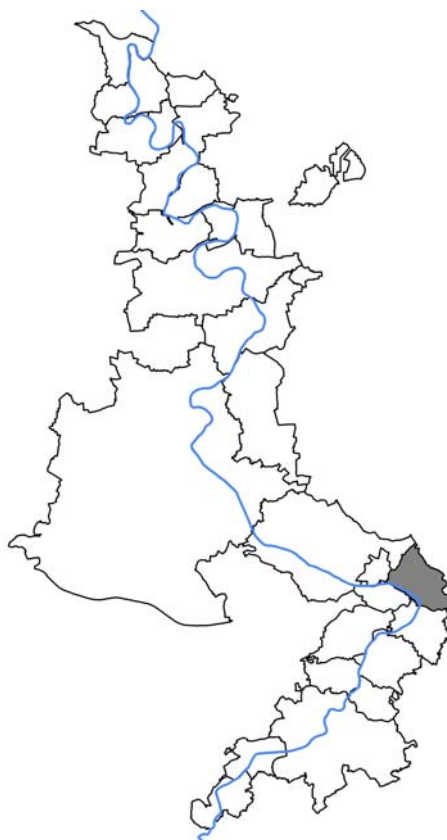


Masterplan Landschaftspark Neckar

Kapitel:

Plochingen

Verband Region Stuttgart



Planstatt Senner

Steckbrief und Text der Kommune



STECKBRIEFE DER GEMEINDEN UND STÄDTE

Stadt Plochingen

Kommunalstruktur

Kommune/ Teilorte	Filsgebiet, Plochinger Hang, Lettenäcker, Lettenäcker II, Plochinger Stadtkern, Pfostenberg Stumpenhof
Einwohner*	14325
Einpendler - Auspendler*	3.549 - 4.087
Gewerbe/ Industrie	u.a. Fa. Bosch, Fa. Ceramtec Plochinger Hafen, S-Bahn Betriebswerk
ÖPNV Nachtbus	Verknüpfung von Nah- und Fernverkehr (Bahnanschluss, S-Bahnlinie S1)
Schulen Förderschule und Musikschule	Schulzentrum für ca. 80 000 EW (Grund-, Haupt-, Realschule, Gymnasium) Ausbildungsstätte des GARP- Bildungszentrum für die IHK-Region Stuttgart
Sonstiges	zentralörtliche Funktion als Unterzentrum, Sitz des Gemeindeverwaltungsverband (27.500 EW) Eisenbahnknoten Endhafen der Neckarschifffahrt Industriestandort

Landschaft

Gemarkungsgröße*	10,65 km²
Beziehung zum Neckar	liegt direkt am Neckar, Stadtkern mit Ausnahme der sehr guten Verbindung zum Naherholungsgebiet Brückenwasen weitgehend durch das Bahngelände isoliert vom Fluss.
Landwirtschaft	Landwirtschaftliche Fläche 129 ha
Sonstiges	Aussichtsturm auf dem Stumpenhof

Naturschutz

FFH/ SPA/ NSG/ LSG	<u>Innerhalb des Landschaftsparks:</u> FFH-Gebiet Schurwald LSG Schurwaldrand Altbach-Plochingen-Reichenbach
--------------------	--

* STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBERG, DATEN 2006

Sonstiges

Tourismus/ Naherholung/ Kultur

Geschichte	Der Name Plochingen wird im Jahr 1146 erstmals in einer Urkunde des Königs Konrad III. von Hohenstaufen erwähnt. Plochingen wurde 1698 Poststation auf der kaiserlichen Postlinie zwischen Antwerpen und Venedig. 1847 Endpunkt der ersten württembergischen Bahnlinie (Stgt. – Plochingen)
Radwege	Neckartalradweg und Filsradweg münden in Plochingen,
Wanderwege	Gründungsort Schwäb. Albverein, Albvereinsaussichtsturm, Schurwald / Hardwald in unmittelbarer Nähe
Naherholungsgebiete	Landesgartenschauelände (1998) Bruckenwasen / Grünzug Schurwald
Sehenswürdigkeiten	Hundertwasserhaus, historischer Ortskern (erst kürzlich durch den Schweizer Architekten Ivano Gianola saniert), Marktplatz, Innenstadt, Rathaus, Kirchen (St. Blasius Kirche, St. Konrad, Ottilienkapelle)
Feste	Weinbergfest, Maientagsfest, Plochinger Herbst, Marquardfest
Gaststätten	42 Gaststätten, Cafés und Bars
Übernachtung	6 Hotels und Gasthöfe
Weitere touristische Infrastruktur	Stadtbad, Vereine, Sportstätten
Touristisches Marketing	Stadtmarketing Plochingen

Besonderheit der Kommune

Landesgartenschauelände Bruckenwasen
Hundertwasserhaus
historische Ortsmitte
Endhafen der Neckarschifffahrt (Bundeswasserstraße)
Zusammentreffen zweier Landschaftsräume (Fils- und Neckartal)
besondere Bedeutung als Eisenbahnknoten

PLOCHINGEN



(Bildquelle: Achim Mende, Überlingen)

Einwohner: 14.325*
Fläche: 10,65 km²



STRUKTUR - LANDSCHAFT UND NAHERHOLUNG:

Plochingen ist stark durch landschaftliche Besonderheiten geprägt. Mit Fils und Neckar vereinigen sich am markanten Neckarknie nicht nur zwei Flüsse, sondern auch zwei unterschiedliche Landschaftsräume. Ab dort wird der Neckar in Richtung Stuttgart in ein enges und dicht besiedeltes Tal gezwängt, was die Eingangsfunktion verstärkt. Zwischen der Siedlung und dem mächtigen, teilweise als FFH-Gebiet ausgewiesenen Schurwaldrücken im Norden stellen Streuobstflächen einen harmonischen Übergang in das überregional bedeutsame Naherholungsgebiet her. Im Süden wird einerseits das Tal durch die beginnende Filderebene eingefasst, andererseits durch den Neckar geöffnet. Diese Beziehung zum Neckar wird durch den Bruckenwasen, dem ehemaligen Gebiet der Landesgartenschau 1998, verstärkt; ein gelungenes Beispiel, wie eine Stadt trotz aller Verkehrsbarrieren wieder an den Fluss zurückkehren kann. Qualitativ hochwertige Erholungs- und Freizeitbereiche am Neckar inklusive Zugangsmöglichkeiten, Tourismusinfrastruktur und innerstadtnahes Wohnen, verleihen dem ehemaligen Industrieareal Vorbildcharakter für den Umgang mit Industriebrachen. Flussabwärts gen Westen ändert sich jedoch die Naherholungsqualität am Neckar drastisch. Industrie und Gewerbe reichen bis an die Uferoberkante und degradieren den Neckar zur Wasserstraße, die für die Öffentlichkeit nicht mehr zugänglich und erlebbar ist. Dies wirkt sich auch negativ auf das Landschafts- und Ortsbild aus, was am deutlichsten am Ortseingang der Otto-Konz-Brücke durch ein Schrottunternehmen deutlich wird.

STRUKTUR - SIEDLUNG UND ERSCHLIESSUNG:

Neben der vorbildlichen Naherholungsstruktur zeichnet sich Plochingen durch seine zentralörtliche Funktion in vielerlei Hinsicht aus. Plochingen ist Sitz des Gemeindeverwaltungsverbands mit etwa 27.500 Einwohnern (Plochingen, Deizisau und Altbach) und markiert seit 1968 mit seinem Neckarhafen den Endpunkt bzw. den Beginn der Neckarschifffahrt.

Die zentrale Funktion Plochingens wird vor allem durch die Dimension der Erschließungsstruktur, der Gewerbe-, Industrie- und auch Hafenflächen deutlich. Die direkte Anbindung an die vierspurig ausgebauten Bundesstraßen B 10 und B 313, aber vor allem die Schlüsselfunktion des Schienennetzes, waren wichtige Meilensteine, die sich positiv und nachhaltig auf die Industrie- und Gewerbestruktur Plochingens ausgewirkt haben. Bereits 1846 war Plochingen an die württembergische Zentralbahn (Stuttgart-Ulm-München) angeschlossen. Seit der Streckeneröffnung der Neckar-Alb-Bahn im Jahr 1859 fungiert Plochingen als Drehscheibe zwischen beiden Bahnstrecken und ist seit 1978 mit dem Sitz des Bahnbetriebswerks der S-Bahn Endpunkt.

* (STATISTISCHES LANDESAMT BADEN-WÜRTTEMBER, DATEN 2006)

Daraus resultierte ein mächtiger Gleiskörper, der eine starke Barriere zum Neckar darstellt, aber in den nächsten Jahren Umstrukturierungsprozessen unterworfen sein wird.

Plochingen präsentiert sich heute als Stadt, die offen ist, Neues zu gestalten und dabei Historisches zu bewahren. Viele Maßnahmen haben in den letzten Jahren dazu beigetragen, die Identität der Bürger mit Ihrer Stadt und dem Neckar zu stärken. Neben dem bereits erwähnten Landschaftspark „Brückenwasen“ ist an dieser Stelle die Herstellung einer neuen Mitte mit Markplatz und Fußgängerzone zu erwähnen, welche durch ein Versetzen des Rathauses und der Auslagerung des Verkehrs ermöglicht wurde. In Plochingen wird nicht nur historisch Wertvolles erhalten und inszeniert, sondern auch Platz für neue Wahrzeichen geschaffen. Bestes Beispiel hierfür ist das Wohnquartier „Wohnen unterm Regenturm“ des weltbekannten Künstlers „Friedensreich Hundertwasser“, welches weit über die Stadtgrenzen hinaus bekannt ist. Ein weiteres städtebauliches Projekt ist die Anbindung des Kirchbergs an die Innenstadt, das von dem Architekten Ivano Gianola konzipiert wurde.

