



**Verband Region  
Stuttgart**

Körperschaft  
des öffentlichen Rechts

Pressestelle  
Alexandra Aufmuth

Kronenstraße 25  
70174 Stuttgart

Telefon +49 (0)711 22759-15  
Telefax +49 (0)711 22759-70

E-Mail: [presse@region-stuttgart.org](mailto:presse@region-stuttgart.org)

Aktuell im Internet:  
[www.region-stuttgart.org](http://www.region-stuttgart.org)

## Presseinformation vom 31.03.2022

---

### Regionale Entwicklungsachse beschlossen

**Die Regionalversammlung hat einer Regionalplanänderung für die Festlegung einer Regionalen Entwicklungsachse und von Gemeinden im Siedlungsbereich zwischen den Mittelzentren Ludwigsburg/Kornwestheim und Backnang zugestimmt. Rechtskraft erhält die Planungsänderung nach Genehmigung durch das Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen.**

10 STUTTGART: Die neue Regionale Entwicklungsachse verläuft entlang der S-Bahn-Linie S4 zwischen Marbach und Backnang – diese Schienenverbindung war ein wichtiges Kriterium, das der Regionalplanänderung zugrunde liegt. Der Bereich der Entwicklungsachse umfasst die Kommunen Erdmannhausen, Kirchberg an der Murr, Affalterbach und Burgstetten inklusive des Ortsteils Burgstetten-Erbstetten, die den Status als „Gemeinden im Siedlungsbereich“ und damit erweiterte Entwicklungsmöglichkeiten erhalten. Die Änderung des Regionalplans betrifft nicht die festgelegten Regionalen Grünzüge und Grünzäsuren. Zusätzliche Bautätigkeiten, die der neue Status als „Gemeinden im Siedlungsbereich“ den Kommunen ermöglicht, sind also nach wie vor nur dort zulässig, wo keine Konflikte mit im Regionalplan festgelegten Freiraumfunktionen zu erwarten sind. Die konkreten Siedlungsflächen und Baugebiete werden im Rahmen der  
20 Bauleitplanung von den jeweiligen Kommunen beschlossen.

### Hintergrund der Festlegung der Regionalen Entwicklungsachse zwischen den Mittelzentren Ludwigsburg/Kornwestheim und Backnang

Der Landesentwicklungsplan gibt vor, dass Siedlungswachstum insbesondere an Standorten erfolgen soll, die über einen leistungsfähigen ÖPNV-Anschluss verfügen. Ziel dabei ist es, dass möglichst viele Menschen einen besseren Zugang zum Nahverkehr erhalten und sich infolgedessen der Anteil öffentlicher Verkehrsmittel am Gesamtverkehrsaufkommen erhöht. Dieses Prinzip wird über die Ausweisung sogenannter Siedlungsachsen umgesetzt. Je nach Lage zu diesen Achsen sind die Gemeinden in  
30 der Region Stuttgart in zwei Kategorien eingeteilt: Gemeinden an einer Entwicklungsachse liegen im Siedlungsbereich. Das heißt, sie dürfen und sollen bei der Ausweisung von Wohn- und Gewerbeflächen auch Wanderungsgewinne berücksichtigen – über den Bedarf der ansässigen Bevölkerung und Unternehmen hinaus. Das heißt, neue Baugebiete können so bemessen werden, dass in den Gemeinden auch Zuzug miteinkalkuliert wird. Zudem erhöht sich die Bruttowohndichte, die für die Berechnung zugrunde

gelegt wird, von 55 auf 60 Einwohner pro Hektar. Die Gemeinden, die nicht im Siedlungsbereich behalten dabei ihr Recht auf die Bereitstellung von Bauflächen im Rahmen ihrer „Eigenentwicklung“. Mit dem Ausbau der S-Bahn-Linie S4 zwischen Marbach und Backnang wurde die Schienenverbindung für die Anrainergemeinden Erdmannhausen, Kirchberg an der Murr, Affalterbach und Burgstetten aufgewertet. Damit erfüllt dieser Bereich eine wesentliche Voraussetzung, um als „Regionale Entwicklungsachse“ festgelegt zu werden. Ein Automatismus zur Festlegung Regionaler Entwicklungsachsen entlang von Bahnstrecken besteht allerdings nicht.

