

2. Sitzung Projektlenkungsausschuss

am 24. September 2025, 18:00 – 21:00 Uhr
im großen Sitzungssaal, Rathaus Göppingen

Teilnehmende

Teilnehmende der Veranstaltung waren Bürger*innen, Vertreter*innen von Interessensverbänden, Stadträtinnen und Stadträte, OB Maier, BM Noller und Beschäftigte der Stadtverwaltung.

Ziel und Gegenstand der Veranstaltung

Die Stadt Göppingen befindet sich im Prozess, ihre zukünftige Entwicklung durch die Fortschreibung ihres Stadtentwicklungskonzeptes als klimaangepasstes Stadtentwicklungs- und Mobilitätskonzept (SMK) aktiv zu gestalten. Die Erarbeitung des SMK wird durch einen umfassenden Beteiligungsprozess begleitet.

Zentraler Bestandteil des Prozesses ist der Projektlenkungsausschuss (PLA). Die zweite Sitzung des PLA dient der Diskussion des Entwurfs für das Entwicklungskonzept sowie der Entwürfe für die fünf sogenannten Fokusräume. Die Anmerkungen und Diskussionsergebnisse fließen in die weitere Bearbeitung ein und münden schließlich in konkreten Maßnahmenvorschlägen. Die Diskussion findet unter Moderation der drei mit der Erstellung des SMK beauftragten Planungsbüros USP Projekte, gevas und PSU statt.

Tagesordnung

- 18:00 Begrüßung und Einführung
- 18:10 Vorstellung Ziele- und Entwicklungskonzept
- 18:30 Gruppenarbeit: Entwicklungskonzept
- 19:00 Pause
- 19:10 Vergemeinschaftung und Plenumsdiskussion
- 19:40 Fokusräume Vorstellung und Plenumsdiskussion
- 20:50 Zusammenfassung und Ausblick
- 21:00 Veranstaltungsende

Begrüßung und Vorstellung des Entwicklungskonzepts

Nach der Begrüßung durch Herrn OB Maier und Frau Dr. Rube (USP), die moderierend durch den Tag führt, präsentieren die drei Planungsbüros USP, PSU und gevas in Kurzform ihren

gemeinsamen Entwurf des Entwicklungskonzepts, das auf den vom Gemeinderat am 30.03.2025 in einer Klausur erarbeiteten Zielen, der fachlichen Analyse des Status Quo sowie den Ergebnissen weiterer bisheriger Beteiligungsveranstaltungen beruht. Die Präsentationsinhalte stellen einen Arbeitsstand dar.

Das Zielbild aus der Gemeinderatsklausur lautet wie folgt:

Göppingen ist 2035

ein lebendiger Wohlfühlort für alle mit einer fröhlichen, stolzen, vielfältigen und engagierten Stadtgemeinschaft mit Herz füreinander. Die Stadt bietet vielfältige Treffpunkte mit Aufenthaltsqualität, grüne Wohlfühlzonen mit Wasser sowie Mobilitätsangebote, die zu allen passen. Die Kernstadt ist gut erreichbar und eng mit den Bezirken vernetzt. Die Sport- und Kulturstadt Göppingen ist ein starker und innovativer Wirtschaftsstandort sowohl mit einer belebten und funktionsfähigen Innenstadt, die zum Flanieren einlädt, als auch mit einer breiten Versorgung in allen Stadtbezirken, der sich durch Sicherheit und Sauberkeit auszeichnet.



Ergebnisse der Sitzung des Projektlenkungsausschusses

1. Entwicklungskonzept

In drei Gruppen wird jeweils das Entwicklungskonzept diskutiert. Im Folgenden sind die Diskussionsergebnisse aufgeführt.

Stadtentwicklung:

Zunächst wird die Frage aufgeworfen, wo Gewerbeentwicklung stattfinden kann bzw. soll. Im Entwurf des Entwicklungskonzepts ist vorgesehen, die Areale von Boehringer und Schuler in moderne, gemischt genutzte Quartiere umzuwandeln, die Raum für Gewerbeansiedlungen bieten. Darüber hinaus setzt das Konzept auf die Nachverdichtung des Stauferparks sowie im Bereich der Jahnstraße und der Heininger Straße. Eine Erweiterung des Stauferparks nach Süden wird als „Notreserve“ für Gewerbeansiedlungen mit großem Flächenbedarf angesehen. Es wird darauf hingewiesen, dass in die Prüfung einer solchen Erweiterung die anliegende Bevölkerung einbezogen werden soll. Zudem handelt es sich beim Stauferpark Süd um ökologisch wertvolle Flächen, die sowohl für den Artenschutz als auch für die Klimawandelfolgenanpassung relevant sind.