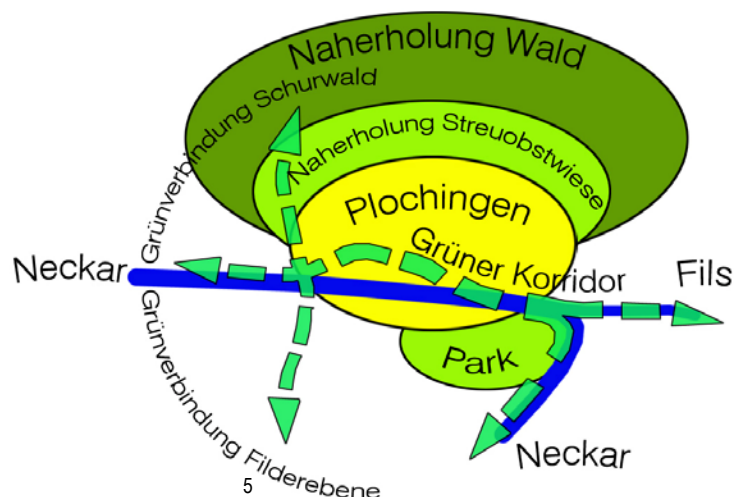
MAßNAHMEN - SCHWERPUNKTE DES MASTERPLANS:

Die zentralörtliche und axiale Bedeutung Plochingens sollte auch im Zuge des „Landschaftsparks Neckar“ gefördert und unterstützt werden und in den Projektvorschlägen erkennbar sein. Diese stammen großteils aus dem „Grünprojekt Neckarknie“, einer 2002 entstandenen Projektskizze des Verbandsbauamts Plochingen, die deutlich macht, dass man sich in Plochingen bereits mit dem Thema intensiv auseinander gesetzt hat. In ihr werden Entwicklungsszenarien zwischen Wernau und Altbach aufgezeigt.

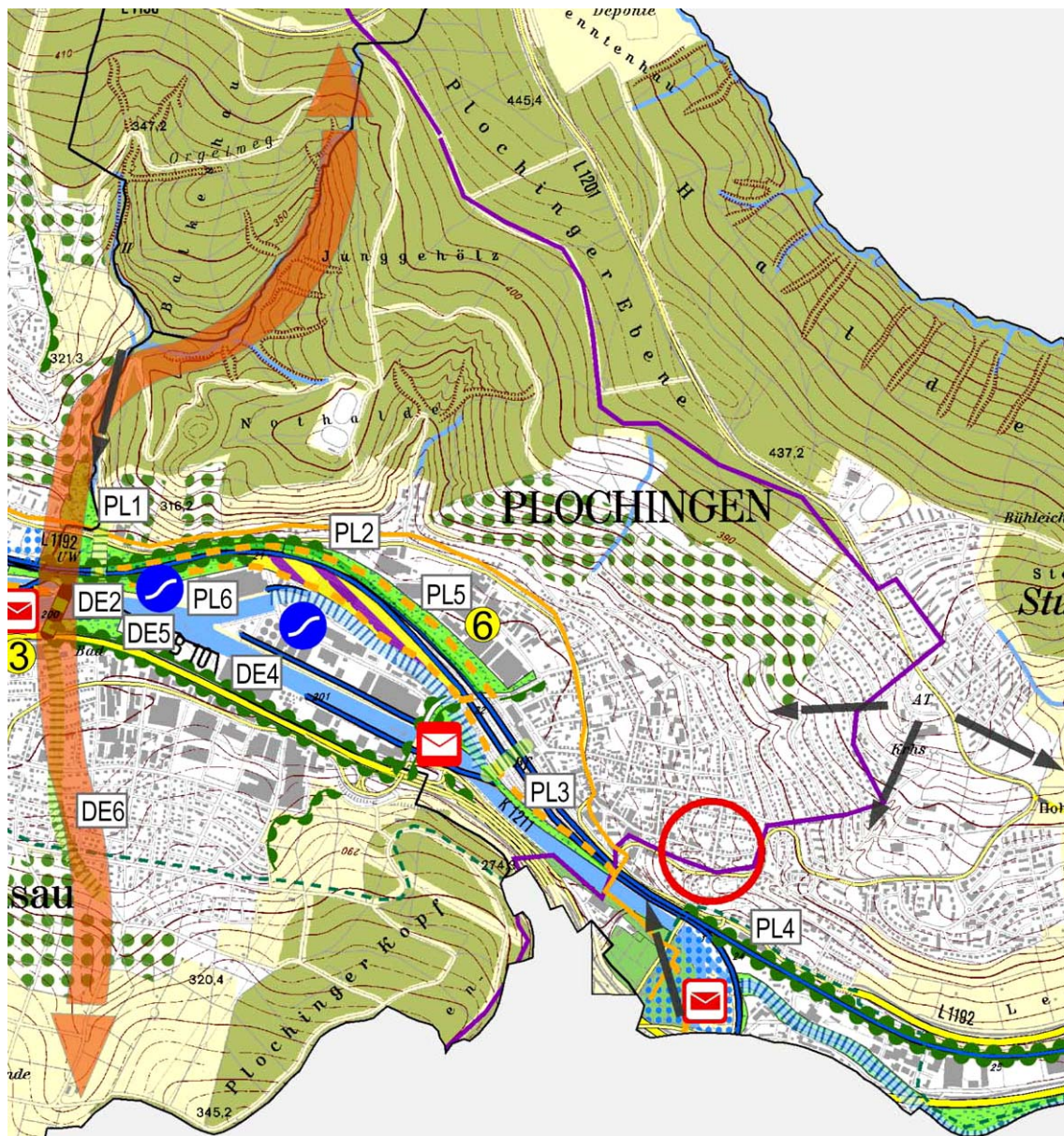
Die Ost-West-Achse wird durch geplante Gewässer- und Uferrenaturierungen von Fils und Neckar geprägt. Unterstützung findet dieses Konzept in der parallelen Umwandlung von Brache- / Konversionsflächen mit hohem Entwicklungspotenzial, die „Grüne Korridore“ durch Bahnareale pflügen, eine verbesserte Wegführung für den Neckartalradweg beinhalten und zusätzlich eine Pufferfunktion zu den angrenzenden Industrie- und Gewerbearealen herstellen sollen. Diese Projekte nehmen den vom Neckar geschaffenen und natürlichen Rhythmus des Neckartals wieder auf und schließen die Naherholungslücke zwischen dem Brückenwasen und dem Altbacher Heinrich-Mayer-Park. Unterstützende Wirkung sollte darüber hinaus von einheitlichen Eingrünungen der Verkehrsstrassen (B 10, Bahn) und der Verlängerung der Bahnhoferunterführung ausgehen.

Die Nord-Süd-Achse dient hauptsächlich der Herstellung der Verbindung der beiden Höhenrücken des Neckartals. Diese sind außerordentlich wichtig für die Naherholungsfunktion für die Bevölkerung des Gemeindeverwaltungsverbands, da die Siedlungsstruktur sich entlang des Neckartals entwickelte und die Talhänge neben Sichtbeziehungen zum Neckar auch naturnahe Erholung, umgeben von Streuobstwiesenflächen, Weinhängen oder von Bächen durchzogenen Wäldern, ermöglichen. Ebenso beinhalten die Höhenrücken bedeutsame Bezüge zu wichtigen Verbindungswegen wie dem Neckarwanderweg.

Am westlichen Ende der Plochinger Gemarkung ist eine Grünverbindung in den Schurwald ein wichtiger Aspekt, der die Durchgängigkeit der Naherholungsgebiete fördern soll. Barrieren wie die Bahntrasse sollten mittels einer Unterführung überwunden werden. Dies wird ergänzt und unterstützt durch Projektvorschläge Deizisau, die sich mit dem Bau eines Fußgängerstegs über den Neckar und der Aufwertung bestehender Promenaden beschäftigen. Somit wird ein kommunenübergreifender Entwicklungsschwerpunkt am Kreuzungspunkt der Achsen definiert. Damit wäre der Weg frei für eine direkte Verbindung zwischen dem nördlich gelegenen Schurwald und den südlich des Neckars liegenden Streuobstflächen Deizisau.



AUSSCHNITT MASTERPLAN PLOCHINGEN (Maßstab 1:25000)

Projekte

- PL 1 Grünverbindung Schurwald
- PL 2 Umstrukturierung Güterbahnhof, Industrie- und Hafeneareal
- PL 3 Neckaruferegestaltung / Verlängerung Bahnstufunterführung
- PL 4 Aufwertung Filstal
- PL 5 Alternativroute-Neckartalradweg
- PL 6 Künstlicher Altarm Plochingen

Projektdatenblätter der Projekte



MASTERPLAN LANDSCHAFTSPARK NECKAR

DATENBLATT PROJEKTE

STAND: APRIL 2008

Name

Grünverbindung Schurwald

Projekt – Nr.

PL1

Plan

1244/MM

Landkreis

Esslingen

Stadt

Plochingen

Lage auf der Gemarkung

westlicher Bereich Plochingens Richtung Altbach und Richtung Naherholungsgebiet „Schurwald“

Maßnahme

Förderung der Naherholung durch Entsiegelungs- und Eingrünungsmaßnahmen, Bau einer Unterführung, Eingrünung der Bahnlinie

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Istzustand:

Das Gebiet wird großteils durch bestehende Bahnareale geprägt, die den ursprünglichen Neckarverlauf aufnehmen und ein durchgängiges Element im Neckartal darstellen.

Nördlich der Gleisanlagen befinden sich unstrukturierte Kleingartenanlagen. Der Plochinger Yachthafen ist durch starke Versiegelung geprägt und unattraktiv. Strommasten und vereinzelte privat genutzte Häuser unterstreichen den unstrukturierten Charakter des Gebiets.

Aktuell besteht ebenfalls keine Möglichkeit die Bahnlinien zwischen der rechtsseitigen Uferpromenade Deizisau bzw. dem Plochinger Yachtclub und dem Naherholungsgebiet „Schurwald“ zu überqueren. Somit existiert auch keine Anbindung des Neckartalradweges zu Aufenthaltsbereichen am Neckar.

Des Weiteren ist die Bahntrasse gestalterisch nicht in die Landschaft eingebunden, was die Barrierewirkung bzw. den Zerschneidungseffekt weiter verstärkt.



