

Frühzeitige Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 1 BauGB

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden nach § 4 Abs.1 BauGB wurde im September/Oktober 2016 durchgeführt. Die Prüfung der vorgebrachten Anregungen hat Folgendes ergeben:

| Anregungen der Behörden | Stellungnahme der Verwaltung | Berücksichtigung |
|--|---|------------------|
| Das Amt für Umweltschutz weist darauf hin, dass der Geltungsbereich außerhalb des Quellenschutzgebietes für die Heil- und Mineralquellen von Stuttgart-Bad Cannstatt und -Berg und außerhalb eines Wasserschutzgebietes liegt (Verordnung des Regierungspräsidiums Stuttgart zum Schutz der staatlich anerkannten Heilquellen in Stuttgart-Bad Cannstatt und Stuttgart-Berg vom 11. Juni 2002). | Der Hinweis wurde in den Umweltbericht aufgenommen. | ja |
| Nach der hydrogeologischen Baugrundkarte ist nach Aussage des Amtes für Umweltschutz im Geltungsbereich mit einem Grundwasserstand zwischen 426,0 und 430,0 m ü. NN zu rechnen. Diese Angabe gibt die großräumige Grundwassersituation wieder, von der kleinräumige Abweichungen jederzeit möglich sind. | Der Hinweis wurde in den Umweltbericht aufgenommen. In den textlichen Festsetzungen wird auf die zwischenzeitlich vorliegenden Ergebnisse der drei Grundwasserbeobachtungspegel hingewiesen. | ja |
| Das Amt für Umweltschutz weist darauf hin, dass bei Baugenehmigungsverfahren bzw. wasserrechtlichen Erlaubnisverfahren Auflagen und Regelungen zum Schutz des Grundwassers getroffen werden. | Der Hinweis wurde sowohl als Hinweis in die textlichen Festsetzungen als auch in den Umweltbericht aufgenommen. | ja |
| Nach Ansicht des Amtes für Umweltschutz hat das Vorhaben voraussichtlich keine nachteiligen Auswirkungen auf die natürlichen Bodenfunktionen. Die Bodenqualität im Bereich der Bebauung, den Park- und Verkehrs- | Da die zwischenzeitlich vorliegende BOKS-Bilanzierung ein Defizit von 0,85 BOKS-Punkten ergeben hat und es sich beim Schutzgut Boden um eine endliche, nicht oder nur über sehr lange Zeiträume hinweg regenerierbare natürliche Ressource handelt, wurde im Umweltbericht entsprechend | nein |

| | | |
|---|---|------|
| flächen ist als Qualitätsstufe 0 (fehlend) und Qualitätsstufe 2 (gering) eingestuft. | dargelegt, dass die Realisierung der Planung nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Boden hat. | |
| Die geplanten Grün- und Pflanzstreifen auf bisher versiegelten Flächen können nach Ansicht des Amtes für Umweltschutz bei vollständiger Entsiegelung mit fach- und standortgerechter Rekultivierung einen Gewinn an Bodenindexpunkten bewirken. | Die Bilanzierung auf Grundlage des Bodenschutzkonzeptes Stuttgart (BOKS) ergibt für den vorliegenden Bebauungsplan einen Verlust von 0,85 Bodenindexpunkten im Vergleich zum Ist-Zustand. Der Eingriff in das Schutzgut Boden ist nachteilig, aber nicht erheblich. | nein |
| Da das Vorhaben nach Ansicht des Amtes für Umweltschutz voraussichtlich keine nachteiligen Auswirkungen auf die natürlichen Bodenfunktionen hat, ist die Spalte 3 in der Tabelle Checkliste Schutzgut Boden fälschlicherweise angekreuzt. Auch der Teilsatz in der Zeile „Standort für Kulturpflanzen/Bodenfruchtbarkeit“ muss aufgrund der Verkleinerung des Geltungsbereichs gestrichen werden (im unbebauten östlichen Bereich als hoch, Qualitätsstufe 4). | Der Umweltbericht wurde entsprechend korrigiert, nachdem der ursprünglich vorgesehene größere Geltungsbereich verkleinert worden ist. Zu Beginn des Bebauungsplanverfahrens war geplant, die östlich angrenzende Fläche im Bereich der ehemaligen Sportinsel mit einzubeziehen. | ja |
| Eine vorläufige Bilanzierung auf Grundlage des Bodenschutzkonzeptes Stuttgart (BOKS) wurde nach Aussage des Amtes für Umweltschutz nicht durchgeführt. Es wird jedoch von einer ausgeglichenen oder positiven Bilanz ausgegangen. | Die Bilanzierung auf Grundlage des Bodenschutzkonzeptes Stuttgart (BOKS) ergibt für den vorliegenden Bebauungsplan einen Verlust von 0,85 Bodenindexpunkten im Vergleich zum Ist-Zustand. Der Eingriff in das Schutzgut Boden ist nachteilig, jedoch nicht erheblich. | nein |
| Eine Bilanzierung auf Grundlage der Methode des Bodenschutzkonzeptes Stuttgart (BOKS) wird durch das Amt für Umweltschutz durchgeführt, sobald Einzelheiten der Planung die die Maße der baulichen Nutzung bekannt sind. | Siehe oben. | ja |
| Im Rahmen der weiteren Planungen sollte nach Ansicht des Amtes für Umweltschutz für die entwässerungstechnische Erschließung des Gebiets ein modifiziertes Entwässerungssystem angestrebt werden, mit | Eine Wiederbelebung des Schwarzbaches wurde in der Machbarkeitsstudie ausgeschlossen. Grund hierfür war die nicht dauerhaft zuverlässige Speisung eines Bachlaufs durch den Schwarzbach. | ja |

| | | |
|---|--|------------------|
| <p>dem Ziel, das Niederschlagswasser von Flächen mit geringer Verschmutzung möglichst im Plangebiet zurückzuhalten und einer Nutzung, Versickerung/Verdunstung oder einer ortsnahen Ableitung zuzuführen.</p> <p>Der in der beauftragten Machbarkeitsstudie vorgesehene oberirdische Wasserlauf könnte ggf. für eine Ableitung als Vorflut dienen. Nur der behandlungsbedürftige Anteil des Niederschlagswassers soll in die Mischwasserkanalisation abgeleitet werden.</p> | <p>Für die Umsetzung von Rückhalte- und Versickerungsanlagen im südlichen Grünstreifen wurden auf Grundlage des geologischen Gutachtens vom 31. Oktober 2016 und einer geotechnischen Stellungnahme vom 24. Oktober 2017 und des überarbeiteten Siegerentwurfes 3 Szenarien ausgearbeitet.</p> <p>Durch die zusätzliche Baumöglichkeit wird Fläche versiegelt und die Grundwasserneubildung unterbunden. Es kommt zu einer verringerten Grundwasserneubildung. Der Abfluss des Niederschlagswassers wird auf den begrünten Dachflächen, den begrünten Flächen unterirdischer Gebäudeteile und in Retentionsmulden, die auf den Grünflächen im Süden des Plangebietes liegen, verringert und verzögert. Ein Teil der Niederschlagsmengen wird der Verdunstung und so dem natürlichen Wasserkreislauf zugeführt, ein Teil wird gedrosselt dem Kanalsystem zugeführt (bis zu 23 l/s) und so dem natürlichen Wasserkreislauf entzogen.</p> <p>Eine Regenwasserbewirtschaftung mit einer natürlichen Versickerung ist nicht möglich, da der anstehende Boden als nicht wasserdurchlässig zu bewerten ist.</p> <p>Die erforderlichen Genehmigungen zum gedrosselten Abfluss in den Kanal wurden mit dem Tiefbauamt und dem Amt für Umweltschutz im Vorfeld abgestimmt.</p> <p>Im Bebauungsplan wird eine pV_{2a+b} Fläche als Retention- und Versickerungsfläche festgesetzt. Im städtebaulichen Vertrag wurden darüber hinaus Regelungen zur Herstellung der Retentionsfläche getroffen.</p> | |
| <p>Gemäß Klimaatlas Region Stuttgart (2008) wird nach Aussage des Amtes für Umweltschutz der Gel-</p> | <p>Die klimatisch-lufthygienische Empfindlichkeit gegenüber nutzungsintensivierenden Eingriffen ist als hoch zu be-</p> | <p>teilweise</p> |

tungsbereich überwiegend als Freiland-Klimatop bewertet. Ein untergeordneter Teil des Plangebiets ist als Gartenstadt-Klimatop charakterisiert. Die Bereiche entlang der Heßbrühl- und der Liebknechtstraße werden als Gewerbe-Klimatop bezeichnet. Die Fläche weist hohe klimatisch-lufthygienische Empfindlichkeiten gegenüber Nutzungsintensivierung auf. Das **Amt für Umweltschutz** weist darauf hin, dass weitere bauliche und zur Versiegelung beitragende Nutzungen zu negativen Auswirkungen auf die klimatische Situation führen.

Grundsätzlich werden eine Vergrößerung des Vegetationsanteils und eine Betonung bzw. Erweiterung der Belüftungsflächen empfohlen.

werten. Zu begründen ist dies einerseits mit einer mit der Nachverdichtung einhergehenden Verminderung der grundsätzlichen Durchlüftungsmöglichkeit, die sich u. a. aus der Verdrängung des vertikalen Windprofils nach oben und der Erhöhung der aerodynamischen Rauigkeit des Untergrundes ergibt. Wesentlicher sind jedoch die Auswirkungen des Vorhabens auf die bei Strahlungswetterlagen am Standort bestehenden Hangabwinde in Form von flächenhaften Kaltluftabflüssen, die in etwa in östliche Richtungen abfließen. Die Kaltluftabflüsse münden überwiegend in das Schwarzbachtal und leisten im weiteren Verlauf auch einen wesentlichen Beitrag zu den Abflüssen im Bereich der Körsch. Sie unterstreichen die Bedeutung des Gebiets hinsichtlich der klimatischen Ausgleichsleistung und Durchlüftung der bebauten Vaihinger Ortslage selbst, aber auch dessen Funktion als Bindeglied für das Kaltlufteinzugsgebiet Körschtal.

Aus stadtklimatischer Sicht ist grundsätzlich an den Planungsgrundzügen des geltenden Rechts, gerade den noch weitgehend unverbauten Landschaftsraum von weiterer Bebauung freizuhalten, festzuhalten.

Als Kompromiss wurde die Mindestbreite des Grünzugs im Süden des Plangebiets auf eine Breite von ca. 40 m festgelegt. Daneben ist die Rücknahme des am südwestlichen Rand des Plangebiets vorgesehenen Baukörpers gegenüber der ursprünglichen Planung des Wettbewerbsergebnisses um etwa 9 m erfolgt.