Nachverdichtung wird im Allgemeinen begrüßt. Allerdings wird betont, diese nicht zulasten von Begrünung und Klimawandelfolgenanpassung zu betreiben. Laut Konzeptentwurf ist die Machbarkeit von Nachverdichtungsmaßnahmen auf Quartiersebene zu prüfen. Im Rahmen des SMK wird dies für die fünf Fokusräume getan. Die Planungsbüros kommen dabei zu dem Ergebnis, dass sich in Hohenstaufen und den Wohngebieten am Österbach Potenziale für behutsame Nachverdichtung für das Wohnen sowie im Fokusraum Jahnstraße Nachverdichtungspotenziale für das Gewerbe bieten. Im Gegensatz dazu stehen die Nordstadt und die südöstliche Innenstadt. In diesen Quartieren hat die Klimawandelfolgenanpassung Vorrang und es gilt eher, zu entsiegeln als zu verdichten.

Mit Sorge wird darauf geschaut, wie die Stadt Innenentwicklung und Nachverdichtung umsetzen kann, um weiteren Wohnraum zu schaffen. Dabei helfen zum einen formelle Planungsinstrumente wie Bebauungspläne und zum anderen Maßnahmen wie aktive Baulandmobilisierung und das Betreiben einer Flächenbörse.

Klima und Biodiversität:

Es wird der Wunsch geäußert, im Konzept aufzuzeigen, wie das Schwammstadtprinzip umgesetzt werden kann. Für die Fokusräume geschieht dies exemplarisch. Jedoch stellen auch die Entwürfe für die Fokusräume keine Ausführungsplanung dar, sodass diese in Nachfolgeprojekten zum SMK vorzunehmen ist. Als größte Hürde auf dem Weg zur Schwammstadt wird die Flächenverfügbarkeit gesehen.

Als Räume, die sich sehr stark aufheizen und in denen es Anpassungsmaßnahmen bedarf, werden die Gartenstraße sowie der Bereich um die Bushaltestelle Schützenstraße genannt.

Mobilität:

Den Teilnehmenden ist es ein Anliegen, dass für den überörtlichen Verkehr eine Verlagerung bzw. zumindest eine Verkehrsberuhigung geschaffen wird. Dazu werden Ortsumfahrungen für Lebenhausen, Bezgenriet und Holzheim gefordert. Neben den massiven Eingriffen in die Landschaft führen Ortsumfahrungen i.d.R. jedoch zu mehr Kfz-Verkehr, da sie diesen beschleunigen und dadurch attraktiver machen. Alternativ sollen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in den Ortschaften durchgeführt werden. Explizit genannt wird dabei die Einführung von Tempo 30 in Bezgenriet und Lebenhausen.

Der Vorschlag wird eingebracht, Superblocks in der Kernstadt einzurichten, um Straßen zu entsiegeln und zu begrünen, aber dennoch befahrbar zu halten. Superblocks stellen jedoch nur eine effektive Lösung dar, wenn signifikanter Durchgangsverkehr vorhanden ist, der umgeleitet werden soll. Dies ist im untergeordneten Straßennetz in Göppingens Kernstadt nicht der Fall. Dennoch sieht das Konzept vor, in der Innenstadt Straßen so zu gestalten, dass sie weniger auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet sind.

Das Thema eines Shared Space in der Hauptstraße vom Marktplatz bis zum Schillerplatz wird in die Diskussion eingebracht. Ein sogenannter Shared Space ist verkehrsrechtlich in Deutschland nicht vorhanden. Ein verkehrsberuhigter Bereich (umgangssprachlich Spielstraße) bringt Vorgaben an die Gestaltung bzw. Wahl der Bodenbeläge, die Parkregelung etc. mit sich. Alternativ kann das Verkehrsverhalten durch eine entsprechend verlangsamernd wirkende Gestaltung eines Straßenraums auch ohne Einführung eines verkehrsberuhigten Bereichs gelenkt werden und so zu mehr Gleichberechtigung im Straßenraum führen.

Es wird betont, dass ÖPNV und Radverkehr die wesentlichen Fortbewegungsmittel für Jugendliche sind. Damit geht die Forderung einher, denn ÖPNV auszubauen sowie die Nördliche Ringstraße zu gestalten, da sie eine zentrale Achse für Schüler*innen ist.

Überdies wird die Idee eingebracht, eine Ringbuslinie einzuführen, welche die zahlreichen Geschäfte und Märkte anfährt, die sich um die Innenstadt verteilen.