Abb.1 und 2: aktuelle, unstrukturierte Situation an den Bahnarealen. Ebenfalls wird hier die Wirkung der nicht eingegrünten Bahntrasse deutlich



Abb.3: die umzustrukturierende Situation wird aus der Vogelperspektive noch deutlicher (Bildquelle: Achim Mende, Überlingen)

Planung:

1. Eine Reduzierung der Flächenversiegelung und eine Neuordnung von Kleingärten sollte angestrebt werden. Die Einbindung von Erholungsanlagen (Yachtclub) in eine landschaftliche Situation bzw. an die unweit entfernte Deizisauer Neckarpromenade (Neckarinsel) ist ein weiteres Ziel.
2. Parallel sollen durch den Bau einer Unterführung auch Verbindungen für die Naherholung hergestellt werden. Daher ist es sinnvoll im Anschluss an die bestehende Brückenverbindung der Neckarinsel eine weiter führende Verbindung in das nördlich gelegene Naherholungsgebiet „Schurwald“ und an das „Kaisersträßle“ zu ermöglichen. Dies kann durch den Bau einer Unterführung oder eines Fußgängerstegs erreicht werden, welche ca. 6 Bahngleise überwinden müsste.
3. Gestalterische Einbindung der Bahnlinie in den bebauten und landschaftlichen Talbereich durch begleitende, alleenartige Baumpflanzungen und Ausformungen zu einem grünen Strukturelement. Im Zusammenhang mit der Begrünung kann eine Minderung der Lärmproblematik (Schutzmaßnahmen) angestrebt werden.

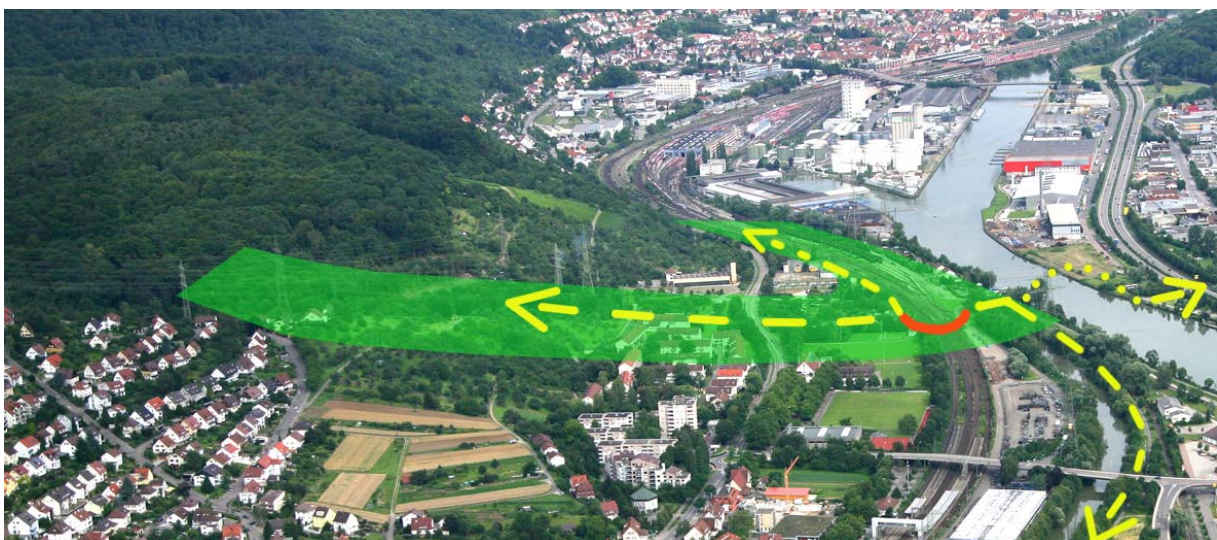


Abb.4: eine durchgängige Struktur hat ordnende Wirkung im Talbereich. Der Bereich der rot dargestellten Unterführung markiert in etwa das Zentrum der Naherholung. Von dort führen Verbindungen in den Schurwald zum Kaisersträßle, entlang des Neckars und über einen Steg nach Deizisau (Bildquelle: Achim Mende, Überlingen)

Ziel

Die Durchgängigkeit der Naherholungsgebiete wird stark verbessert. Das bedeutendste Element ist hierbei die Unterführung, die zusätzlich Verkehrsbarrieren (hier: Bahntrasse) am Neckar überwindet;

Optische Aufwertungen werden vor allem durch die Durchgrünung des dicht besiedelten Neckartals erreicht. Einen großen Anteil dabei hat die optische Einbindung der Bahnlinien.

Das Maßnahmenpaket trägt in großem Maße zur Aufwertung der Naherholungsqualität und der –infrastruktur bei, da es Teil der Naherholungsentwicklungsachse zwischen dem Plochinger Bruckenwasen und dem Altbacher Heinrich-Mayer-Park ist. Darüber hinaus wird der nördliche Höhenrücken des Neckartals (*Balkeschau, Junggehölz, Nothalde, Plochingener Ebene, Katzenlohbach*) deutlich gestärkt.

Ein übergeordnetes Ziel ist die Erstellung eines einheitlichen Konzepts und die Nutzung von Synergieeffekten, weswegen diese Projekte mit folgenden Maßnahmenvorschlägen harmonisieren:

Entlang des Neckars würde eine Realisierung von PL2 (Umstrukturierung Güterbahnhof, Industrie- und Hafenable), PL3 (Gestaltung Neckarufer), PL5 (Alternativroute Neckartalradweg) und DE1 (Aufwertung bestehende Promenade) für ein durchgängiges Band vom Bruckenwasen zum Heinrich-Mayer-Park sorgen.

Die Durchgängigkeit zwischen den Höhenrücken und die Stärkung dieser Achse kann zusätzlich durch die Maßnahmenvorschläge DE6 (Stärkung der Höhenzüge) und DE2 (Fußgängersteg Deizisau) verbessert werden, wobei letztere Maßnahme für die Verbindung beider Anhöhen unabdingbar ist.

Umsetzung	Stand der Planungen
mittel- bis langfristig	Vorplanung
Kostenschätzung	Schwerpunktprojekt der Kommune
keine Angaben	-

Bemerkungen

- übernimmt Erkenntnisse der Maßnahmen 2 und 5 des „Grünprojekts Neckarknie“.
 - es wird an dieser Stelle nicht weiter auf die empfohlene Fortführung des Radwegenetzes eingegangen, da dies unter dem Projektvorschlag PL9 (Freizeitweg-Alternativroute) separat behandelt wird.
 - Grundbesitz: überwiegend Stadt Plochingen und Deutsche Bahn, teilweise Privateigentum.
 - Aufstellung eines Bebauungsplanes ist notwendig, da die Flächen im FNP als Grünflächen ausgewiesen sind oder zu den Bahnanlagen der Bahn AG gehören. Speziell für Begrünung der Bahnanlagen müssen noch Vereinbarungen getroffen werden. Eine finanzielle Unterstützung seitens der Bahn wäre wünschenswert
 - es sollte ein landschaftsplanerisches Konzept erstellt werden, damit der Biotopwert erhöht werden kann. Besonders im Bereich des Katzenlohbachs muss sensibel geplant werden, um bestehende Streuobstwiesenbeständen zu erhalten. Ansonsten sollte zusätzlich eine konkretere Entwurfs- und Ausführungsplanung entwickelt werden
-

Ansprechpartner

Herr Sättele
Verbandsbaudirektor Plochingen
Tel.-Nr.: 07153-7005-602

Quellen

Projektskizze Plochingen Nr.2 und Nr.5 aus dem „Grünprojekt Neckarknie“
Planstatt Senner, Überlingen

MASTERPLAN LANDSCHAFTSPARK NECKAR

DATENBLATT PROJEKTE

STAND: APRIL 2008

Name

Umstrukturierung Güterbahnhof, Industrie- und Hafenareal

Projekt – Nr.

PL2

Plan

1244/MM

Landkreis

Esslingen

Stadt

Plochingen

Lage auf der Gemarkung

westlicher Bereich zwischen der Otto-Konz-Brücke und dem Ortsende Plochingens, zwischen dem Bahnareal, der Fabrikstraße und der L 1192

Maßnahme

Durchgrünungs- und Gestaltungsmaßnahmen von Gewerbe- und Bahnflächen, Bau von Freizeit- und Erholungswegen, Herstellung eines künstlichen Gewässerlaufs, Gestaltung des „Hafenkopfes“

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Dieses Maßnahmenpaket wird in zwei verschiedene Varianten untergliedert. Die Variante Nr. 2a (ca. 40 000m²) stellt eine realitätsnahe Gestaltungsmaßnahme dar, die relativ kurzfristig umsetzbar ist und daher von Seite der Gemeinde höchste Priorität genießt. Die Variante Nr.2b (ca. 40 000m²) beschäftigt sich mit einer Zukunftsvision, welche nur langfristig realisierbar ist und daher eine geringere Priorität für die Gemeinde und den Masterplan des Landschaftsparks Neckar besitzt.

Istzustand der Variante Nr.2a:

Momentan wirkt das Gewerbegebiet nördlich der Gleisanlagen unstrukturiert und überarbeitungsbedürftig. Es beherbergt Unternehmen mit globaler Bedeutung (z.B. CeramTec und Bosch), die stellenweise ihre Außenwirkung durch die Gestaltung ihrer Außenanlagen aufgewertet haben. Es besteht aktuell auch keine positive Pufferwirkung zwischen dem Gewerbegebiet und den Bahnarealen. Vereinzelt platzierte „Schuppen“ und Schrotthaufen übernehmen diese Aufgabe im negativen Sinne. Somit können keine definierten Ränder ausgebildet werden, die dem Gewerbegebiet Form, Halt und Struktur geben. Dies betrifft ebenso die Erschließungsstruktur des Gebiets. Es wirkt übererschlossen und besitzt keine einheitliche Parkierungsstruktur.