Auch ist in dem vorgesehenen Grünstreifen der Abbruch der vorhandenen Sporthalle nach Realisierung des Neubauvorhabens geplant und im städtebaulichen Vertrag geregelt. Die Berücksichtigung dieser Randbedingungen lässt in einer ansatzweisen Abschätzung den Erhalt von einem Drittel bis etwa der Hälfte des Kaltluftstromes

| | | |
|--|---|------------------|
| | <p>erwarten. Mit der vorliegenden Planungsabsicht wird im südlichen Teil des geplanten Gewerbegebiets die Durchströmbarkeit auch gegenüber dem Siegerentwurf des Wettbewerbs verbessert und gesichert.</p> <p>Zur Verbesserung des Kleinklimas werden Festsetzungen getroffen zur Dachbegrünung und Pflanzverpflichtungen. Außerdem darf der ca. 40 m breite Grünstreifen nicht überbaut werden, er wird auf ca. 30 m Breite als Pflanzverpflichtung pV_{2a+b} Retentions- und Versickerungsfläche festgesetzt</p> <p>Mit diesen entsprechenden Festsetzungen können die Beeinträchtigungen des Klimas reduziert werden. Im städtebaulichen Vertrag wurden darüber hinaus zusätzliche Regelungen zu den Themen Abschattungsstrategien zur Reduktion der direkten Sonneneinstrahlung, Dachbegrünung zur Verminderung der Aufheizung und Abstrahlung, schattenspendende Vegetationselemente und Gehölze vor allem vor den Südfassaden in den Innenhöfen getroffen, die ebenfalls die Beeinträchtigungen verringern.</p> | |
| <p>Das Amt für Umweltschutz kann eine Zurückstellung stadtklimatischer Bedenken nicht befürworten. Die Funktion des Gebietes als Grünfläche und Schneise des Kaltluftabflusses (West-Ost-Richtung) muss erhalten bleiben. Es werden Mindestanforderungen an eine mögliche Nachverdichtung gestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - abgestufte Bebauung mit möglichst geringer Bauhöhe im südlichen Bereich - Grünzug im Süden ca. 50 m - Grünzug entlang der Heißbrühlstraße ca. 20 m - Grünzug von West nach Ost im Bereich des möglichen Baufters | <p>Siehe oben.</p> <p>Die Bebauung wird abgestuft von Nord nach Süd festgesetzt. Eine gewisse Abstufung der Gebäudehöhen von Norden nach Süden entspricht dem Ziel, die klimatischen Eingriffe zu minimieren. Gleichzeitig wurde im südlichen Bereich auf eine weitere Abstufung in der Geschossigkeit verzichtet, um einen ca. 40 m breiten Grünstreifen aus ebenfalls klimatischen Gründen von oberirdischer Bebauung freihalten zu können.</p> <p>Im Süden wird eine Retentionsfläche (Pflanzverpflichtungsfläche pV_{2a+b} mit ca. 30 m) und ein daran anschließender, unterbaubarer Pflanzstreifen (10 m) festgesetzt.</p> | <p>teilweise</p> |

| | | |
|--|---|------------------|
| | <p>Entlang der Heißbrühlstraße wird durch die Rücknahme der Baugrenze um 7 m (teilweise Festsetzung als Pflanzstreifen) und die Verbreiterung der Heißbrühlstraße um 5 m nach Süden der unüberbaubare Streifen um 7 m gegenüber dem Bestand verbreitert.</p> <p>Auf einen zusätzlichen Grünzug im Baufenster wurde zugunsten einer breiten Retentionsfläche im Süden verzichtet.</p> | |
| <p>Das Amt für Umweltschutz sieht aufgrund der sich erhöhenden Verkehrsmengen durch das Vorhaben den Bebauungsplan weiterhin als kritisch an.</p> <p>Das Verkehrskonzept liegt noch nicht vor. Dieses muss Lösungen für die sich erhöhende Belastung der umgebenden Wohnnutzung bieten.</p> | <p>Die bestehende Verkehrsproblematik in Vaihingen ist bekannt. Um dem planerisch zu begegnen, wird derzeit ein Verkehrsstrukturplan für Vaihingen und den SynergiePark Vaihingen-Möhringen entwickelt. Dieser greift auf aktuelle Gutachten und Untersuchungen zurück, die wiederum die derzeitige Situation und folgende Entwicklungen/Planungen berücksichtigen:</p> <p><u>1. Mitteilungsvorlage Verkehrskonzept Vaihingen und SynergiePark Vaihingen-Möhringen</u></p> <p>Die Mitteilungsvorlage Verkehrskonzept Vaihingen und SynergiePark Vaihingen-Möhringen (GRDrs 551/2017) wurde am 27. Juli 2017 im seinerzeitigen Ausschuss für Umwelt und Technik und am 19. bzw. 20. September 2017 in den Bezirksbeiräten Vaihingen und Möhringen vorgestellt.</p> <p>Die Bezirksbeiräte aus Möhringen und Vaihingen haben gemäß Punkt 2.4 der „Leitlinie für informelle Bürgerbeteiligung“ vom Februar 2017, die am 1. Oktober 2017 in Kraft getreten ist, beantragt, dass ein Bürgerbeteiligungsverfahren zum Verkehrsstrukturplan Vaihingen mit Erschließungskonzept SynergiePark Vaihingen-Möhringen durchgeführt werden soll.</p> <p>Im Vorfeld zu dieser Bürgerbeteiligung fand eine gemeinsame Sitzung der Bezirksbeiräte Möhringen und Vaihingen</p> | <p>teilweise</p> |

am 23. Januar 2018 zum Thema verkehrliche Auswirkungen der Ansiedlungen im SynergiePark statt.

Es wurde am 1. März 2018 im Vaihinger Bürgerforum ein gemeinsamer Informations- und Ausspracheabend für die beiden Bezirke Möhringen und Vaihingen durchgeführt, bei dem das weitere Vorgehen sowie Einzelmaßnahmen und entsprechende Bürgerbeteiligungen vorgestellt wurden.

2. Planungsmittel zur Umsetzung des „Verkehrskonzepts Vaihingen und SynergiePark Vaihingen-Möhringen

Für die weitere Ausarbeitung des Verkehrskonzepts Vaihingen sowie den hierauf aufbauenden Maßnahmen sind Planungsmittel im Haushaltsplan 2018/2019 in Höhe von 2.000.000 € genehmigt worden. Diese Mittel werden unter anderem für die Planung folgender Projekte eingesetzt:

- Kapazitätssteigerung Nord-Süd-Straße (vgl. GRDRs 689/2019)
- Umgestaltung von Straßenräumen im SynergiePark und angrenzenden Gebieten (z.B. Industriestraße, Ruppmannstraße, Schockenriedstraße, Vaihinger Straße)
- Machbarkeitsstudie P+R im Fildeerraum der Landeshauptstadt Stuttgart (vgl. GRDRs 960/2018)
- Attraktivitätssteigerung Bahnhof Vaihingen
- Machbarkeitsstudie Stadtbahnverlängerung Vaihingen-West (vgl. GRDRs 1049/2019)

3. Mündlicher Bericht weiteres Vorgehen

Am 17. April 2018 wurde im Ausschuss für Umwelt und Technik (heute Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik) in einem mündlichen Bericht über die Ergebnisse der oben genannten Veranstaltungen und das weitere Vorgehen bezüglich des Verkehrsstruktur-

plans berichtet. Der Ausschuss für Umwelt und Technik (heute Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik) hat den Vorschlag der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis genommen.

4. Fortschreibung des Verkehrsstrukturplans

Im Dezember 2018 bzw. im Januar 2019 wurde im Ausschuss für Umwelt und Technik erneut über die Fortschreibung des Verkehrsstrukturplans und die daraus folgenden Maßnahmen berichtet.

5. Vorplanung zur Umgestaltung der östlichen Industriestraße

Am 4. Juli 2019 hat der Gemeinderat die Gemeinderatsdrucksache GRDRs 220/2019 „Vorplanung zur Umgestaltung der östlichen Industriestraße“ beschlossen. Damit werden Maßnahmen zur Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsführung, zur Umsetzung des neuen Linienkonzepts der Buslinie 80 und zur Verbesserung des Verkehrsflusses in der östlichen Industriestraße zwischen Industriestraße 23 und Nord-Süd-Straße ermöglicht. Die Umgestaltung der östlichen Industriestraße soll im Wesentlichen im Jahr 2020 erfolgen.

6. Ausbau der Nord-Süd-Straße

Die Nord-Süd-Straße soll auch zukünftig als Haupterschließungsachse für den SynergiePark dienen. Hierzu soll sie schrittweise ertüchtigt werden. Der Vollanschluss Breitwiesenstraße wurde 2019 fertig gestellt. Mittelfristig sollen im Zeitraum 2021 bis 2022 die Knotenpunkte A8 / Nord-Süd-Straße, Heilbrunnenstraße / Nord-Süd-Straße, Vaihinger Straße / Nord-Süd-Straße und Ostumfahrung Vaihingen / Zusestraße in ihrer Kapazität auf Grundlage des geltenden Planungsrechts ertüchtigt werden. Die Vorplanung für die Ertüchtigung der Knotenpunkte soll Anfang 2020 dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Langfristig soll die Nord-Süd-Straße zwischen A8 und Industriestraße ausgebaut werden. Am 23. Juli 2019 wurde hierzu die Vergabe der Voruntersuchung zum Ausbau der Nord-Süd-Straße vom Ausschuss für Umwelt und Technik beschlossen.

7. Stellplatzbeschränkung

Im Januar 2019 wurde vom Ausschuss für Umwelt und Technik beschlossen, die geplanten Bebauungsplanänderungen der rechtsverbindlichen Bebauungspläne Am Wallgraben-West II 2012/7 und Am Wallgraben-Ost II 2015/7 solange zurückzustellen, bis eine Berichterstattung zum Parkraummanagement erfolgt ist. Geplant war, die Art der baulichen Nutzung in den jeweiligen Geltungsbereichen dahingehend zu ändern, dass die Herstellung bauordnungsrechtlich nicht notwendiger Stellplätze nicht zulässig ist.

8. Parkraumkonzept

Für den SynergiePark wird derzeit auch ein Parkraumkonzept erarbeitet, welches ebenfalls mittelfristig umgesetzt werden soll. Ein wesentliches Ziel des Parkraumkonzepts ist der Schutz der angrenzenden Wohngebiete vor Parksuchverkehr durch eine Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparkregelung. Zum Parkraumkonzept rund um den SynergiePark soll 2020 im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik und in den beiden Bezirksbeiräten Vaihingen und Möhringen berichtet werden.