Die Frage wird aufgeworfen, ob es möglich ist, mehr Straßen, die in Ost-West-Richtung durch die Innenstadt verlaufen, als Einbahnstraßen zu führen.

Für die Ulrich- und die Burgstraße werden verschiedene Varianten diskutiert. Für beide wird gewünscht, dass sie für den Kfz-Verkehr geöffnet bleiben. Für die Burgstraße wird vorgeschlagen, sie als Einbahnstraße zu führen. Zudem steht im Raum, in der Ulrichstraße eine Fahrradstraße einzuführen.

Es wird kritisch angemerkt, dass der Fußverkehr, und dabei insbesondere die Barrierefreiheit, bislang vernachlässigt werde und künftig gestärkt werden solle. Dazu wird kritisiert, dass im Stadtzentrum viele Bushaltestellen nicht barrierefrei und damit schwer zugänglich für Ältere und Mobilitätseingeschränkte sind. Auch wird der Wunsch geäußert, den Fuß- und Radverkehr stets getrennt zu führen, anstatt wie aktuell an manchen Stellen auf geteilten Wegen.

Außerdem wird das Anliegen vorgebracht, Anwohnerparkmöglichkeiten im Bodenfeld zu schaffen.

Sonstiges:

Es wird darum gebeten, zusammenzufassen, ob das SMK zum jetzigen Zeitpunkt bereits neue Erkenntnisse bzw. eine Bestätigung bisheriger städtischer Aktivitäten liefern konnte.

Die aktuellen Themen und Herausforderungen sind in der Stadt- und Mobilitätsplanung bereits bekannt. Der Konzeptentwurf betont jedoch in aufschlussreicher Weise die besondere Dringlichkeit von Hitze- und Starkregenanpassung.

Einige planerische Gedanken und Ideen decken sich mit dem letzten Stadtentwicklungskonzept der Stadt Göppingen, was den damaligen Maßnahmen Bestätigung verleiht.

Neue Gedanken ergeben sich insbesondere aus der integrierten Betrachtung zwischen Stadt- und Mobilitätsplanung sowie Klimaanpassung.

Es kommt die Frage auf, wie das SMK der Bevölkerung vermittelt und diese zum Mitmachen angeregt werden soll.

Das Konzept wird eine Maßnahmenliste enthalten, die neben räumlichen auch kommunikative, partizipative und soziale Maßnahmen umfassen wird. Dazu werden beispielsweise die Einrichtung einer Stelle zur aktiven Bauland- und Wohnraummobilisierung oder die Organisation eines ehrenamtlichen Patenschaftssystems für Personen, die sich einsam fühlen, gehören. Darüber hinaus wird auch bei an das SMK anschließenden Planungen wie Feinuntersuchungen sowie bei der Umsetzung weitere Beteiligung der jeweils betroffenen Bevölkerung empfohlen.

Die Tiefe der Bearbeitung des Konzeptentwurfs wird gelobt.

2. Fokusräume

Nach der Vorstellung der fünf Fokusräume inkl. der vorgeschlagenen Maßnahmen und den Rückmeldungen aus der öffentlichen Konzeptwerkstatt durch die drei Planungsbüros, werden diese im Plenum diskutiert.

Allgemein:

Konkretisierungen der Maßnahmen wie Kostenschätzungen, eine detaillierte Auflistung der nötigen Akteur*innen zur Umsetzung der jeweiligen Maßnahme und Ähnliches werden in Folgeprojekten des SMK wie Feinuntersuchungen und Machbarkeitsstudien erarbeitet.

Die Entwürfe stellen einen Vorschlag zur Bewältigung von Zielkonflikten dar, weil sie unter Berücksichtigung von verschiedenen Interessen, Bedürfnissen und Anforderungen räumliche Maßnahmen vorschlagen.

I. Hohenstaufen

Der Gedanke eines Tunnels unter Hohenstaufen zur Entlastung der Reichsdorfstraße wird in die Diskussion eingebracht, jedoch u.a. aufgrund der Kosten sogleich wieder verworfen. Auch eine Umfahrungsstraße dürfte wie oben bereits beschrieben auch für Hohenstaufen keine realistische Option sein.

Die Reichsdorfstraße wird als wichtige Verkehrsverbindung zwischen Fils- und Remstal angesehen. Daher wird angeregt, die Ortsmitte an anderer Stelle als im Entwurf vorgesehen zu gestalten. Allerdings befindet sich zum einen an dieser Stelle sowohl die städtebauliche als auch die historische Ortsmitte und zum anderen ist es das Ziel, die Zerschneidung des Ortes zu überbrücken. Auch sind Ortsmittengestaltungen bei deutlich höheren Verkehrsmengen möglich, als es in Hohenstaufen der Fall ist.