Abb.1: Die gelben Bereiche zeigen die „Problemzonen“ zwischen dem Gewerbegebiet und dem Bahnareal (Bildquelle: Achim Mende)



Abb.2: Die Fa. Bosch besitzt bereits ein Betriebsgelände mit positiver Außenwirkung und strukturierten Parkplätzen



Abb.3: Die mangelnde Struktur und Ordnung im Gewerbegebiet wird aus der Luft deutlich. Vernachlässigte Bereiche laden immer zur illegalen Müllentsorgung ein (Bildquelle: Achim Mende, Überlingen)



Abb. 4 und 5: unstrukturierte Parkierungsflächen und stark versiegelte Erschließungsflächen prägen das Gewerbegebiet

Istzustand der Variante Nr. 2b:

Der Neckar wurde im Zuge der Erweiterung der Bundeswasserstraße in den 1960er Jahren mit altlastverdächtigem Material zugeschüttet. Gleisanlagen und Gewerbe-/ Industrieflächen befinden sich heutzutage dort, wo der Neckar noch vor ca. 40 Jahren floss. Der Plochinger Hafen ist der Endhafen des schiffbaren Neckars und ist durch seine Nähe zum Stuttgarter Flughafen, den Hapterschließungsstraßen B10 und BAB 8 und der zentralen Funktion der Bahnanlagen weiterhin von großer Bedeutung. Das Kompetenzzentrum „Logistik“ vom Verband Region Stuttgart sieht zusätzlich eine Weiterentwicklung des Hafenareals vor. Jedoch können eventuell „altindustrielle Zonen“ langfristig umgenutzt bzw. neu geordnet und strukturiert werden.

Die Situation eines Stadteinganges ist momentan nur in Form eines überdimensionierten Recycling-Unternehmens wahrzunehmen. Es gibt ansonsten keine Elemente, welche den „Haupteingang“ nach Plochingen positiv definieren.



Abb.6: Gerade aus der Luft wird die Dimension des Plochinger Hafen- und Bahnareals deutlich (Bildquelle: Achim Mende)



Abb.7: Aktuelle Situation des Stadteingangs. Ein Schrottunternehmen „Kaatsch“ am Plochinger Hafenkopf

Planung Variante Nr.2a:

Die Gewerbeanlagen sollten in das Landschafts- und Stadtgefüge bzw. in die Talsituation besser eingebunden werden; dies kann durch Umstrukturierung und Gestaltung des gewerblichen Bereiches erreicht werden.

Die Ausbildung bzw. Weiterentwicklung eines Gewerberands mit Pufferzonen zu anderen Nutzungen ist ebenfalls Bestandteil der Planung. Ausgehend vom Rückbau zweier Gleisanlagen und der Fabrikstraße entsteht ein 40m breiter Korridor, der gestalterisch ebenfalls als Naherholungsachse zwischen Bahngleisen, Gewerbegebiet und der L1192 fungieren kann. Die Planung sollte zusätzlich eine Alternativroute des Neckartalradweges beinhalten. Dieser sollte an das vorhandene Erholungswegenetz (Deizisau / Altbach) und per Rampe an die Otto-Konz-Brücke angeschlossen werden.

Darüber hinaus würde es sich anbieten, den ursprünglichen Verlauf des Neckars und den natürlichen Rhythmus im Neckartal durch ein künstliches Gerinne wieder aufzunehmen, indem mittels eines vorhandenen Brunnens, ein Wasserlauf, ähnlich dem Bruckenbach im Landschaftspark Bruckenwasen, Weg begleitend angelegt wird.

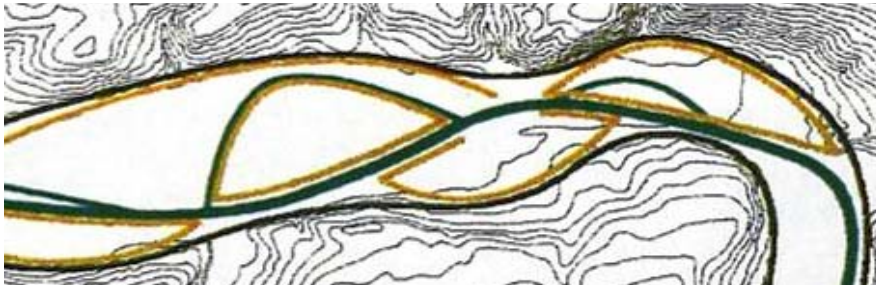


Abb.8: Der natürliche Rhythmus des Neckars im Tal. Dargestellt von Janson & Wolfrum (Stuttgart, 2001)



Abb. 9 und 10: die wegfallenden Gleiskörper ermöglichen die Umgestaltung eines Korridors bis kurz vor Altbach.

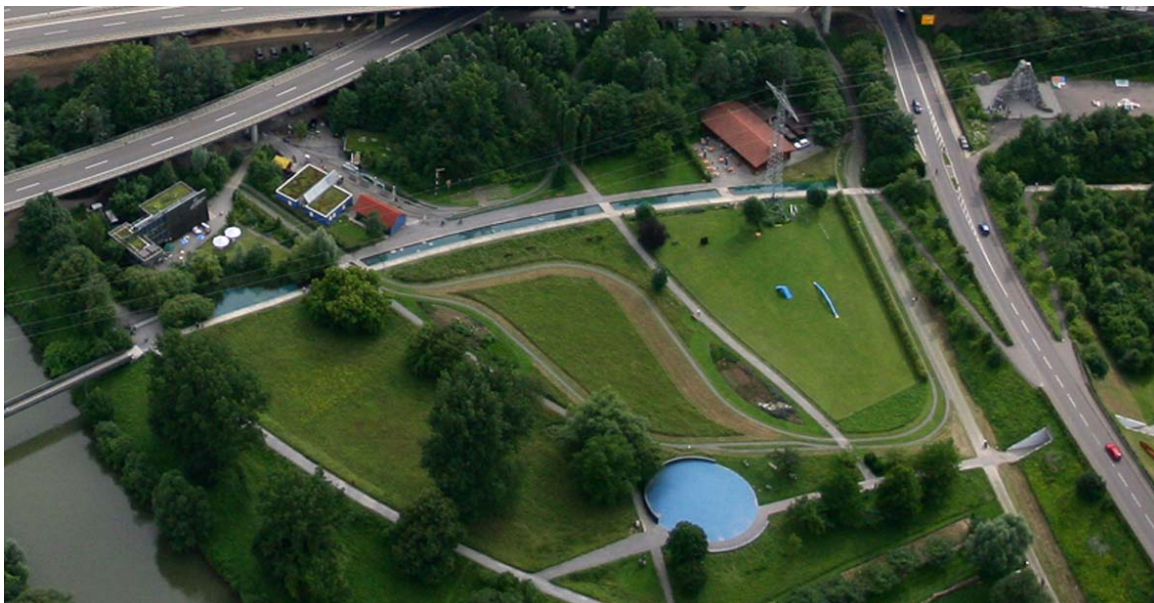


Abb.11: Der Bruckenbach in Plochingen könnte als Vorbild dienen und würde als sich wiederholendes Thema Identität fördernd wirken

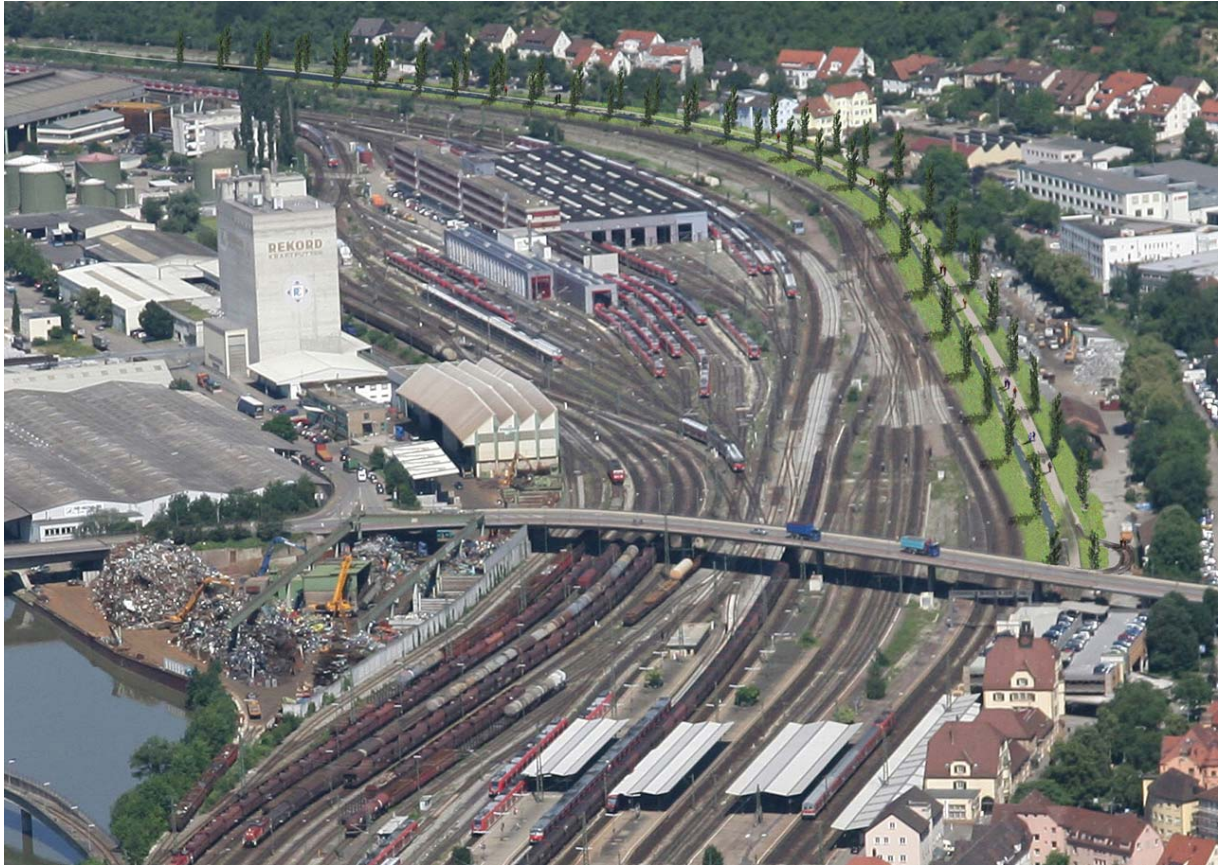


Abb.12: Perspektivische Darstellung des „Grünen Korridors“ (Bildquelle: Achim Mende, Überlingen)

Planung Variante Nr.2a:

Im Vordergrund der Variante Nr. 2a steht die Ausbildung des Plochinger Hafenkopfes zu einem „Inselkopf“. Grundvoraussetzung wären hierbei die Revitalisierung der früheren Flussschlinge und die beidseitige Anbindung an den bestehenden Neckar. Je nach Platzangebot könnten naturraumtypische Lebensräume und naturnahe Ufer ausgeprägt werden, um die ökologische Vielfalt zu fördern. Anderweitig könnte ein künstliches Gerinne, ähnlich dem Bruckenbach (s.o.) den früheren Zustand „simulieren“. Da eine beidseitige Neckaranbindung in absehbarer Zeit nicht möglich sein wird, sollte zumindest ein Neckaraltarm bis zur Otto-Konz-Brücke wiederhergestellt werden, um die Situation eines „Inselkopfes“ herstellen zu können.