9. Seilbahnstudie

Die Idee einer Seilbahnverbindung vom Eiermannareal über den Bahnhof Vaihingen, den SynergiePark, ein etwaiges P+R-Parkhaus an der A8 und weiter zum Flughafen wird derzeit im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft. Die Zwischenergebnisse der Seilbahnstudie wurden am 3. Dezember 2019 in den Gremien vorgestellt.

10. Machbarkeitsstudie P+R im Filderraum der Landeshauptstadt Stuttgart

Aufgrund der ablehnenden Haltung des Bezirksbeirats Möhringen zu einem P+R-Parkhaus am Standort Freibad soll zunächst eine Machbarkeitsstudie P+R im Filderraum der Landeshauptstadt Stuttgart (vgl. GR Drs 960/2018) erarbeitet werden. Es ist derzeit davon auszugehen, dass die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie bis Ende 2020 vorliegen könnten.

11. Machbarkeitsstudie Stadtbahnverlängerung Vaihingen-West

Aufbauend auf den Verkehrsuntersuchungen im Rahmen des Nahverkehrsentwicklungsplans wurden im Rahmen einer Arbeitsgruppe aus SSB, Tiefbauamt und Amt für Stadtplanung und Wohnen mögliche Lösungsansätze für den Ausbau des Stadtbahnnetzes in Vaihingen / Möhringen identifiziert. Es soll nun eine Machbarkeitsstudie Stadtbahnverlängerung Vaihingen-West (vgl. GR Drs 1049/2019) durch ein externes Planungsbüro erarbeitet werden. Es ist derzeit davon auszugehen, dass die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie bis Ende 2020 vorliegen könnten.

12. Bau der Stadtbahn-Übereckverbindung Pflugmühle zur Realisierung einer Stadtbahnlinie U17 Flughafen – Dürtlewang (vgl. GR Drs 1066/2019)

Über die ab Ende 2021 bestehenden Gleise der U6 kann durch den Bau einer vergleichsweise kurzen Netzergänzung (Übereckverbindung Pflugmühle zwischen Rohrer Weg und SSB-Zentrum) die Möglichkeit geschaffen werden, den SynergiePark mit einer neuen Stadtbahnlinie, die bisher unter dem Arbeitstitel U17 läuft, mit dem Filderbahnhof zu verbinden. Die SSB beabsichtigt, die Übereckverbindung bis Ende 2021 zeitgleich mit der Inbetriebnahme der U6-Flughafen fertigzustellen.

len und sie dann für betriebliche Zwecke zu nutzen. Ab Inbetriebnahme des Filderbahnhofs am Flughafen ist dann der Betrieb der neuen Stadtbahnlinie U17 vom Flughafen zum SynergiePark und weiter nach Dürtlewang angedacht. Der Gemeinderat hat am 19. Dezember 2019 die Vorlage GRDRs 1066/2019 beschlossen und dem Bau der Übereckverbindung sowie der geplanten Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zugestimmt.

13. Umgestaltung weiterer Straßenräume im SynergiePark und angrenzenden Gebieten

Aktuell wird für folgende Projekte, welche wesentliche Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr, aber auch Verbesserungen für den Kfz-Verkehr beinhalten, die Vorplanung erarbeitet:

- Umgestaltung der Industriestraße zwischen Office V und Ruppmannstraße sowie zwischen Ruppmannstraße und Bahnhof
- Umgestaltung der Ruppmannstraße zwischen Industriestraße und Schockenriedstraße
- Umgestaltung der Schockenriedstraße zwischen Ruppmannstraße und Am Wallgraben
- Umgestaltung der Osterbronnsstraße zwischen Dürtlewangstraße und Galileistraße
- Umgestaltung der Vaihinger Straße zwischen Nord-Süd-Straße und Engstatter Weg
- Umgestaltung der Liebknechtstraße zwischen Bahnhof und Robert-Koch-Straße
- Umgestaltung der Heßbrühlstraße zwischen Liebknechtstraße und Ruppmannstraße

Zum aktuellen Stand der Projekte soll im 1. Quartal 2020 berichtet werden. Für Projekte, bei denen die Vorplanung abgeschlossen werden kann, werden

| | | |
|--|---|--|
| | <p>sukzessive entsprechende Beschlussfassungen vorgelegt. Aktuell ist vorgesehen, die aufgeführten Maßnahmen in den Jahren 2021 bis 2023 umzusetzen.</p> <p>Einzelne Maßnahmen wie Straßenraumgestaltungen sind bereits zeitnah möglich, andere Maßnahmen wie ein eventueller Ausbau der Nord-Süd-Straße erfordern entsprechende Planverfahren, so dass eine Realisierung solcher Maßnahmen erst deutlich nach der voraussichtlichen Inbetriebnahme des Allianz-Neubaus erfolgt.</p> <p>Im städtebaulichen Vertrag zum vorliegenden Bebauungsplanverfahren wurde aufgrund der sehr guten ÖPNV-Anbindung eine Stellplatzbeschränkung auf 1 000 Stellplätze und die Verpflichtung zur Durchführung von Maßnahmen zur Mobilitätssteigerung aufgenommen, so dass die zusätzlichen Verkehrsbelastungen, die durch den Allianzneubau entstehen, begrenzt werden können.</p> <p>Bereits ohne die Ansiedlung der Allianz wird nach dem Verkehrsstrukturplan im Prognose-Bezugsfall 2022/2023 (mit bekannten Netzveränderungen (mit den geplanten Entwicklungen auf Gemarkung Leinfeld-Echterdingen) und siedlungsstrukturellen Entwicklungen im SynergiePark) eine starke Verkehrszunahme insbesondere in Bezug auf den Bereich der Achse Ostumfahrung-Nord-Süd-Straße zu erwarten sein. An normalen Belastungstagen kann eine verträgliche Verkehrsabwicklung im SynergiePark festgestellt werden. Diese Verträglichkeit hängt im Wesentlichen ab von einem ungestörten Verkehrsablauf auf der Nord-Süd-Straße. Sobald diese durch Verlagerungsverkehr der Autobahn zusätzlich belastet oder der Abfluss behindert wird, sind Ausweichverkehre innerhalb des Gewerbegebiets festzustellen.</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|--|---|------------------|
| | <p>Im weiträumigen Umfeld des Allianz-Standortes sind nur geringe Auswirkungen der Allianzansiedlung zu verzeichnen. Insgesamt wird ersichtlich, dass sich im Prognose Planfall (mit Allianz) die erkennbaren Verkehrszunahmen sequenziell nur leicht gegenüber dem Prognose Bezugsfall steigern. In verkehrsstarken Zeiten sind im inneren Straßennetz des SynergieParks durch die Anbindung an die dann häufig überlastete Nord-Süd-Straße erhebliche Verkehrsbehinderungen und Verkehrsverlagerungen zu verzeichnen. Bereits im Vorfeld bis zur Ansiedlung der Allianz wird im Gewerbegebiet eine starke strukturelle Entwicklung erwartet, verbunden mit einer Zunahme der Verkehrsbelastungen im gesamten Netz.</p> <p>Es ist zu erkennen, dass die Aufsiedlungen im SynergiePark, die bereits vor der Allianz erfolgen, eine Erhöhung der Grundbelastungen im Straßennetz verursachen werden, die ohne geeignete Maßnahmen zur Erhaltung und Steigerung der Leistungsfähigkeit erkennbare Verkehrsbehinderungen erwarten lassen.</p> <p>Durch entsprechende Festsetzungen und Regelungen im städtebaulichen Vertrag (Stellplatzbeschränkung, Maßnahmen zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts, Förderung des Fahrradverkehrs usw.) sowie den Maßnahmen des Verkehrsstrukturplans (Parkraumbewirtschaftung, Verbesserung des ÖPNV, Ausbau des Straßennetzes usw.) können die nachteiligen Auswirkungen minimiert werden.</p> | |
| <p>Aussagen zur tatsächlichen künftigen Lärmbelastung der Umgebung können vom Amt für Umweltschutz erst mit Vorliegen eines entsprechenden Schallgutachtens gemacht werden.</p> | <p>Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung liegen zwischenzeitlich vor und sind im Umweltbericht dargestellt.</p> <p>Durch die Zunahme des Verkehrs aufgrund der Allianzansiedlung beträgt die</p> | <p>teilweise</p> |

| | | |
|--|---|-----------|
| | <p>Lärmpegelzunahme an der umliegenden Bebauung bis zu 0,6 dB(A). Durch diese Pegelzunahme werden im Bereich der Ruppmannstraße 54 b die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete geringfügig überschritten. In der Auwiesenstraße 8 werden bereits mit dem Prognose Nullfall (ohne Allianzansiedlung) sowohl die DIN 18005 Orientierungswerte als auch die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten.</p> <p>Im Plangebiet werden durch den Schienenverkehr die Orientierungswerte der DIN 18005 als auch die Grenzwerte der 16. BImSchV im Kreuzungsbereich Heßbrühl-/Liebknechtstraße überschritten. Da aktive Schallschutzmaßnahmen entlang der Straßen aus städtebaulichen Gründen nicht erwünscht sind, werden passive Schallschutzmaßnahmen im GE₂ festgesetzt.</p> | |
| <p>Das Amt für Umweltschutz weist darauf hin, dass die Aussage zum Bahnlärm in den Zielen und Zwecken mit der Lärmkartierung nicht belegt werden kann (Überschreitung der Grenzwerte lt. der 16. BImSchV). Die Grenzwerte werden in der dort dargestellten Höhe von 4 m gerade eingehalten. Die genauen Werte in anderen Höhenlagen sind im weiteren Verlauf in einem Schallgutachten zu ermitteln.</p> | Siehe oben. | teilweise |
| <p>Nach Aussage des Amtes für Umweltschutz, Abteilung Natur- und Immissionsschutz, Energie und Altlasten/Schadensfälle bestehen keine Hinweise.</p> | Keine Stellungnahme erforderlich. | - |
| <p>Bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen /Auflagen und Hinweise bestehen aus Sicht der Deutschen Bahn AG gegen die Neuaufstellung des Bebauungsplans keine Bedenken. Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit</p> | Keine Stellungnahme erforderlich. | - |