Es wird angemerkt, dass die Ailstraße zu eng und v.a. zu steil ist, um als zentrale Radverkehrsachse zu fungieren. Ein Vorschlag lautet, die Straße so zu belassen, wie sie derzeit ist.

Darüber hinaus wird angezweifelt, ob eine genossenschaftliche Lösung für die Nahversorgungssituation funktionieren wird, da Hohenstaufen zu klein dafür sei. Alternativ wird ein „Tante M Laden“ vorgeschlagen, der ohne Personal betrieben wird.

Insgesamt werden die vorgeschlagenen Maßnahmen als stimmiges und verständliches Konzept für Hohenstaufen angesehen.

II. Österbach

Der Entwurf für den Österbach wird gelobt.

Eine Anmerkung bezieht sich auf das Gebäude in der Nähe des Barbarossasees, für das im Entwurf eine Aufstockung empfohlen wird. Dieses wird derzeit bereits umgebaut.

Es wird darum gebeten, die Funktionsweise des Wasserrückhalts auf den Terrassen im Österbachgrünzug zu erläutern. Dadurch dass auf den Terrassen leichte Mulden bzw. Absenkungen ausgebildet werden sollen, kann sich an diesen Stellen Wasser ansammeln und zurückgehalten werden.

III. Jahnstraße

Die Anmerkung wird eingebracht, dass der Radschnellweg beidseitig eingezeichnet ist, die aktuellen Planungen ihn jedoch nach ausführlicher Prüfung zweispurig auf der Nordseite vorsehen.

Auf Nachfrage wird erläutert, dass die aktuelle Abbiegespur zu einem Multifunktionsstreifen umgewandelt werden soll. Die Abbiegestreifen sollen verkürzt werden, um Raum für Begrünung und Querungshilfen zu schaffen.

Der Entwurf für die Fils wird für gut befunden und als sehr plastisch und Vorfreude weckend gelobt. Allerdings wird er auch als sehr visionär angesehen. Für die Stege über die Fils wird vorgeschlagen, sie als breite Brücken mit Aufenthaltsbereichen herzustellen. Außerdem wird der Vorschlag eingebracht, die Gebäudestellung an der Nordseite der Jahnstraße so auszurichten, dass die Gebäude sich zur Fils hin öffnen, anstatt sie abzuriegeln.

IV. Südöstliche Innenstadt

Es wird angemerkt, dass die Errichtung eines Parkhauses im Osten der Vorderen Karlstraße nicht sinnvoll ist, wenn die Straße an dieser Stelle abgehängt wird.

V. Nordstadt

Auf Nachfrage wird die Qualität der Fußwege im Entwurf erläutert. Die Wege sind teilweise zwei und teilweise drei Meter breit. Die Sicherheit für Zufußgehende wird dadurch erhöht, dass zum einen das Parken in den Kreuzungsbereichen baulich verhindert wird und zum anderen Fahrbahnverschwenkungen entlang der Freihofstraße in Kreuzungsbereichen den Radverkehr verlangsamen.

Auch die mögliche Lebensdauer von Straßenbäumen unter den vorhandenen, beengten Lebensbedingungen wird thematisiert. Zum Wohl der Bäume sollte Regenwasser vor Ort verwendet anstatt abgeleitet werden, was darüber hinaus dem Starkregenmanagement zugutekommt. Überdies werden derzeit neue Substrate entwickelt, die mit Gehweg und Fahrbahn überbaut werden können. Des Weiteren werden aktuell neue Richtlinien für Stadtbäume erarbeitet, die z.B. Mindestvolumina für Wurzelräume enthalten.

Zusätzlich wird von den Teilnehmenden vorgeschlagen Grüne Taschen bzw. Pocketparks in den Entwurf zu integrieren.

Weiteres Vorgehen, nächste Schritte

Die Ergebnisse der Sitzung des Projektlenkungsausschusses in Form von Anmerkungen zum Stand der Planung finden Berücksichtigung in der weiteren Bearbeitung. Auf Basis der anschließend überarbeiteten Pläne werden vom Planungsteam in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung Maßnahmen für die Gesamtstadt entwickelt, deren Umsetzung zur Verwirklichung der Ziele des Stadtentwicklungs- und Mobilitätskonzepts beitragen soll. Das Konzept wird dem Gemeinderat im kommenden Jahr zum Beschluss vorgelegt.

06.10.2025, gez. Tim Schneider, USP Projekte GmbH

Anlagen:
Präsentation