Die Schaffung eines „Inselkopfes“ macht hingegen nur dann Sinn, wenn eine Umnutzung auf der Fläche stattfindet. Das dort ansässige Recycling-Unternehmen müsste einen adäquaten Ersatzstandort erhalten, damit eine Folgenutzung grundsätzlich erst ermöglicht wird. Neben einer hohen Aufenthaltsqualität mit modernen Gestaltungselementen, der besseren Zugänglichkeit und Erlebbarkeit des Neckars, sollte jedoch auch weiterhin die kommerzielle Nutzung der Fläche ein Hauptthema sein. Ein modernes Dienstleistungszentrum oder ähnliches muss nicht im Widerspruch zur Schaffung einer Erholung fördernden „Adresse am Neckar“ stehen.

Entlang der begrünten Flussschlinge könnte ebenfalls eine Alternativroute des Neckartalradweges entstehen, die am Plochinger Yachthafen wieder an das vorhandene Erholungswegenetz anschließt.

Beide Varianten finden Anschluss an die Projektvorschläge PL1 (Grünverbindung Schurwald) und PL3 (Gestaltung des Neckarufers)



Abb.13: Perspektivisch dargestellt lassen sich gut die Gestaltungsideen am Inselkopf, die revitalisierte Flussschlinge und die neue Wegeverbindung von PL3 (Uferrenaturierung) erkennen (Quelle: Achim Mende)

Ziel

Gemeinsam haben beide Varianten die Eingrünung / Aufwertung von Gewerbe- und Industriegebieten, welche die Siedlungs-, Gewerbe- und Industriestruktur aufwerten und somit die Lebensqualität verbessern; sie stellen eine deutliche Verbesserung der Infrastruktur für Naherholung und Tourismus dar, verbessern deren Durchgängigkeit und tragen positiv zur Entwicklung der „Marke Neckar“ bei. Sie können als bedeutendstes Projekt zur Schließung der Lücke zwischen dem Bruckenwasen und dem Heinrich-Mayer-Park/ Altbach betrachtet werden; sie stärken die Außenwirkung Plochingens, da jeder Bahnreisende den Gewerbebereich tangiert; darüber hinaus wirken beide Varianten Identität fördernd, da bereits bestehende Elemente wie der Bruckenbach in künftige Konzeptionen integriert werden sollten; zusätzlich leisten beide Varianten einen wichtigen Beitrag zur Umnutzung von Bracheflächen; positive Synergieeffekte sind vor allem mit der Realisierung der Projektvorschläge PL 1 (Grünverbindung Schurwald), PL 3 (Gestaltung des Neckarufers) und PL 5 (Alternativroute Neckartalradweg) zu erwarten.

Die Variante (a) hat speziell eine relativ zeitnahe Umsetzung und die Umstrukturierung von Gewerbe- und Bracheflächen zum Ziel, während die Variante (b) zusätzlich die Erlebbarkeit und Zugänglichkeit an den Neckar fördert. Die Schaffung eines Inselkopfes würde darüber hinaus als „Adresse am Neckar“ fungieren.

Umsetzung

Variante a): kurzfristig
 Variante b): langfristig - visionär

Stand der Planungen

Vorplanung

Kostenschätzung

Variante a): mind. 500.000,-€
 Variante b): keine Angaben

Schwerpunktprojekt der Kommune

ja
 nein

Bemerkungen

- beinhaltet die Maßnahmen 4 und 6 des „Grünprojekts Neckarknie“
- Grundbesitz:
 - a) Flächen befinden sich größtenteils im Eigentum der Bahn AG, deren Nutzungsaufgabe realistisch zu sein scheint
 - b) neben Bahneigentum befinden sich die Flächen in Privateigentum oder zumindest in langfristigem Privatbesitz

Ansprechpartner

Planstatt Senner (Landschaftsarchitektur und Umweltplanung), Überlingen

Quellen

Projektskizze Plochingen Nr. 4 und 6 aus dem „Grünprojekt Neckarknie“
 Neckar Park (Esslingen, Altbach, Deizisau, Plochingen), Janson + Wolfrum, Stuttgart 2001
 Planstatt Senner, Überlingen

MASTERPLAN LANDSCHAFTSPARK NECKAR

DATENBLATT PROJEKTE

STAND: APRIL 2008

Name

Neckarufergestaltung / Verlängerung Bahnhausunterführung

Projekt – Nr.

PL3

Plan

1244/MM

Landkreis

Esslingen

Stadt

Plochingen

Lage auf der Gemarkung

östlich der Otto-Konz-Brücke bis zum Fußgängersteg zum Brückenwasen, zwischen dem Bahnareal und dem Neckar

Maßnahme

Durchgrünungs- und Gestaltungsmaßnahmen, Uferrenaturierungen am rechten Neckarufer, Erweiterung der bestehenden Unterführung am Plochinger Bahnhof;

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Istzustand Ufer:

Die homogene Böschung weist aktuell keine besonders gute Verzahnung zwischen dem Ufer und dem Neckar auf. Es sind keine unterschiedlichen Strukturen ausgeprägt. Harter Uferverbau dominiert im Bereich eines Recyclingbetriebs das Bild. Die Schienen nehmen zusätzlich viel Platz in Anspruch, so dass eine naturnahe Ausprägung des Ufers nicht möglich ist. Das Ufer ist momentan auch nicht durch einen Freizeit- und Erholungsweg erschlossen.



Abb.1: Momentan führt nur ein Weg in die Innenstadt. Erst auf Höhe des gelben Kreises führt ein Freizeitweg wieder an den Neckar (Bildquelle: Achim Mende)

Istzustand Unterführung:

Die Gleisanlagen am Plochinger Bahnhof können über eine Unterführung erreicht werden, welche an beiden Enden mit Treppen und Fahrstühlen ausgestattet ist. Es besteht jedoch keine Verbindung zum Neckar.



Abb.2: bestehende Unterführung am Plochinger Bahnhof

Planung:

Der Rückbau nicht mehr benötigter Gleisanlagen im Anschluss an das rechte Neckarufer schafft Platz für eine anschließende Rekultivierung der Flächen. Dies sollte durch Aufwertung der Grünordnung und Integration einer Alternativroute des Neckartalradweges (PL5) erreicht werden. Eine Gliederung und Abflachung des Ufers schafft Platz für den Radweg und ermöglicht eine bessere Verzahnung zwischen Gewässer und Ufer. Zusätzlich sollte, wo möglich, harter Uferverbau entfernt und durch ingenieurbologische Bauweisen ersetzt werden. Parallel dazu bietet es sich an, die bestehende Bahnstationsunterführung auszubauen. Eine Verlängerung der bestehenden Verbindung um ca. 85 m Richtung Neckar würde einen Durchstoß zur geplanten Alternativroute des Neckartalradweges (PL5) ermöglichen.

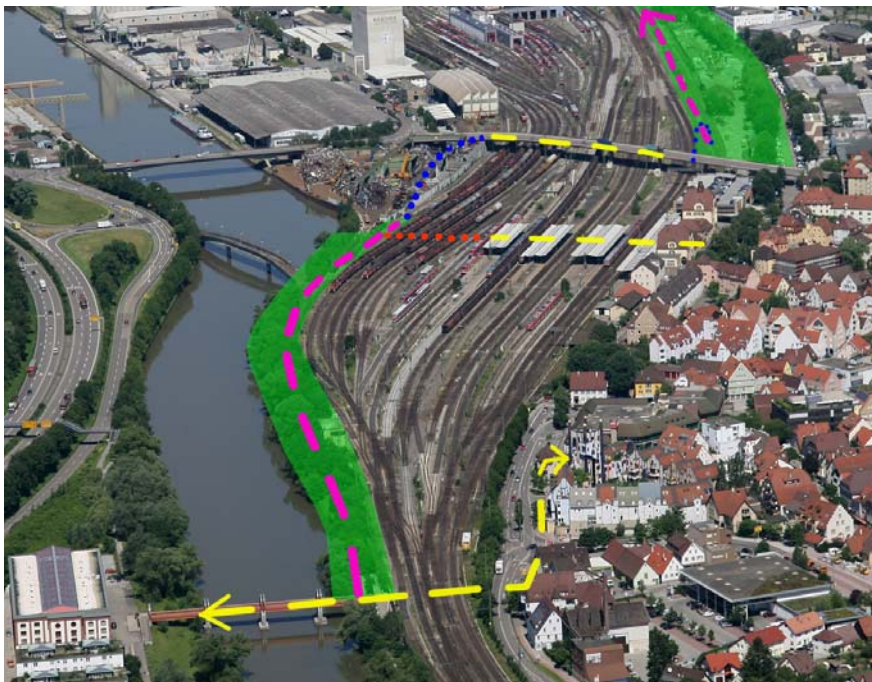


Abb.3: Aktuell bestehende Wege sind gelb, die Alternativroute des Neckartalradweges ist pink dargestellt. Über Rampen (blau) kann die Otto-Konz-Brücke überwunden werden. Die Verlängerung der Bahnstationsunterführung ist rot gepunktet (Bildquelle: Achim Mende)