| | | |
|---|---|-----------|
| <p>und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.</p> | | |
| <p>Die Deutsche Bahn AG weist darauf hin, dass durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z. B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.) entstehen können, die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können.</p> | <p>Ein entsprechender Hinweis wurde im Textteil des Bebauungsplans aufgenommen.</p> <p>Außerdem wurden passive Lärmschutzmaßnahmen im Gewerbegebiet GE₂ festgesetzt, da in diesem Bereich durch den Schienenverkehr sowohl die Orientierungswerte der DIN 18005 als auch die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden.</p> | ja |
| <p>Die Deutsche Bahn AG weist auf die Verpflichtung des kommunalen Planungsträgers hin, dass bei Wohnbauplanungen in der Nähe von lärmintensiven Verkehrswegen Lärmschutzmaßnahmen (aktive z. B. Errichtung Schallschutzwände und passive z. B. Riegelbebauung) zu prüfen und festzusetzen sind.</p> <p>In unmittelbarer Nähe unserer elektrifizierten Bahnstrecke oder Bahnstromleitungen ist mit der Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf magnetische Felder empfindliche Geräte zu rechnen. Es obliegt dem Bauherrn, für entsprechende Schutzvorkehrungen zu sorgen.</p> | <p>Ein entsprechender Hinweis wurde im Textteil des Bebauungsplans aufgenommen.</p> <p>Im Gewerbegebiet GE₂ sind Wohnungen nicht zulässig.</p> | ja |
| <p>Die Deutsche Bahn AG weist darauf hin, dass gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen erforderlichenfalls von der Landeshauptstadt Stuttgart oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen sind.</p> | <p>Die Stadt geht davon aus, dass Immissionen, Lärm und Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb innerhalb der Grenzen der geltenden Vorschriften liegen, eingehalten werden und mit der Planfeststellung geregelt wurden, insofern werden von der Stadt pauschale Duldungen abgelehnt.</p> <p>Ein Hinweis hierzu wurde in die textlichen Festsetzungen aufgenommen.</p> | nein |
| <p>Die Deutsche Bahn AG weist darauf hin, dass eventuell erforderliche</p> | <p>Im Bebauungsplanverfahren bzw. in der schalltechnischen Untersuchung</p> | teilweise |

| | | |
|--|---|----|
| <p>Schutzmaßnahmen gegen diese Einwirkungen aus dem Bahnbetrieb gegebenenfalls im Bebauungsplan festzusetzen sind.</p> | <p>wird der derzeitige Lärm mit dem derzeitigen Verkehrsaufkommen der Bahn berücksichtigt. Zusätzliche Festsetzungen im Bebauungsplan über die Kennzeichnung und die Lärmfestsetzung hinaus sind deshalb nicht erforderlich.</p> <p>Die Plangenehmigung zum Regionalbahnhof außerhalb des Geltungsbereichs liegt seit 22. Januar 2019 vor. Die Realisierung soll nachzeitigem Kenntnisstand im Jahr 2022 erfolgen.</p> | |
| <p>Die Deutsche Bahn AG weist darauf hin, dass bei Planungen und bei Baumaßnahmen im Umfeld der Bahnanlagen die Deutsche Bahn AG jeweils zu beteiligen ist (Vorfragen, Angrenzerverfahren).</p> | <p>Ein entsprechender Hinweis wurde im Textteil des Bebauungsplans aufgenommen.</p> | ja |
| <p>Das Eisenbahn-Bundesamt verweist darauf, dass Flächen einer Eisenbahn des Bundes nicht überplant werden dürfen.</p> | <p>Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst nur private bzw. städtische Grundstücke. Grundstücke der Eisenbahn sind nicht betroffen.</p> | ja |
| <p>Das Eisenbahn-Bundesamt bittet um Beachtung, dass das Amt nicht die Vereinbarkeit aus Sicht der Betreiber prüft und empfiehlt deshalb die Betreiber dieser Anlagen -die Deutsche Bahn AG- zu beteiligen.</p> | <p>Die Deutsche Bahn AG wurde beteiligt.</p> | ja |
| <p>Das Gesundheitsamt weist darauf hin, dass auf Grund der Belastung des Geltungsbereichs durch Verkehrslärm Festsetzungen für bauliche und sonstige Vorkehrungen zu treffen sind.</p> | <p>Das GE₂ wird als Fläche gekennzeichnet, bei deren Bebauung Vorkehrungen gegen Lärmimmissionen zu treffen sind.</p> <p>Aktive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände o. Ä.) sind aus städtebaulichen Gründen nicht erwünscht und werden deshalb nicht festgesetzt.</p> <p>Im Bebauungsplan wurde festgesetzt, dass im Bereich Liebknecht-/Heißbrühlstraße im GE₂ entsprechende Maßnahmen (passiver Schallschutz) gegen den durch den Schienenverkehr verursachten Lärm zu ergreifen sind.</p> | ja |

| | | |
|---|--|------------------|
| | <p>Die jeweiligen maßgeblichen Außenlärmpegel und die dadurch erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume nach DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) sind im bauordnungsrechtlichen Verfahren im GE₂ gutachterlich nachzuweisen. Aufenthaltsflächen im Freien sind in geringer belasteten Bereichen anzuordnen. Bauliche Maßnahmen können nach DIN 4109 durch Schallschutzfenster, Anordnung der Grundrisse usw. erfolgen.</p> <p>Das Plangebiet liegt innerhalb der Baugrenze max. im Lärmpegelbereich V (Schalltechnische Untersuchung).</p> | |
| <p>Außerdem sind nach Ansicht des Gesundheitsamts im weiteren Verfahren vertiefende Untersuchungen und gutachterliche Prüfungen hinsichtlich der zu erwartenden erheblich nachteiligen Umweltwirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft erforderlich. Hierbei ist auch besonderer Wert auf ausgleichende Maßnahmen ist zu legen.</p> | <p>Die stadtklimatische Stellungnahme des Amtes für Umweltschutz hat Folgendes ergeben:</p> <p>Die klimatisch-lufthygienische Empfindlichkeit gegenüber nutzungsintensivierenden Eingriffen ist als hoch zu bewerten. Zu begründen ist dies einerseits mit einer mit der Nachverdichtung einhergehenden Verminderung der grundsätzlichen Durchlüftungsmöglichkeit, die sich u. a. aus der Verdrängung des vertikalen Windprofils nach oben und der Erhöhung der aerodynamischen Rauigkeit des Untergrundes ergibt. Wesentlicher sind jedoch die Auswirkungen des Vorhabens auf die bei Strahlungswetterlagen am Standort bestehenden Hangabwinde in Form von flächenhaften Kaltluftabflüssen, die in etwa in östliche Richtungen abfließen. Die Kaltluftabflüsse münden überwiegend in das Schwarzbachtal und leisten im weiteren Verlauf auch einen wesentlichen Beitrag zu den Abflüssen im Bereich der Körsch. Sie unterstreichen die Bedeutung des Gebiets hinsichtlich der klimatischen Ausgleichsleistung und Durchlüftung der bebauten Vaihinger Ortslage selbst, aber auch dessen Funktion als Bindeglied für das Kaltlufteinzugsgebiet Körschtal.</p> | <p>teilweise</p> |

| | | |
|--|--|--|
| | <p>Aus stadtklimatischer Sicht ist grundsätzlich an den Planungsgrundzügen des geltenden Rechts, gerade den noch weitgehen unverbauten Landschaftsraum von weiterer Bebauung freizuhalten, festzuhalten.</p> <p>Als Kompromiss wurde die Mindestbreite des Grünzugs im Süden des Plangebiets auf eine Breite von ca. 40 m festgelegt. Daneben ist die Rücknahme des am südwestlichen Rand des Plangebiets vorgesehenen Baukörpers gegenüber der ursprünglichen Planung des Wettbewerbsergebnisses um etwa 9 m erfolgt.</p> <p>Auch ist in dem vorgesehenen Grünstreifen der Abbruch der vorhandenen Sporthalle nach Realisierung des Neubauvorhabens geplant und im städtebaulichen Vertrag geregelt. Die Berücksichtigung dieser Randbedingungen lässt in einer ansatzweisen Abschätzung den Erhalt von einem Drittel bis etwa der Hälfte des Kaltluftstromes erwarten. Mit der vorliegenden Planungsabsicht wird im südlichen Teil des geplanten Gewerbegebiets die Durchströmbbarkeit auch gegenüber dem Siegerentwurf des Wettbewerbs verbessert und gesichert.</p> <p>Zur Verbesserung des Kleinklimas werden Festsetzungen getroffen zur Dachbegrünung und Pflanzverpflichtungen. Außerdem darf der ca. 40 m breite Grünstreifen nicht überbaut werden, sondern wird auf ca. 30 m Breite als Pflanzverpflichtungsfläche p_{v2a+b} Retentions- und Versickerungsfläche festgesetzt.</p> <p>Mit diesen entsprechenden Festsetzungen können die Beeinträchtigungen des Klimas reduziert werden.</p> <p>Im städtebaulichen Vertrag werden darüber hinaus zusätzliche Regelungen zu den Themen Abschattungsstrategien zur Reduktion der direkten Sonneneinstrahlung, Dachbegrünung zur</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|---|---|------|
| | Verminderung der Aufheizung und Abstrahlung, schattenspendende Vegetationselemente und Gehölze vor allem vor den Südfassaden in den Innenhöfen getroffen, die ebenfalls die Beeinträchtigungen verringern. | |
| Die Handwerkskammer Region Stuttgart hat keine Bedenken zur Aufstellung des Bebauungsplans. | Keine Stellungnahme erforderlich. | - |
| Die Industrie- und Handelskammer (IHK) begrüßt, dass der Allianz Deutschland GmbH die Möglichkeit gegeben wird, sich im Stadtgebiet Stuttgart zu entwickeln und hat aus Handelssicht keine Einwände gegen die Planung. | Keine Stellungnahme erforderlich. | - |
| Angrenzende Bestandsbetriebe dürfen jedoch nach Ansicht der IHK nicht in ihrem Bestand oder ihrer Entwicklung beeinträchtigt werden. | Der westlich angrenzende Störfallbetrieb wird in seinem Bestand nicht beeinträchtigt. Mit dem durch das Störfallgutachten ermittelten einzuhaltenden und durch die Unterteilung von GE ₁ und GE ₂ festgesetzten Abstand wurde auch das mögliche Entwicklungspotential des Bestandsbetriebs berücksichtigt. Da sich die Zufahrten zum Betrieb der Firma Friedrich Scharr KG nördlich der Tiefgaragenzufahrt befinden, werden für den Bestandsbetrieb keine Einschränkungen durch das Allianzprojekt befürchtet. | ja |
| Weiterhin sollten nach Ansicht der IHK die freiwerdenden Flächen der zusammengeführten Standorte im Rahmen einer gesamtstädtischen Wirtschaftsflächenstrategie Raum für neue gewerbliche Nutzungen ermöglichen. | Für die frei werdenden Standorte in der Stuttgarter Innenstadt werden ggf. Bebauungsplanverfahren durchgeführt werden müssen. Welche Nutzungen dort vorgesehen werden, kann nicht im Zuge des vorliegenden Bebauungsplanes geregelt werden. | nein |
| Die IHK unterstützt den vollständigen Ausschluss von Einzelhandel. | Keine Stellungnahme erforderlich. | - |
| Auch aus Sicht der IHK sind eine vertiefte Betrachtung der zu erwar- | Sowohl der Entwurf für den städtischen Verkehrsstrukturplan für das Gewerbe- | ja |