### **Ablauf einer Regionalplanänderung**

Im Rahmen des Regionalplanänderungsverfahrens werden die unterschiedlichen Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung – soziale, ökologische und ökonomische Belange – und die damit jeweils verbundenen Wirkungen systematisch erfasst, ausgiebig beleuchtet und gegenübergestellt. Auf dieser Grundlage werden ein Entwurf zur Änderung des Regionalplanes erarbeitet sowie ein umfassender Umweltbericht erstellt, die nach Freigabe durch die Regionalversammlung offengelegt werden. Dabei besteht sowohl für Träger öffentlicher Belange, Städte und Gemeinden als auch für die Bürgerinnen und Bürger die Gelegenheit, Anregungen zur Planung vorzubringen. Die Abwägung von privaten und öffentlichen Belangen ebenso wie die abschließende Entscheidung über die Änderung des Regionalplans liegen dann wieder bei der Regionalversammlung. Rechtskraft erhält die Planänderung mit der Genehmigung durch das Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen als Oberste Landesplanungsbehörde. Die Entscheidung darüber, ob die zusätzlichen Entwicklungsmöglichkeiten auch tatsächlich genutzt und konkrete Flächen entwickelt werden, bleibt jedoch Aufgabe der Gemeinden.

60

### **Stimmen aus der Regionalversammlung**

„Der Mangel an Wohnraum war eines der beherrschenden Themen für den Verband Region Stuttgart in den vergangenen Wahlperioden und ist es auch heute noch“, betonte Michael Schreiber (CDU/ÖDP). Es mache nirgends mehr Sinn Freiraum für Wohnungsbau aufzugeben, als im unmittelbaren Einzugsbereich der Schiene. „Alle Untersuchungen belegen, dass eine Siedlungsentwicklung entlang der Schiene dazu beitragen kann, die Belastung der Straße zu reduzieren, weil sich Verkehr auf die Schiene verlagert“, so Schreiber. Zwar habe Affalterbach keinen S-Bahn-Halt, aber einen Einpendlerüberschuss aufgrund vieler Arbeitsplätze vor Ort, was die Höherstufung rechtfertige. Rielingshausen hätte hingegen einen Auspendlerüberschuss, sodass die Siedlungsentwicklung auf den Hauptort konzentriert werden sollte. „Allein mit der Ausweisung dieser Regionalen Entwicklungsachse und der Aufstufung von vier Gemeinden im Siedlungsbereich werden wir den Wohnungsmangel in der Region nicht beheben. Aber es ist ein weiterer kleiner Schritt von vielen, die wir schon seit Jahren unternehmen“, konstatierte Michael Schreiber.

70

Dorothee Kraus-Prause (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) betonte, dass es schon bei der Erstellung des Regionalplanes vorrangiges Ziel gewesen sei, Siedlung und Verkehr zusammenzudenken. Deshalb würden Gemeinden entlang der Verkehrsachsen als

80 Kommunen im Siedlungsbereich eingestuft, anders als die Eigenentwicklergemeinden, die häufig um vertaktete Busverkehre kämpften. „Mit dieser neuen Einstufung geht auch eine höhere Siedlungsdichte und damit eine effizientere Flächennutzung einher“, so Kraus-Prause. Ihre Fraktion teile die Abwägungen der Verwaltung. Wichtig sei ihnen, dass mit den neuen Festlegungen der regionale Freiraumschutz mit den festgelegten Grünzügen und Grünzäsuren bestehen bliebe. Die Fraktion hoffe und erwarte, dass die Kommunen in der Bauleitplanung diese mit geschärftem Blick auf den Flächen- und Klimaschutz bewältige. Auch die Würdigung einzelner Schutzgüter, die im Umweltbericht benannt seien, erfolge in nachgeordneten Verfahren, auf deren Genauigkeit und Sorgfalt BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bauen.