Abb.4: Rampen als Verbindungselemente zwischen den Maßnahmen PL2a (Umstrukturierung Güterbahnhof, Gewerbe- und Industrieareal) und PL 3 (Neckarufergestaltung). (Bildquelle: Achim Mende, Überlingen)

Ziel

Verbesserung der Gewässerstruktur bzw. der Uferstruktur und unterstützt somit die Sicherung und Entwicklung naturraumtypischer Lebensräume;
 besitzt hohen Stellenwert für die Durchgängigkeit und Vernetzung der Naherholungsgebiete, weil der Uferstreifen als Verbindungselement im Zusammenhang mit der Maßnahme PL5 (Neckartalradweg-Alternativroute) zwischen dem bestehenden Brückenwasen und dem Heinrich-Mayer-Park in Altbach fungiert;
 die Verlängerung der Unterführung dient der Überwindung von Verkehrsbarrieren
 positive Synergieeffekte sind vor allem im Zusammenhang mit der Realisierung des Projektes PL2 (Umstrukturierung Güterbahnhof, Gewerbe- und Industrieareal) und der Alternativroute des Neckartalradweges (PL5) zu erwarten;
 Eingrünung von Gewerbe- und Industriegebieten am Neckar,

Umsetzung

mittel- bis langfristig

Kostenschätzung

keine Angaben

Stand der Planungen

Vorplanung

Schwerpunktprojekt der Kommune

eventuell

Bemerkungen

- beinhaltet Elemente der Maßnahme 3 des „Grünprojekts Neckarknie“
- Grundbesitz: Die Flächen des Neckarufers (ca. 6,7 ha) befinden sich im Besitz des Landes Baden-Württemberg. Die gewerblichen Flächen sind in städtischem Eigentum und in Erbpacht weitergegeben. Die Gleisanlagen gehören der Deutschen Bahn AG
- Baurecht: Die gewerblichen Flächen sind durch den Bebauungsplan „Neckarhafen Plochingen“ erfasst. Der nördliche Teil der Gleisanlagen ist als Bahnanlage definiert und der östliche Uferbereich ist im Flächennutzungsplan als Grünfläche ausgewiesen. Aufstellung und Änderung der Bebauungspläne ist daher erforderlich
- Grunderwerbsverhandlungen und Vereinbarungen mit der Deutschen Bahn AG erforderlich. Verfahrensunterstützung und finanzielle Förderung ist erwünscht
- konkreteres Planungskonzept und Ausführungsplanungen sind für den Gesamtbereich erforderlich
- Planungsrecht inklusive eines wasserrechtlichen Verfahrens muss schrittweise geschaffen werden
- die Unterführung sollte so umgestaltet werden, dass sie Richtung Neckarseite im Hochwasserfall geschlossen werden kann

Ansprechpartner

Herr Sättele
Verbandsbaudirektor Plochingen
Tel.-Nr.: 07153-7005-602

Quellen

Projektskizze Plochingen Nr. 3 aus dem „Grünprojekt Neckarknie“

MASTERPLAN LANDSCHAFTSPARK NECKAR

DATENBLATT PROJEKTE

STAND: APRIL 2008

Name		
Aufwertung Filstal		
Projekt – Nr.	Plan	
PL4	1244/MM	
Landkreis	Stadt	Lage auf der Gemarkung
Esslingen	Plochingen	Mündungszone der Fils bis zur Brückenverbindung der L1192 mit der B10. Bahnlinie entlang der Fils bis zur Brückenverbindung der L 1192 mit der B10.

Maßnahme

naturnahe Umgestaltungsmaßnahmen an der Fils und Eingrünungsmaßnahmen entlang der Bahnlinie

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Istzustand der Fils bis zur Querung der B10:

Zu steile Ufer, die stellenweise befestigt und durch Erosionen geprägt sind, sind typisch für den Unterlauf der Fils, was unter anderem zu einer deutlichen Eintiefung des Gewässers in der Landschaft führte. Gewässerunverträgliche Nutzungen wie z.B. intensive Landwirtschaft, Verkehrserschließungen, Viehhaltung etc. nehmen einen nicht unerheblichen Teil des Gewässerumfelds in Anspruch. Homogene Uferstrukturen, die abschnittsweise durch standortfremde Vegetation dominiert wird, und eine geringe Ausprägung bedeutsamer Gewässerstrukturen wirken sich ebenfalls negativ auf die Gewässerstrukturgüte der Fils aus.



Abb.1: harte Uferbefestigung, schlecht ausgeprägter Gehölzrand



Abb.2: tief eingeschnittenes Profil, steile Ufer und standortfremde Vegetation werten die Gewässerstruktur ab (Quelle: T. Bühler)



Abb.3 und 4: Gewässerunverträgliche Nutzungen auf beiden Seiten der Fils (Bildquelle: Tobias Bühler)

Istzustand der Bahnlinie:

Die Bahnlinie ist gestalterisch nicht in die Landschaft eingebunden, was die Barrierewirkung bzw. den Zerschneidungseffekt weiter verstärkt.



Abb.5: Die rote Fläche zeigt einen innerstädtischen Bereich, der von einer Einbindung der Bahntrasse profitieren würde (Bildquelle: Achim Mende)

Planung Fils:

Mit einer partiellen Abflachung der Uferböschung und einer Aufweitung des Flussprofils kann die Leistungsfähigkeit des Abflusses verbessert werden.

Eine Extensivierung von landwirtschaftlich genutzten Bereichen in Gewässernähe reduziert den Nährstoffeintrag in die Fils, eine durch Grünordnung und eine angemessene Grüngestaltung mit standortgerechten Gehölzen wertet den Biotopwert und das Landschaftsbild auf.

Das Entfernen des harten Uferverbau und der Maschendrahtmatten eröffnet die Möglichkeit einer Renaturierung des Uferbereichs durch ingenieurbioökologische Bauweisen. Eine landschaftsgerechte, abwechslungsreichere Ufergestaltung, sowie die Verbesserung des Biotopverbunds entlang des Gewässers sollte das Ziel der Planung sein. Der Einbau von wechselseitigen Buhnen fördert zusätzlich die Eigendynamik und die Strömungsvarianz. Die punktuelle Anlage von Stillwasserarmen mit Röhrichtzonen hinter bestehenden Schotterbänken könnte zusätzlich die Biotopvielfalt erhöhen. Das Abrücken von Gewässer unverträglichen

Nutzungen (z.B. Straße) und die Einhaltung eines ausreichend dimensionierten Gewässerrandstreifens wäre ebenfalls wünschenswert.

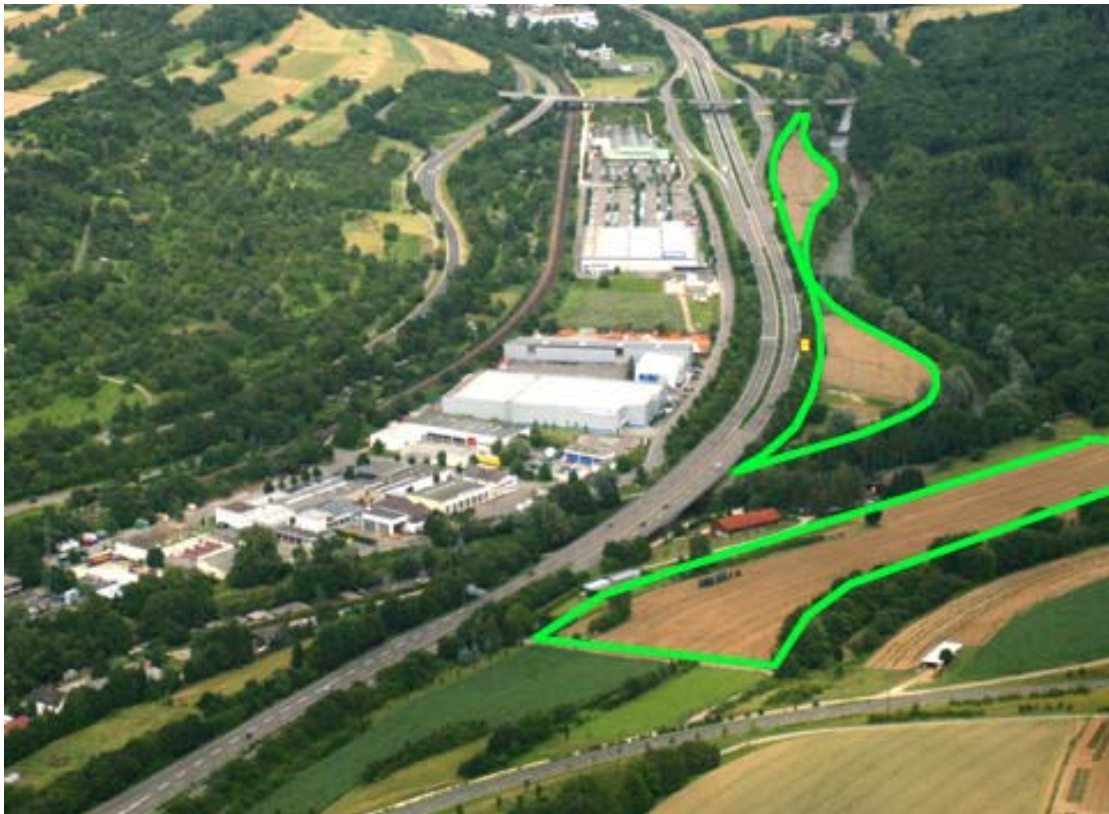


Abb.6: Dargestellt sind hier landwirtschaftlich genutzte Bereiche, die extensiviert werden könnten (Bildquelle: Achim Mende)

Planung Bahnlinie:

Gestalterische Einbindung der Bahnlinie in die bebauten und landschaftlichen Talbereiche durch begleitende, alleinartige Baumpflanzungen und Ausformungen zu einem grünen Strukturelement. Im Zusammenhang mit der Begrünung wird zusätzlich eine Minderung der Lärmproblematik (Schutzmaßnahmen) angestrebt.