| | | |
|--|--|--|
| <p>tenden Verkehrsströme und die Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes erforderlich.</p> | <p>gebiet als auch eine Verkehrsuntersuchung für die Ansiedlung der Allianz liegen vor.</p> <p>Die bestehende Verkehrsproblematik in Vaihingen ist bekannt. Um dem planerisch zu begegnen, wird derzeit ein Verkehrsstrukturplan für Vaihingen und den SynergiePark Vaihingen-Möhringen entwickelt. Dieser greift auf aktuelle Gutachten und Untersuchungen zurück, die wiederum die derzeitige Situation und folgende Entwicklungen/Planungen berücksichtigen.</p> <p><u>1. Mitteilungsvorlage Verkehrskonzept Vaihingen und SynergiePark Vaihingen-Möhringen</u></p> <p>Die Mitteilungsvorlage Verkehrskonzept Vaihingen und SynergiePark Vaihingen-Möhringen (GRDRs 551/2017) wurde am 27. Juli 2017 im seinerzeitigen UTA und am 19. bzw. 20. September 2017 in den Bezirksbeiräten Vaihingen und Möhringen vorgestellt.</p> <p>Die Bezirksbeiräte aus Möhringen und Vaihingen haben gemäß Punkt 2.4 der „Leitlinie für informelle Bürgerbeteiligung“ vom Februar 2017, die am 1. Oktober 2017 in Kraft getreten ist, beantragt, dass ein Bürgerbeteiligungsverfahren zum Verkehrsstrukturplan Vaihingen mit Erschließungskonzept SynergiePark Vaihingen-Möhringen durchgeführt werden soll.</p> <p>Im Vorfeld zu dieser Bürgerbeteiligung fand eine gemeinsame Sitzung der Bezirksbeiräte Möhringen und Vaihingen am 23. Januar 2018 zum Thema verkehrliche Auswirkungen der Ansiedlungen im SynergiePark statt.</p> <p>Es wurde am 1. März 2018 im Vaihinger Bürgerforum ein gemeinsamer Informations- und Ausspracheabend für die beiden Bezirke Möhringen und Vaihingen durchgeführt, bei dem das wei-</p> | |
|--|--|--|

tere Vorgehen sowie Einzelmaßnahmen und entsprechende Bürgerbeteiligungen vorgestellt wurden.

2. Planungsmittel zur Umsetzung des „Verkehrskonzept Vaihingen und SynergiePark Vaihingen-Möhringen

Für die weitere Ausarbeitung des Verkehrskonzepts Vaihingen sowie den hierauf aufbauenden Maßnahmen sind Planungsmittel im Haushaltsplan 2018/2019 in Höhe von 2.000.000 € genehmigt worden. Diese Mittel werden unter anderem für die Planung folgender Projekte eingesetzt:

- Kapazitätssteigerung Nord-Süd-Straße (vgl. GRDRs 689/2019)
- Umgestaltung von Straßenräumen im SynergiePark und angrenzenden Gebieten (z.B. Industriestraße, Ruppmannstraße, Schockenriedstraße, Vaihinger Straße)
- Machbarkeitsstudie P+R im Fildeerraum der Landeshauptstadt Stuttgart (vgl. GRDRs 960/2018)
- Attraktivitätssteigerung Bahnhof Vaihingen
- Machbarkeitsstudie Stadtbahnverlängerung Vaihingen-West (vgl. GRDRs 1049/2019)

3. Mündlicher Bericht weiteres Vorgehen

Am 17. April 2018 wurde im Ausschuss für Umwelt und Technik (heute Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik) in einem mündlichen Bericht über die Ergebnisse der oben genannten Veranstaltungen und das weitere Vorgehen bezüglich des Verkehrsstrukturplans berichtet. Der Ausschuss für Umwelt und Technik (heute Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik) hat den Vorschlag der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis genommen.

4. Fortschreibung des Verkehrsstrukturplans

| | | |
|--|---|--|
| | <p>Im Dezember 2018 bzw. im Januar 2019 wurde im Ausschuss für Umwelt und Technik erneut über die Fortschreibung des Verkehrsstrukturplans und die daraus folgenden Maßnahmen berichtet.</p> <p><u>5. Vorplanung zur Umgestaltung der östlichen Industriestraße</u> Am 4. Juli 2019 hat der Gemeinderat die Gemeinderatsdrucksache GR Drs 220/2019 „Vorplanung zur Umgestaltung der östlichen Industriestraße“ beschlossen. Damit werden Maßnahmen zur Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsführung, zur Umsetzung des neuen Linienkonzepts der Buslinie 80 und zur Verbesserung des Verkehrsflusses in der östlichen Industriestraße zwischen Industriestraße 23 und Nord-Süd-Straße ermöglicht. Die Umgestaltung der östlichen Industriestraße soll im Wesentlichen im Jahr 2020 erfolgen.</p> <p><u>6. Ausbau der Nord-Süd-Straße</u> Die Nord-Süd-Straße soll auch zukünftig als Haupteerschließungsachse für den SynergiePark dienen. Hierzu soll sie schrittweise ertüchtigt werden. Der Vollanschluss Breitwiesenstraße wurde 2019 fertig gestellt. Mittelfristig sollen im Zeitraum 2021 bis 2022 die Knotenpunkte A8 / Nord-Süd-Straße, Heilbrunnenstraße / Nord-Süd-Straße, Vaihinger Straße / Nord-Süd-Straße und Ostumfahrung Vaihingen / Zusestraße in ihrer Kapazität auf Grundlage des geltenden Planungsrechts ertüchtigt werden. Die Vorplanung für die Ertüchtigung der Knotenpunkte soll Anfang 2020 dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegt werden.</p> <p>Langfristig soll die Nord-Süd-Straße zwischen A8 und Industriestraße ausgebaut werden. Am 23. Juli 2019 wurde hierzu die Vergabe der Voruntersuchung zum Ausbau der Nord-Süd-Straße vom Ausschuss für Umwelt und Technik beschlossen.</p> | |
|--|---|--|

7. Stellplatzbeschränkung

Im Januar 2019 wurde vom Ausschuss für Umwelt und Technik beschlossen, die geplanten Bebauungsplanänderungen der rechtsverbindlichen Bebauungspläne Am Wallgraben-West II 2012/7 und Am Wallgraben-Ost II 2015/7 solange zurückzustellen, bis eine Berichterstattung zum Parkraumkonzept erfolgt ist. Geplant war, die Art der baulichen Nutzung in den jeweiligen Geltungsbereichen dahingehend zu ändern, dass die Herstellung bauordnungsrechtlich nicht notwendiger Stellplätze nicht zulässig ist.

8. Parkraumkonzept

Für den SynergiePark wird derzeit auch ein Parkraumkonzept erarbeitet, welches ebenfalls mittelfristig umgesetzt werden soll. Ein wesentliches Ziel des Parkraumkonzepts ist der Schutz der angrenzenden Wohngebiete vor Parksuchverkehr durch eine Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparkregelung. Zum Parkraumkonzept rund um den SynergiePark soll 2020 im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik und in den beiden Bezirksbeiräten Vaihingen und Möhringen berichtet werden.

9. Seilbahnstudie

Die Idee einer Seilbahnverbindung vom Eiermannareal über den Bahnhof Vaihingen, den SynergiePark, ein etwaiges P+R-Parkhaus an der A8 und weiter zum Flughafen wird derzeit im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft. Die Zwischenergebnisse der Seilbahnstudie wurden am 3. Dezember 2019 in den Gremien vorgestellt.

10. Machbarkeitsstudie P+R im Filder- raum der Landeshauptstadt Stuttgart

Aufgrund der ablehnenden Haltung des Bezirksbeirats Möhringen zu einem P+R-Parkhaus am Standort Freibad soll zunächst eine Machbarkeits-