90

Laut Wilfried Wallbrecht (Freie Wähler) sei eine Änderung des Regionalplans 2009 aufwendig und gut zu überlegen. „Wir Freien Wähler stehen zu diesem Konzept, auch wenn es – wie jedes Konzept - Vorteile, aber auch Nachteile hat“, betonte Wallbrecht. „Aber wir sind damit bisher gut gefahren und sehen auch kein besseres Konzept.“ Für die Freien Wähler sei jedoch wichtig, dass es keine neue Abgrenzung von Grünzügen/Grünzäsuren zu Siedlungsflächen gebe. „Wohl aber werden die sogenannten ‚Flächen als Siedlungsbereich‘ ausgeweitet, sozusagen ein Upgrading gegenüber dem bisherigen Status als Gemeinden mit Eigenentwicklung.“

100 Regina Traub (SPD) betonte, dass die Ausweisung als Siedlungsbereich nicht nur eine prozentual höhere Flächenausweisung bedinge, sondern auch einen höheren Dichtewert bei der Bebauung fordere. Ob diese Dichtewerte ausreichen, habe ihre Fraktion schon mehrfach infrage gestellt. „Für uns sind sie entscheidend, denn damit ist nicht zu befürchten, dass es zu einem erheblichen Verbrauch von Freiflächen kommt. Die Freiräume rund um die Siedlungslagen sind auch weiterhin durch regionale Grünzüge und Grünzäsuren geschützt“, so Traub.

110 Die zwischenzeitlich an das S-Bahn-Netz angebundenen Gemeinden erfüllten laut Klaus Mauch (AfD/FR) die Voraussetzungen für die Festlegung als Gemeinden im Siedlungsbereich und den damit verbundenen erweiterten Spielräumen hinsichtlich der Ausweisung von Wohnflächen. Seine Fraktion begrüße ausdrücklich das entstehende wirtschaftliche entwicklungspolitische Veränderungspotenzial. „Wir unterstützen auch ausdrücklich die damit einhergehende Förderung des ÖPNV. Es darf dabei indes nicht vernachlässigt werden, dass auch der Individualverkehr angemessen und im Interesse der betroffenen Bevölkerung zu berücksichtigen ist“, appellierte Mauch.

120 Für Kai Buschmann (FDP) seien unter den aktuellen Gegebenheiten Konzepte hinfällig, die sich nur auf schienengestützten ÖPNV als Kriterium stützen. Internetbasierte Arbeitsweisen, autonomes Fahren, neue Formen des Nahverkehrs und alternative Antriebsarten hätten Auswirkungen auf die Bewertung der Arbeitswege. Zudem benötige es einer Gewerbe- und Industriegebietsentwicklung, die die Verlagerung von Arbeitsplätzen in wohnortnahe Gebiete unterstützt. All dies würde den „Abschied von den zentralörtlichen Bereichen fördern“, so Buschmann.

130 Laut Sebastian Lucke (DIE LINKE/PIRAT) reiche die alleinige günstige Lage zum schienegebundenen Nahverkehr nicht aus. „Es müssen noch weitere Nachhaltigkeitskriterien für die weitere Aufwertung von diesen Gemeinden hinzukommen“, betonte er. Er regte kompaktes Bauen und bezahlbare Wohnraum für möglichst viele Menschen an. Lucke appellierte Orts- bzw. Stadtentwicklungskonzepte von den entsprechenden Gemeinden einzufordern und somit eine Auseinandersetzung mit Bodenschutz und kompakter baulicher Dichte.

---

31.03.2022/wa, aa