Abb.7: In das Luftbild ist flächig die Eingrünung der Bahnlinie dargestellt (Bildquelle: Achim Mende)

Ziel

deutliche Verbesserung der Gewässerstruktur mit wichtigem Beitrag zur Sicherung und Entwicklung naturraumtypischer Lebensräume;
 bei gleichzeitiger Extensivierung der Landwirtschaft hat dies auch positive Auswirkungen auf die Gewässerqualität;
 trägt durch eine Profilaufweitung aktiv zum Hochwasserschutz bei, was besonders im hochwassergeschädigten Filstal von großer Bedeutung ist;
 flachere Böschungen erleichtern den Zugang zum Gewässer und fördern somit die Erlebbarkeit;
 die Renaturierung und Aufwertung der Seitenbäche ist unter anderem als ein Oberziel des Masterplans definiert;

Umsetzung

kurz- bis mittelfristig

Stand der Planungen

Vorplanung

Kostenschätzung

Schwerpunktprojekt der Kommune

keine Angaben

-

Bemerkungen

- baut auf den Maßnahmenvorschlägen 1 und 2 des „Grünprojekts Neckarknie“ auf;
- Grundstücksbesitz: größtenteils Eigentum des Landes Baden-Württemberg bzw. der Stadt Plochingen. Im Bereich des Filsweges und am Filsbogen sind größere Flächen in Privatbesitz; im Bereich der Bahntrasse sind die Flächen Eigentum der Deutschen Bahn
- Baurecht: die Gewässer begleitenden Uferzonen sind im rechtsgültigen FNP als Grünflächen ausgewiesen. Die Bereiche am Filsweg und die am Filsbogen sind als Gewerbeflächen dargestellt. Die Bahnflächen sind im FNP als Bahnanlage ausgewiesen. Daher ist eine Aufhebung von Bebauungsplänen in Teilbereichen notwendig
- Konzeptentwicklung, Schaffung von Baurecht (wasserrechtliches Verfahren), Entwurfs- und Ausführungsplanung sowie eine Ausschreibung ist noch erforderlich. Zusätzlich muss im Bereich des Filswegs / Filsbogens ein landschaftsplanerisches Konzept erarbeitet und das Planungs- und Baurecht geändert werden

Ansprechpartner

Herr Sättele
 Verbandsbaudirektor Plochingen
 Tel.-Nr.: 07153-7005-602

Quellen

Projektskizze Plochingen Nr. 1 und Nr.2 aus dem „Grünprojekt Neckarknie“
 Renaturierung Filstal (Abschlussarbeit für Sem. LP der HfWU Nürtingen, Tobias Bühler)

MASTERPLAN LANDSCHAFTSPARK NECKAR

DATENBLATT PROJEKTE

STAND: APRIL 2008

Name		
Alternativroute-Neckartalradweg		
Projekt – Nr.	Plan	
PL5	1244/MM	
Landkreis	Stadt	Lage auf der Gemarkung
Esslingen	Plochingen	zwischen der Gemarkungsgrenze Wernau im Bereich des Bruckenwasen bis zur Gemarkungsgrenze Deizisau bei FK 200,100

Maßnahme

Herstellung einer Fluss begleitenden Alternativroute des Neckartalradweges

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Istzustand:

Aktuell verläuft der offizielle Neckartalradweg zwischen Wernau und Plochingen entlang der L 1250 zum Bruckenwasen und weiter in Richtung des verbindenden Fußgängerstegs nach Plochingen.

Vom Fußgängersteg führt der Neckartalradweg in die Plochinger Innenstadt. Er führt aktuell ausschließlich durch die Plochinger Fußgängerzone an die nördlichen Neckarhänge. Von dort verläuft er über eine gut ausgebaute Strecke entlang der L1192 nach Altbach. Von dort verläuft er über den Heinrich-Mayer-Park durch das Gewann „Ghai“ entlang einer von LKWs stark frequentierten Straße, um kurz darauf erst wieder auf den Neckar zu treffen. Auf einer Strecke von 7,31 km verlässt der Neckartalradweg dabei den Neckar und trifft erst an der Altbacher Altarmschlinge wieder auf den Fluss.



Abb.1: bestehender, gut ausgebauter Radweg ohne Bezug zum Neckar



Abb.2: Hinweisschilder in der Plochinger Fußgängerzone

Planung:

Bereits ab der Neckarbrücke der L1207 bei Wernau soll der Neckartalradweg zukünftig auf dem Neckardamm Richtung Landschaftspark Bruckenwasen verlaufen. Ab der Plochinger Gemarkungsgrenze sollte er auf dem bereits bestehenden, gut ausgebauten Freizeitweg des ehemaligen Landesgartenschau Geländes weiter auf dem Damm, vorbei am Umweltzentrum Neckar/Fils, zum Fußgängersteg nach Plochingen geführt werden.

Entlang des Neckars soll das Ufer flussabwärts Richtung Otto-Konz-Brücke naturnäher umgestaltet und gegliedert werden (PL3, Neckarufergestaltung / Verlängerung Bahnstegunterführung). Dabei sollte auch genügend Platz für eine am Neckar verlaufende Alternativroute geschaffen werden. Am „Hafenkopf“ bei der Otto-Konz-Brücke sollte eine Rampe auf das Bauwerk führen*. Die Radwegalternativroute sollte die Brücke nutzen, um an die Bereiche nördlich der Gleisanlagen anzuschließen. Mittels einer zweiten Rampe könnte das nördliche Gewerbegebiet im Bereich der Fabrik- bzw. Eisenbahnstraße erreicht werden. Von dort würde die Route entlang eines „Grünen Korridors“ (PL2a, Umstrukturierung Güterbahnhof, Industrie- und Hafenareal) zwischen der L 1192 und dem Bahnareal Richtung Altbach führen. Der Projektvorschlag PL1 (Grünverbindung Schurwald) sieht den Bau einer Unterführung vor, welche den Neckartalradweg an die rechtsufrige Deizisauer Uferpromenade und somit auch wieder an den Neckar führen würde. Von dort aus kann ein bestehender, schwach frequentierter Erholungsweg genutzt werden, um an den ehemaligen Kraftwerkskanal in Altbach zu gelangen, von wo aus er kurz darauf auf den bestehenden Neckartalradweg im Heinrich-Mayer-Park trifft. Von dort aus sollte der Neckartal-Radweg über das Gewann „Ghai“ abseits der Straße durch eine Allee (zwischen einer bestehenden und einer neu zu pflanzenden Baumreihe) geführt werden. Dieser Wegverlauf sollte über den geplanten Neckarsteg Altbach (AL3) verlängert werden, um eine direkte Anbindung an Esslingen-Zell zu ermöglichen. Von dort aus könnte eine sinnvolle Wegeverbindung entlang des Ufers des Altneckars wieder Anschluss an den bestehenden Neckartal-Radweg finden.

Gesamtlänge der Alternativroute nach PL2a: ca. 6,79 km

Gesamtlänge der Alternativroute nach PL2b: ca. 7,21 km

Länge auf Plochinger Gemarkung: ca. 2,77 km (bei PL2b 2,35 km) + ca. 0,26 km (bestehender Freizeitweg im Bruckenwasen, der noch nicht als Neckartalradweg ausgeschildert ist)



Abb.3: bestehender Verbindungsweg Richtung Altbach



Abb.4: neue Wegführung über Brücke des ehem. Kühlwasserkanal

* eine visionäre Variante (PL2b) beschäftigt sich auch mit Fortführung des Weges entlang des Hafens und einer revitalisierten Neckarschlinge. Dort könnte ebenfalls parallel ein grüner Korridor entstehen, der Raum für eine Alternativroute offen lässt. Diese würde entlang des Kanalstichs und dem Plochinger Yachthafen verlaufen und schließlich an der rechtsufrigen Deizisauer Neckarpromenade anschließen.



Abb. 5: die gelbe, favorisierte Alternativroute des Neckartalradweges ist mit einer Länge von 3,7 km um ca. 420m länger als die visionäre Variante, die orange dargestellt ist (Bildquelle: Achim Mende, Überlingen)

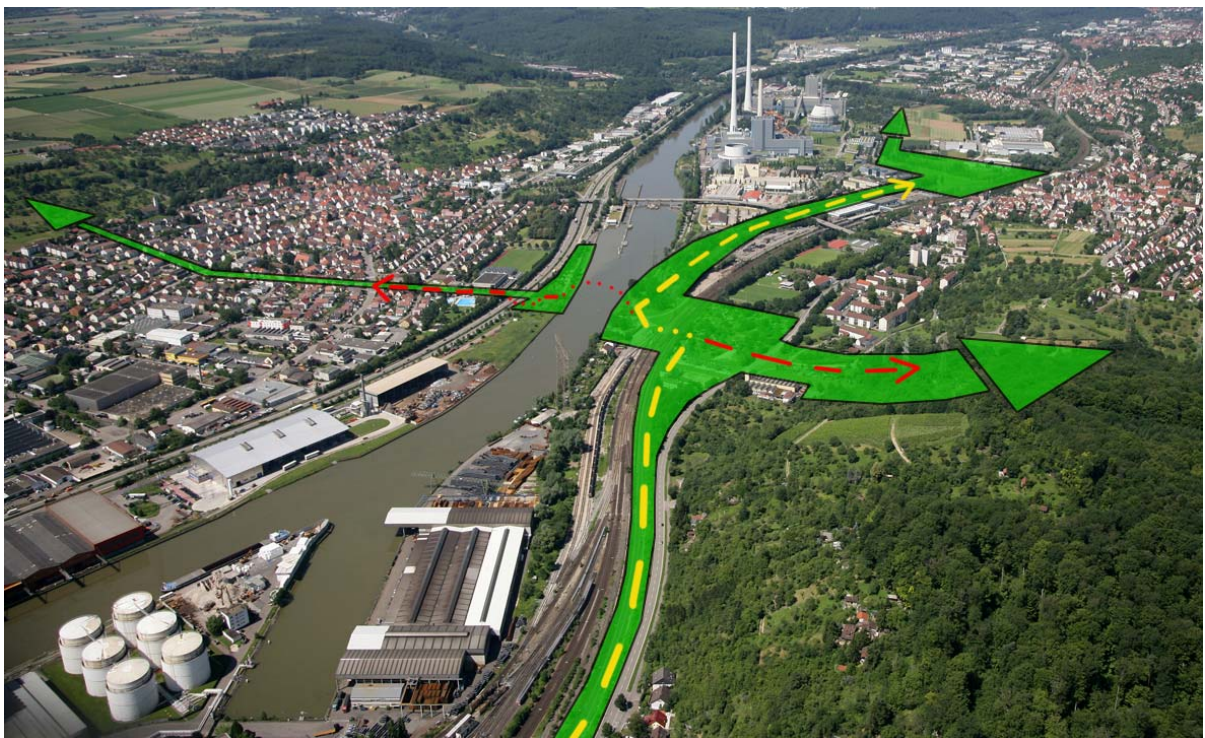


Abb. 6: hier wird der Zusammenhang zwischen der Alternativroute des Neckartalradweges und den Freizeitwegen, die die Höhenrücken miteinander verbinden sollen, deutlich. Gepunktet dargestellt sind Barrieren überwindende Elemente wie z.B. zukünftige Unterführungen und Brücken dargestellt. (Bildquelle: Achim Mende, Überlingen)