| | | |
|--|--|--|
| | <p>studie P+R im Filderraum der Landeshauptstadt Stuttgart (vgl. GRDRs 960/2018) erarbeitet werden. Es ist derzeitig davon auszugehen, dass die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie bis Ende 2020 vorliegen könnten.</p> <p><u>11. Machbarkeitsstudie Stadtbahnverlängerung Vaihingen-West</u> Aufbauend auf den Verkehrsuntersuchungen im Rahmen des Nahverkehrsentwicklungsplans wurden im Rahmen einer Arbeitsgruppe aus SSB, Tiefbauamt und Amt für Stadtplanung und Wohnen mögliche Lösungsansätze für den Ausbau des Stadtbahnnetzes in Vaihingen / Möhringen identifiziert. Es soll nun eine Machbarkeitsstudie Stadtbahnverlängerung Vaihingen-West (vgl. GRDRs 1049/2019) durch ein externes Planungsbüro erarbeitet werden. Es ist derzeitig davon auszugehen, dass die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie bis Ende 2020 vorliegen könnten.</p> <p><u>12. Bau der Stadtbahn-Übereckverbindung Pflugmühle zur Realisierung einer Stadtbahnlinie U17 Flughafen – Dürtlewang (vgl. GRDRs 1066/2019)</u> Über die ab Ende 2021 bestehenden Gleise der U6 kann durch den Bau einer vergleichsweise kurzen Netzergänzung (Übereckverbindung Pflugmühle zwischen Rohrer Weg und SSB-Zentrum) die Möglichkeit geschaffen werden, den SynergiePark mit einer neuen Stadtbahnlinie, die bisher unter dem Arbeitstitel U17 läuft, mit dem Filderbahnhof zu verbinden. Die SSB beabsichtigt, die Übereckverbindung bis Ende 2021 zeitgleich mit der Inbetriebnahme der U6-Flughafen fertigzustellen und sie dann für betriebliche Zwecke zu nutzen. Ab Inbetriebnahme des Filderbahnhofs am Flughafen ist dann der Betrieb der neuen Stadtbahnlinie U17 vom Flughafen zum SynergiePark und weiter nach Dürtlewang angedacht. Der Gemeinderat hat am 19. Dezember 2019 die Vorlage GRDRs</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>1066/2019 beschlossen und dem Bau der Übereckverbindung sowie der geplanten Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zugestimmt.</p> <p><u>13. Umgestaltung weiterer Straßenräume im SynergiePark und angrenzenden Gebieten</u></p> <p>Aktuell wird für folgende Projekte, welche wesentliche Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr, aber auch Verbesserungen für den Kfz-Verkehr beinhalten, die Vorplanung erarbeitet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umgestaltung der Industriestraße zwischen Office V und Ruppmannstraße sowie zwischen Ruppmannstraße und Bahnhof • Umgestaltung der Ruppmannstraße zwischen Industriestraße und Schockenriedstraße • Umgestaltung der Schockenriedstraße zwischen Ruppmannstraße und Am Wallgraben • Umgestaltung der Osterbronnsstraße zwischen Dürrolewangsstraße und Galileistraße • Umgestaltung der Vaihinger Straße zwischen Nord-Süd-Straße und Engstlatte Weg • Umgestaltung der Liebknechtstraße zwischen Bahnhof und Robert-Koch-Straße • Umgestaltung der Heßbrühlstraße zwischen Liebknechtstraße und Ruppmannstraße <p>Zum aktuellen Stand der Projekte soll im 1. Quartal 2020 berichtet werden. Für Projekte, bei denen die Vorplanung abgeschlossen werden kann, werden sukzessive entsprechende Beschlussfassungen vorgelegt. Aktuell ist vorgesehen, die aufgeführten Maßnahmen in den Jahren 2021 bis 2023 umzusetzen.</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>Im städtebaulichen Vertrag wurde geregelt, dass maximal insgesamt 1 000 Stellplätze hergestellt werden dürfen.</p> <p>In der Verkehrsuntersuchung von SSP Consult, die neben dem Verkehrsstrukturplan der Stadt von der Allianz beauftragt wurde, wurden durch die Allianzansiedlung nur geringe Auswirkungen verzeichnet.</p> <p>Jedoch wird bereits ohne die Allianzansiedlung durch die bereits heute zulässigen zusätzlichen Aufsiedlungen und die bekannte Netzveränderung eine starke Verkehrszunahme insbesondere in Bezug auf den Bereich der Achse Ostumfahrung-Nord-Süd-Straße zu erwarten sein. Die neu geschaffene Doppelanbindung des Gebiets an die Nord-Süd-Straße erfährt eine deutliche Verkehrszunahme von etwa 3 300 Kfz/24 h. Für die Ostumfahrung wird eine Steigerung von etwa 600 Kfz/24 h erwartet.</p> <p>In der Verkehrsuntersuchung wird darüber hinaus dargestellt, dass geeignete Überlegungen anzustellen sind, einen möglichst hohen Anteil an alternativen Mobilitätsformen zum eigenen Pkw zu fördern und dadurch Belastungen im Straßennetz durch Pendlerverkehre zu minimieren.</p> <p>Eine besondere Zielsetzung im Hinblick auf die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes ist deshalb die Förderung einer breiten Palette an Angeboten für das individuelle Reiseverhalten als Berufspendler, Besucher oder Kunde der Allianz. Durch die günstige Nähe zum Bahnhof Vaihingen, künftig mit Regionalbahnhof, bietet sich hier ein umfassendes Angebot.</p> <p>Im städtebaulichen Vertrag wurde geregelt, dass einzelne Maßnahmen aus der Verkehrsuntersuchung der Allianz mit Mobilitätskonzept zur Förderung der Mobilität (Carsharing, Job-Ticket,</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|--|--|------|
| | Arbeitszeitmodelle, E-Mobilitätsförderung usw.) vereinbart werden. Durch diese Regelungen im städtebaulichen Vertrag können die erheblichen Auswirkungen der Verkehrszunahme minimiert werden. | |
| Die Unitymedia BW GmbH hat keine Einwände gegen die Aufstellung des Bebauungsplans. | Keine Stellungnahme erforderlich. | - |
| Der Landesnenschutzverband (LNV) verweist darauf, dass sich die geplante Bebauung nachteilig auf das Stadtklima auswirken würde, da der als Frisch- und Kaltluftkorridor vorhandene Grünbereich zwischen dem Gewerbegebiet und dem Siedlungsbereich Rohr/Dürtlewang in seiner Funktion weiter eingeschränkt wird. | <p>Im Umweltbericht wird darauf verwiesen, dass die Realisierung des Bebauungsplans außerhalb und innerhalb des Plangebiets erheblich nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft hat.</p> <p>Nach dem Klimaatlas Region Stuttgart ist die Fläche des Plangebiets überwiegend als Freiland-Klimatop ausgewiesen. Sie fungiert als nächtliches Frisch- bzw. Kaltluftproduktionsgebiet. Bei Strahlungswetterlagen bestehen am Standort Hangabwinde in Form von flächenhaften Kaltluftabflüssen, die in etwa in östliche Richtungen abfließen. Diese unterstreichen die Bedeutung des Gebiets hinsichtlich der klimatischen Ausgleichsleistung und Durchlüftung der bebauten Vaihinger Ortslage selbst, aber auch dessen Funktion als Bindeglied für das Kaltlufteinzugsgebiet Körschtal. Aus stadtklimatischer Sicht ist grundsätzlich an den seinerzeit abgestimmten Planungsgrundzügen, gerade den noch weitgehend unverbauten Landschaftsraum von weiterer Bebauung freizuhalten, festzuhalten.</p> <p>Als möglicher Kompromiss wird die Mindestbreite des Grünzugs im Süden des Plangebiets auf eine Breite von ca. 40 m festgelegt. Daneben ist die Rücknahme des am südwestlichen Rand des Plangebiets vorgesehenen Baukörpers gegenüber der ursprünglichen Planung des Wettbewerbsergebnisses um in etwa 9 m erfolgt. Auch ist in dem</p> | nein |

| | | |
|--|---|-----------|
| | <p>vorgesehenen Grünstreifen der Abbruch der vorhandenen Sporthalle nach Realisierung des Neubauvorhabens geplant und im städtebaulichen Vertrag geregelt. Die Berücksichtigung dieser Randbedingungen lässt in einer ansatzweisen Abschätzung den Erhalt von einem Drittel bis etwa der Hälfte des Kaltluftstromes erwarten. Mit der vorliegenden Planungsabsicht wird im südlichen Teil des geplanten Gewerbegebiets die Durchströmbarkeit auch gegenüber dem Siegerentwurf des Wettbewerbs verbessert und gesichert.</p> <p>Unabhängig davon sind neben der Minimierung der Versiegelung bzw. der Begrünung nicht bebauter Bereiche Abschattungsstrategien zur Reduktion der direkten Sonneneinstrahlung zu entwickeln. Zur Verminderung der Aufheizung und Abstrahlung durch Dachflächen ist deren Begrünung vorzuschlagen. Schattenspendende Großbäume sind zu erhalten und auch zukünftig vorzusehen. Auch sind Baumstandorte vor Südfassaden zu empfehlen. Diese Maßnahmen wurden im städtebaulichen Vertrag geregelt.</p> | |
| <p>Der LNV bemängelt, dass die negativen Auswirkungen des Bebauungsplans auf außerhalb des Plangebiets liegende Gebiete bezüglich der Belastung durch den motorisierten Individualverkehr nicht ausreichend dargestellt sind.</p> | <p>Die bestehende Verkehrsproblematik in Vaihingen ist bekannt. Um dem planerisch zu begegnen, wird derzeit ein Verkehrsstrukturplan für Vaihingen und den SynergiePark Vaihingen-Möhringen entwickelt. Dieser greift auf aktuelle Gutachten und Untersuchungen zurück, die wiederum die derzeitige Situation und folgenden Entwicklungen/Planungen berücksichtigen.</p> <p><u>1. Mitteilungsvorlage Verkehrskonzept Vaihingen und SynergiePark Vaihingen-Möhringen</u> Die Mitteilungsvorlage Verkehrskonzept Vaihingen und SynergiePark Vaihingen-Möhringen (GRDRs 551/2017) wurde am 27. Juli 2017 im seinerzeiti-</p> | <p>ja</p> |

| | | |
|--|---|--|
| | <p>gen UTA und am 19. bzw. 20. September 2017 in den Bezirksbeiräten Vaihingen und Möhringen vorgestellt.</p> <p>Die Bezirksbeiräte aus Möhringen und Vaihingen haben gemäß Punkt 2.4 der „Leitlinie für informelle Bürgerbeteiligung“ vom Februar 2017, die am 1. Oktober 2017 in Kraft getreten ist, beantragt, dass ein Bürgerbeteiligungsverfahren zum Verkehrsstrukturplan Vaihingen mit Erschließungskonzept SynergiePark Vaihingen-Möhringen durchgeführt werden soll.</p> <p>Im Vorfeld zu dieser Bürgerbeteiligung fand eine gemeinsame Sitzung der Bezirksbeiräte Möhringen und Vaihingen am 23. Januar 2018 zum Thema verkehrliche Auswirkungen der Ansiedlungen im SynergiePark statt.</p> <p>Es wurde am 1. März 2018 im Vaihinger Bürgerforum ein gemeinsamer Informations- und Ausspracheabend für die beiden Bezirke Möhringen und Vaihingen durchgeführt, bei dem das weitere Vorgehen sowie Einzelmaßnahmen und entsprechende Bürgerbeteiligungen vorgestellt wurden.</p> <p><u>2. Planungsmittel zur Umsetzung des „Verkehrskonzepts Vaihingen und SynergiePark Vaihingen-Möhringen</u></p> <p>Für die weitere Ausarbeitung des Verkehrskonzepts Vaihingen sowie den hierauf aufbauenden Maßnahmen sind Planungsmittel im Haushaltsplan 2018/2019 in Höhe von 2.000.000 € genehmigt worden. Diese Mittel werden unter anderem für die Planung folgender Projekte eingesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kapazitätssteigerung Nord-Süd-Straße (vgl. GRDRs 689/2019) • Umgestaltung von Straßenräumen im SynergiePark und angrenzenden Gebieten (z.B. Industriestraße, Ruppmannstraße, Schockenriedstraße, Vaihinger Straße) | |
|--|---|--|

| | | |
|--|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Machbarkeitsstudie P+R im Fil-derraum der Landeshauptstadt Stuttgart (vgl. GRDRs 960/2018) • Attraktivitätssteigerung Bahnhof Vaihingen • Machbarkeitsstudie Stadtbahnverlängerung Vaihingen-West (vgl. GRDRs 1049/2019) <p><u>3. Mündlicher Bericht weiteres Vorgehen</u> Am 17. April 2018 wurde im Ausschuss für Umwelt und Technik (heute Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik) in einem mündlichen Bericht über die Ergebnisse der oben genannten Veranstaltungen und das weitere Vorgehen bezüglich des Verkehrsstrukturplans berichtet. Der Ausschuss für Umwelt und Technik (heute Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik) hat den Vorschlag der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis genommen.</p> <p><u>4. Fortschreibung des Verkehrsstrukturplans</u> Im Dezember 2018 bzw. im Januar 2019 wurde im Ausschuss für Umwelt und Technik erneut über die Fortschreibung des Verkehrsstrukturplans und die daraus folgenden Maßnahmen berichtet.</p> <p><u>5. Vorplanung zur Umgestaltung der östlichen Industriestraße</u> Am 4. Juli 2019 hat der Gemeinderat die Gemeinderatsdrucksache GRDRs 220/2019 „Vorplanung zur Umgestaltung der östlichen Industriestraße“ beschlossen. Damit werden Maßnahmen zur Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsführung, zur Umsetzung des neuen Linienkonzepts der Buslinie 80 und zur Verbesserung des Verkehrsflusses in der östlichen Industriestraße zwischen Industriestraße 23 und Nord-Süd-Straße ermöglicht. Die Umgestaltung der östlichen Industriestraße soll im Wesentlichen im Jahr 2020 erfolgen.</p> | |
|--|---|--|

6. Ausbau der Nord-Süd-Straße

Die Nord-Süd-Straße soll auch zukünftig als HAUPTerschließungsachse für den SynergiePark dienen. Hierzu soll sie schrittweise ertüchtigt werden. Der Vollanschluss Breitwiesenstraße wurde 2019 fertig gestellt. Mittelfristig sollen im Zeitraum 2021 bis 2022 die Knotenpunkte A8 / Nord-Süd-Straße, Heilbrunnenstraße / Nord-Süd-Straße, Vaihinger Straße / Nord-Süd-Straße und Ostumfahrung Vaihingen / Zusestraße in ihrer Kapazität auf Grundlage des geltenden Planungsrechts ertüchtigt werden. Die Vorplanung für die Ertüchtigung der Knotenpunkte soll Anfang 2020 dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Langfristig soll die Nord-Süd-Straße zwischen A8 und Industriestraße ausgebaut werden. Am 23. Juli 2019 wurde hierzu die Vergabe der Voruntersuchung zum Ausbau der Nord-Süd-Straße vom Ausschuss für Umwelt und Technik beschlossen.

7. Stellplatzbeschränkung

Im Januar 2019 wurde vom Ausschuss für Umwelt und Technik beschlossen, die geplanten Bebauungsplanänderungen der rechtsverbindlichen Bebauungspläne Am Wallgraben-West II 2012/7 und Am Wallgraben-Ost II 2015/7 solange zurückzustellen, bis eine Berichterstattung zum Parkraumkonzept erfolgt ist. Geplant war, die Art der baulichen Nutzung in den jeweiligen Geltungsbereichen dahingehend zu ändern, dass die Herstellung bauordnungsrechtlich nicht notwendiger Stellplätze nicht zulässig ist.

8. Parkraumkonzept

Für den SynergiePark wird derzeit auch ein Parkraumkonzept erarbeitet, welches ebenfalls mittelfristig umgesetzt werden soll. Ein wesentliches Ziel des Parkraumkonzepts ist der Schutz der angrenzenden Wohngebiete vor

| | | |
|--|--|--|
| | <p>Parksuchverkehr durch eine Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparkregelung. Zum Parkraumkonzept rund um den SynergiePark soll 2020 im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik und in den beiden Bezirksbeiräten Vaihingen und Möhringen berichtet werden.</p> <p><u>9. Seilbahnstudie</u> Die Idee einer Seilbahnverbindung vom Eiermannareal über den Bahnhof Vaihingen, den SynergiePark, ein etwaiges P+R-Parkhaus an der A8 und weiter zum Flughafen wird derzeit im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft. Die Zwischenergebnisse der Seilbahnstudie wurden am 3. Dezember 2019 in den Gremien vorgestellt.</p> <p><u>10. Machbarkeitsstudie P+R im Filderraum der Landeshauptstadt Stuttgart</u> Aufgrund der ablehnenden Haltung des Bezirksbeirats Möhringen zu einem P+R-Parkhaus am Standort Freibad soll zunächst eine Machbarkeitsstudie P+R im Filderraum der Landeshauptstadt Stuttgart (vgl. GRDRs 960/2018) erarbeitet werden. Es ist derzeit davon auszugehen, dass die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie bis Ende 2020 vorliegen könnten.</p> <p><u>11. Machbarkeitsstudie Stadtbahnverlängerung Vaihingen-West</u> Aufbauend auf den Verkehrsuntersuchungen im Rahmen des Nahverkehrsentwicklungsplans wurden im Rahmen einer Arbeitsgruppe aus SSB, Tiefbauamt und Amt für Stadtplanung und Wohnen mögliche Lösungsansätze für den Ausbau des Stadtbahnnetzes in Vaihingen / Möhringen identifiziert. Es soll nun eine Machbarkeitsstudie Stadtbahnverlängerung Vaihingen-West (vgl. GRDRs 1049/2019) durch ein externes Planungsbüro erarbeitet werden. Es ist derzeit davon auszugehen, dass die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie bis Ende 2020 vorliegen könnten.</p> | |
|--|--|--|

12. Bau der Stadtbahn-Übereckverbindung Pflugmühle zur Realisierung einer Stadtbahnlinie U17 Flughafen – Dürtlewang (vgl. GRDRs 1066/2019)

Über die ab Ende 2021 bestehenden Gleise der U6 kann durch den Bau einer vergleichsweise kurzen Netzergänzung (Übereckverbindung Pflugmühle zwischen Rohrer Weg und SSB-Zentrum) die Möglichkeit geschaffen werden, den SynergiePark mit einer neuen Stadtbahnlinie, die bisher unter dem Arbeitstitel U17 läuft, mit dem Filderbahnhof zu verbinden. Die SSB beabsichtigt, die Übereckverbindung bis Ende 2021 zeitgleich mit der Inbetriebnahme der U6-Flughafen fertigzustellen und sie dann für betriebliche Zwecke zu nutzen. Ab Inbetriebnahme des Filderbahnhofs am Flughafen ist dann der Betrieb der neuen Stadtbahnlinie U17 vom Flughafen zum SynergiePark und weiter nach Dürtlewang angedacht. Der Gemeinderat hat am 19. Dezember 2019 die Vorlage GRDRs 1066/2019 beschlossen und dem Bau der Übereckverbindung sowie der geplanten Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zugestimmt.

13. Umgestaltung weiterer Straßenräume im SynergiePark und angrenzenden Gebieten

Aktuell wird für folgende Projekte, welche wesentliche Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr, aber auch Verbesserungen für den Kfz-Verkehr beinhalten, die Vorplanung erarbeitet:

- Umgestaltung der Industriestraße zwischen Office V und Ruppmannstraße sowie zwischen Ruppmannstraße und Bahnhof
- Umgestaltung der Ruppmannstraße zwischen Industriestraße und Schockenriedstraße
- Umgestaltung der Schockenriedstraße zwischen Ruppmannstraße und Am Wallgraben

| | | |
|--|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Umgestaltung der Osterbronnstraße zwischen Dürrolewangsstraße und Galileistraße • Umgestaltung der Vaihinger Straße zwischen Nord-Süd-Straße und Engstlatte Weg • Umgestaltung der Liebknechtstraße zwischen Bahnhof und Robert-Koch-Straße • Umgestaltung der Heßbrühlstraße zwischen Liebknechtstraße und Ruppmannstraße <p>Zum aktuellen Stand der Projekte soll im 1. Quartal 2020 berichtet werden. Für Projekte, bei denen die Vorplanung abgeschlossen werden kann, werden sukzessive entsprechende Beschlussfassungen vorgelegt. Aktuell ist vorgesehen, die aufgeführten Maßnahmen in den Jahren 2021-2023 umzusetzen.</p> <p>Einzelne Maßnahmen wie Straßenraumumgestaltungen sind bereits zeitnah möglich, andere Maßnahmen wie ein eventueller Ausbau der Nord-Süd-Straße erfordern entsprechende Planverfahren, so dass eine Realisierung solcher Maßnahmen erst deutlich nach der voraussichtlichen Inbetriebnahme des Allianz-Neubaus erfolgt.</p> <p>In der Begründung mit Umweltbericht werden die Auswirkungen auf die Umgebung und auf das Plangebiet dargestellt.</p> <p>Bereits ohne die Allianzansiedlung wird durch die bereits heute zulässigen zusätzlichen Aufsiedlungen und die bekannte Netzveränderung eine starke Verkehrszunahme insbesondere in Bezug auf den Bereich der Achse Ostumfahrung-Nord-Süd-Straße zu erwarten sein.</p> <p>Im städtebaulichen Vertrag zum vorliegenden Bebauungsplan wurde aufgrund der sehr guten ÖPNV-Anbindung eine Stellplatzbeschränkung auf-</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|--|--|------------------|
| | <p>genommen, so dass das durch den Allianzneubau entstehende Verkehrsaufkommen begrenzt werden kann.</p> <p>Die Verkehrsuntersuchung durch die Allianz stellt die Auswirkungen dar, die durch die Allianzansiedlung entstehen. Diese Auswirkungen sind:</p> <p>Im weiträumigen Umfeld des Allianz-Standortes sind nur geringe Auswirkungen der Allianzansiedlung zu verzeichnen. Insgesamt wird ersichtlich, dass sich im Prognose Planfall (mit Allianz) die erkennbaren Verkehrszunahmen sequenziell nur leicht gegenüber dem Prognose Bezugsfall steigen.</p> | |
| <p>Das angrenzende Gewerbegebiet wird nach Ansicht des LNV bereits weiter verdichtet, was auch zu einer Erhöhung des Kfz-Verkehrs führen wird. Mit der nach diesem Bebauungsplan zusätzlich möglichen weiteren Gewerbeansiedlung wird sich der Kfz-Verkehr noch weiter erhöhen. Abgesehen davon, dass außer einigen zum Teil ausgefallenen Ideen keinerlei Pläne zur zukünftigen Bewältigung des im Gewerbegebiet stattfindenden Verkehrs existieren, wurde der zusätzlich induzierte Verkehr nicht berücksichtigt. Dieser findet dann nicht nur im Plangebiet statt, sondern auch darüber hinaus. Die durch diesen Verkehr entstehenden Luftschadstoffe und der Feinstaub werden darum auch außerhalb des Plangebiets emittiert.</p> | <p>s. o.</p> <p>Das Luftschadstoffgutachten hat Folgendes ergeben: Zusammenfassend lässt sich auf der Grundlage der verwendeten Eingangsdaten und Methodik festhalten, dass aus lufthygienischer Sicht mit Realisierung der Planung keine unzulässigen Erhöhungen der Schadstoffbelastungen zu erwarten sind.</p> | <p>teilweise</p> |
| <p>Die Verkehrssituation kann nach Meinung des LNV auch nicht mit dem Hinweis auf den schon lange geforderten Regionalhalt in Vaihingen und die neu eröffnete Stadtbahnlinie U12 gelöst werden. Vielmehr wäre ein nahezu vollständiges Verbot der Herstellung von Pkw-Stellplätzen nötig, um die Verkehrssteigerungen vollständig auf den ÖPNV zu verlagern.</p> | <p>s. o.</p> <p>Im städtebaulichen Vertrag zum vorliegenden Bebauungsplanverfahren wurde aufgrund der sehr guten ÖPNV-Anbindung eine Stellplatzbeschränkung auf 1 000 Stellplätze und die Verpflichtung zur Durchführung von Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept aufgenommen, so dass die zusätzlichen Verkehrsbelastungen, die durch</p> | <p>teilweise</p> |