Ziel

Erhebliche Verbesserung der Infrastruktur für Naherholung und Tourismus;
 Großprojekt, welches die Durchgängigkeit der Naherholungsgebiete zwischen dem Bruckenwasen, dem Filstal und dem Heinrich-Mayer-Park in Altbach erst richtig ermöglicht;
 hilft dabei die „Marke Neckar“ als Imageträger der Region zu festigen;
 verknüpft neben den bestehenden Naherholungsflächen zusätzlich die potenzielle Adresse PL2b (Umstrukturierung mit der Gestaltung eines Inselkopfs) und die bestehenden Adressen „Deizisauer Neckarpromenade“ und den Heinrich-Mayer-Park in Altbach miteinander. Darüber hinaus verknüpft er die bestehenden Höhenzüge auf der linken und rechten Neckarseite;
 wichtiges Projekt, vor allem in Verbindung mit den geplanten Maßnahmen PL1 (Grünverbindung Schurwald), PL2 (Umstrukturierung Güterbahnhof, Industrie- und Hafenareal), PL3 (Neckarufergestaltung / Verlängerung Bahnunterführung), DE1 (Aufwertung bestehende Adresse links- und rechtsufrig), DE2 (Fußgängersteg Deizisau) und nicht zuletzt AL2 (Grüne Spange alter Neckar).

Umsetzung

bei Realisierung der Projektvorschläge (PL1, 2 und 3)
 relativ kurzfristig, ansonsten mittel- bis langfristig

Stand der Planungen

Idee, wurde aber auch ansatzweise schon
 in der Projektskizze „Grünprojekt Neckar-
 knie thematisiert

Kostenschätzung

keine Angaben

Schwerpunktprojekt der Kommune

-

Bemerkungen

- betrifft neben Wernau, Plochingen und Deizisau noch die Kommune Altbach
- sollte so gebaut werden, dass er von Fußgängern als auch Radfahrern benutzt werden kann
- könnte unterstützend auf die Realisierung von anderen Projekten (PL1, 2 und 3) wirken

Ansprechpartner

Herr Sättele
 Verbandsbaudirektor Plochingen
 Tel.-Nr.: 07153-7005-602

Quellen

Planskizze „Grünprojekt Neckarknie“
 Planstatt Senner, Überlingen

MASTERPLAN LANDSCHAFTSPARK NECKAR

DATENBLATT PROJEKTE

STAND: APRIL 2008

Name

Künstlicher Altarm Plochingen

Projekt – Nr.

PL6

Plan

1244/MM

Landkreis

Esslingen

Stadt

Plochingen

Lage auf der Gemarkung

rechte Uferseite bei FK 200,500

Maßnahme

Anlage eines künstlichen Altarmes auf der rechten Neckarseite

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Istzustand:

Das ehemalige Neckarufer wurde verfüllt und fungiert heute als „wildes“ Kleingartengebiet und Lagerplatz zwischen den Bahngleisen



Abb.1: Blick auf potenzielle Renaturierungsfläche

Planung:

Schaffung eines Altarmes durch Ausbaggern entlang des ehemaligen Neckarufers. Ökologische Aufwertung durch Freilegen des Baches und Herstellung einer offenen Verbindung zum Neckar. Dieser beruhigte Bereich fungiert dann als Jungfischhabitat.

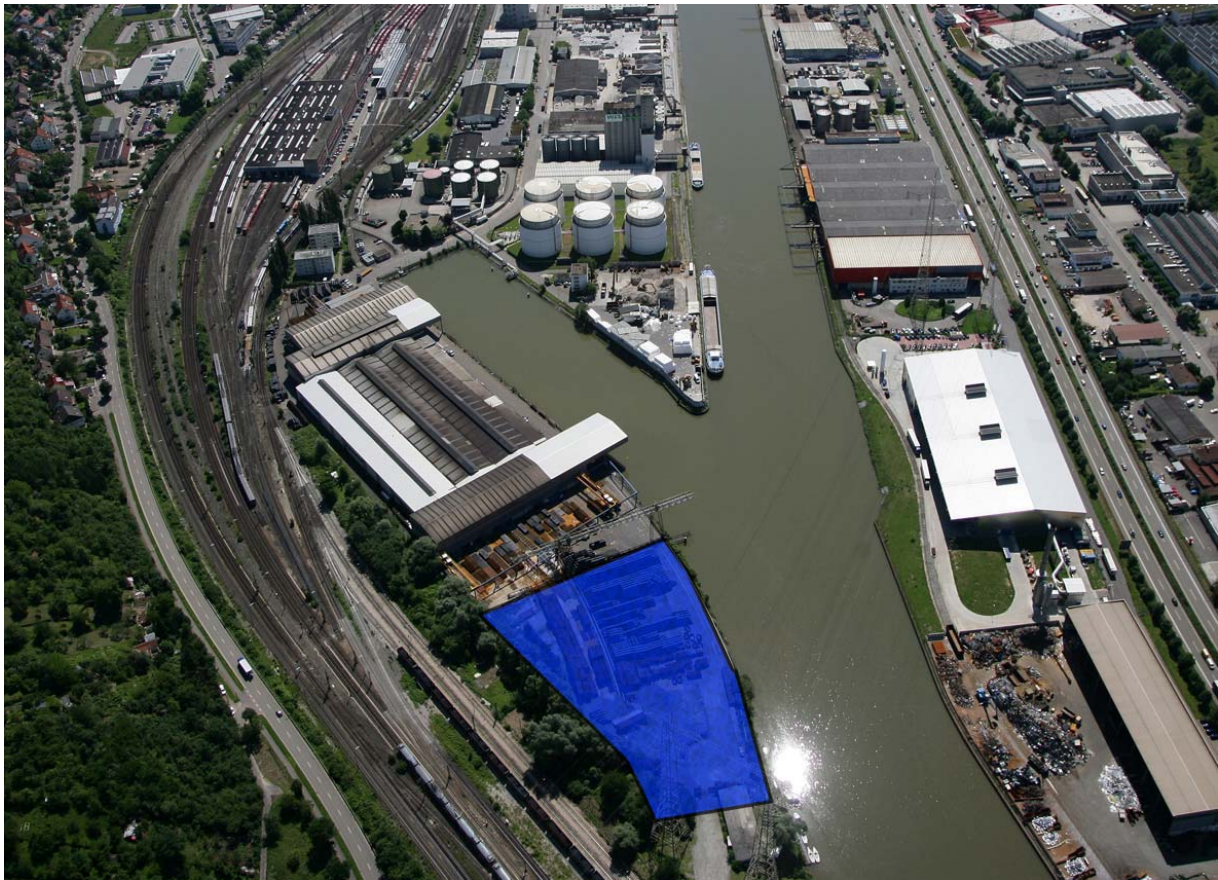


Abb.2: der grobe Bereich, in dem der Altarm entstehen könnte (Bildquelle: Achim Mende, Überlingen)

Ziel

hohe Bedeutung für die Sicherung und Entwicklung naturraumtypischer Lebensräume, da hier ein Jungfischhabitat entstehen soll;
 bedeutender Bestandteil als Trittsteinbiotop in dem bereits aufgebauten Netz der umliegenden Renaturierungsmaßnahmen (das Projektgebiet liegt zwischen den bestehendem Altarm am Bruckenwasen (Büro Stötzer, 1998) und dem realisierten IKoNE-Projekt Nr.47 (Flächenvernässung und Auwaldentwicklung) in Esslingen-Zell);
 trägt zur Eingrünung und Aufwertung von Gewerbe- und Industriegebieten und somit zur Verbesserung der Lebensqualität in der Kommune bei;
 wichtiger Beitrag zur Umnutzung von Brachflächen;
 der Projektvorschlag schafft mit dem bereits bestehenden Altarm auf der linken Neckarseite beim Bruckenwasen Identität. Er fungiert als ein sich wiederholendes, im Neckartal pendelndes Element und verleiht der Kommune ein gewisses Siegel für die „Marke Neckar“

Umsetzung

keine Angaben

Stand der Planungen

Vorplanung

Kostenschätzung

mind. 250 000 € (nach Schätzungen aus dem Jahr 2000,
jedoch abhängig vom Aushubmaterial)

Schwerpunktprojekt der Kommune

-

Bemerkungen

- eine vertiefte Altlastenuntersuchung ist notwendig, da laut Altlastenbehörde die Zusammensetzung der Altablagerungen nicht bekannt ist
- Die Flächeneigentümer sind soweit bekannt die Neckarwerke Stuttgart AG und die Deutsche Bahn AG.

Ansprechpartner

Regierungspräsidium Stuttgart
Referat 53.2 - Landesbetrieb Gewässer
Geschäftsstelle IkoNE, Stuttgart

Büro am Fluss, Am Brückenwasen, Plochingen

Quellen

Planung Regierungspräsidium Stuttgart, IkoNE Maßnahme Nr. 49 (Maßnahmensteckbrief vom „Büro am Fluss“)

Ausschnitt Maßnahmenplan, Maßstab 1 : 10 000





 - Plochingen -
Maßstab: 1 : 10 000