| | | |
|--|---|-----------|
| | den Allianzneubau entstehen, begrenzt werden können. | |
| <p>Die vielen Nachteile, hauptsächlich durch die weitere Luftschadstoffbelastung aus dem Verkehr und die Beeinträchtigung der Kaltluftströme können nach Ansicht des LNV auch nicht durch die Festsetzung eines 30 m Grünstreifens ausgeglichen werden. Zumal der nicht überbaubare Grundstreifen derzeit bereits bebaut ist (Sporthalle und Gebäude der AWS). Diese Gebäude haben normalerweise Bestandsschutz und müssen nicht wegen der nachträglichen baurechtlichen Veränderungen abgebrochen werden. Damit kann die Situation entstehen, dass das Gelände dicht und hoch bebaut wird und die Gebäude im sowieso zu kleinen Grünstreifen weiter stehen bleiben und dieser damit vollkommen nutzlos für das Klima wird.</p> | <p>Das Luftschadstoffgutachten hat Folgendes ergeben: Zusammenfassend lässt sich auf der Grundlage der verwendeten Eingangsdaten und Methodik festhalten, dass aus lufthygienischer Sicht mit Realisierung der Planung keine unzulässigen Erhöhungen der Schadstoffbelastungen zu erwarten sind.</p> <p>Die bestehende Sporthalle kann während der Bauzeit bestehen bleiben, um den Sportbetrieb weiter gewährleisten zu können. Im städtebaulichen Vertrag zum vorliegenden Bebauungsplan wurde geregelt, dass die bestehende Halle erst nach Realisierung und Inbetriebnahme der neuen unterirdischen 3-Feld-Sporthalle abgebrochen werden muss.</p> <p>Außerdem wurde im städtebaulichen Vertrag geregelt, dass die festgesetzten Pflanzverpflichtungen sowie die Retentionsfläche hergestellt werden müssen.</p> <p>Im Umweltbericht wird darauf verwiesen, dass die Realisierung des Bebauungsplans außerhalb und innerhalb des Plangebiets erheblich nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft hat.</p> <p>Nach dem Klimaatlas Region Stuttgart ist die Fläche des Plangebiets überwiegend als Freiland-Klimatop ausgewiesen. Sie fungiert als nächtliches Frisch- bzw. Kaltluftproduktionsgebiet. Bei Strahlungswetterlagen bestehen am Standort Hangabwinde in Form von flächenhaften Kaltluftabflüssen, die in etwa in östliche Richtungen abfließen. Diese unterstreichen die Bedeutung des Gebiets hinsichtlich der klimatischen Ausgleichsleistung und Durchlüftung der bebauten Vaihinger Ortslage selbst, aber auch dessen Funktion</p> | teilweise |

| | | |
|--|---|------------------|
| | <p>als Bindeglied für das Kaltlufteinzugsgebiet Körschtal. Aus stadtklimatischer Sicht ist grundsätzlich an den seinerzeit abgestimmten Planungsgrundzügen, gerade den noch weitgehend unverbauten Landschaftsraum von weiterer Bebauung freizuhalten, festzuhalten.</p> <p>Als möglicher Kompromiss wird die Mindestbreite des Grünzugs im Süden des Plangebiets auf eine Breite von ca. 40 m festgelegt. Daneben ist die Rücknahme des am südwestlichen Rand des Plangebiets vorgesehenen Baukörpers gegenüber der ursprünglichen Planung des Wettbewerbsergebnis um etwa 9 m erfolgt. Auch ist in dem vorgesehenen Grünstreifen der Abbruch der vorhandenen Sporthalle nach Realisierung des Neubauvorhabens geplant und im städtebaulichen Vertrag geregelt. Die Berücksichtigung dieser Randbedingungen lässt in einer ansatzweisen Abschätzung den Erhalt von einem Drittel bis etwa der Hälfte des Kaltluftstromes erwarten. Mit der vorliegenden Planungsabsicht wird im südlichen Teil des geplanten Gewerbegebiets die Durchströmbarkeit auch gegenüber dem Siegerentwurf des Wettbewerbs verbessert und gesichert.</p> | |
| <p>Der LN bewertet die Renaturierung des Schwarzbachs als unzureichende Ausgleichsmaßnahme. Bevor Derartiges in Angriff genommen wird, sollte zunächst untersucht werden, ob genügend Frischwasser zur Verfügung steht. Der LN verweist in diesem Zusammenhang auf den im Dürrolewanger Park gebauten Wasserlauf, in welchem sich aber die meiste Zeit kein fließendes Wasser befindet mit dem Verweis auf Untersuchung der Frischwasserverfügbarkeit.</p> | <p>Eine Wiederbelebung des Schwarzbaches wurde in der durchgeführten Machbarkeitsstudie ausgeschlossen. Grund hierfür war die nicht dauerhaft zuverlässige Speisung eines Bachlaufs durch den Schwarzbach.</p> <p>Für die Umsetzung von Rückhalte- und Versickerungsanlagen im südlichen Grünstreifen wurden auf Grundlage des geologischen Gutachtens vom 31. Oktober 2016 und einer geotechnischen Stellungnahme vom 24. Oktober 2017 und des überarbeiteten Siegerentwurfes 3 Szenarien ausgearbeitet.</p> <p>Eine Regenwasserbewirtschaftung mit einer natürlichen Versickerung ist nicht</p> | <p>teilweise</p> |

| | | |
|---|--|------------------|
| | <p>möglich, da der anstehende Boden als nicht wasserdurchlässig zu bewerten ist.</p> <p>Deshalb ergibt sich für eine Regenwasserbewirtschaftung mit einfachen Retentionsflächen die Notwendigkeit für einen gedrosselten Abfluss in den städtischen Kanal. Ca. 2 600 m² Retentionsmulden sind dadurch erforderlich.</p> <p>Eine abschließende Bewertung der notwendigen Höhenlage der Mulden und Rigolen sollte erst nach weiterer Beobachtung der Grundwasserstände durchgeführt werden, dies ist besonders im Hinblick auf den vorgeschriebenen Mindestabstand von einem Meter zum Grundwasser maßgeblich.</p> <p>Die erforderlichen Genehmigungen zum gedrosselten Abfluss in den Kanal wurden mit dem zuständigen Tiefbauamt und dem Amt für Umweltschutz im Vorfeld abgestimmt.</p> <p>Im Bebauungsplan wird eine pV_{2a+b} Fläche als Retention- und Versickerungsfläche festgesetzt. Im städtebaulichen Vertrag wurden darüber hinaus Regelungen zur Herstellung der Retentionsfläche getroffen.</p> | |
| <p>Der LNV verweist darauf, dass insgesamt die Nachteile des geplanten Bebauungsplans für die Bewohner des Stadtbezirks Vaihingen deutliche überwiegen. Die Vorteile kommen hauptsächlich einem einzigen privatwirtschaftlichen Unternehmen, der Allianz AG zu Gute, welches durch die baurechtliche Aufwertung des in seinem Besitz befindlichen Grundstücks einen nicht unerheblichen Planungsgewinn erzielt. Die einseitige Begünstigung der Allianz AG kann diese Nachteile nicht aufwiegen.</p> | <p>Im Bebauungsplanverfahren werden öffentliche und private Belange untereinander und gegeneinander gerecht abgewogen.</p> <p>Durch die Festsetzung eines Gewerbegebietes ergibt sich einen Planungsvorteil von ca. 40 Mio. €</p> <p>Im städtebaulichen Vertrag zum vorliegenden Bebauungsplan hat sich die Allianz u. a. verpflichtet, die Kosten für folgende Maßnahmen zu übernehmen: Gutachten, Untersuchungen, Städtebaulicher Wettbewerb, die Verpflichtung zur Umgestaltung der Liebknecht-</p> | <p>teilweise</p> |

| | | |
|--|---|-----------|
| | <p>und Heißbrühlstraße, Planungs- und Verfahrenskosten usw.</p> <p>Ein gewisser Planungsvorteil wird dennoch bestehen bleiben. Eine pauschale Abschöpfung eines Planungsvorteils ist durch das Baugesetzbuch nicht vorgesehen.</p> | |
| <p>Der LNV meint, dass die Interessen in einer Stadt ansässiger großer und größter Unternehmen nicht mehr als grundsätzlich positiv für die Stadt bewertet werden dürfen, wie dies im vorliegenden Bebauungsplanentwurf geschieht. Auch an dieser Stelle wäre eine ausführlichere Darstellung der Vor- und Nachteile notwendig, die entstünden, wenn ein Unternehmen die Stadt verlässt. Der immer angeführte Arbeitsplatzverlust wäre für die Stadt ja nur dann schädlich, wenn vor allem ihre eigenen Bürger davon betroffen wären. Da ein so großer Konzern wie die Allianz auch viele Menschen von außerhalb Stuttgarts beschäftigt, könnte eine Verlagerung des Standortes außerhalb der Stadtgrenzen von Stuttgart unter regionaler Betrachtungsweise insgesamt für die Umwelt besser sein, als einen ungeeigneten Standort innerhalb Stuttgarts zu nutzen.</p> | <p>s.o.</p> <p>Neben den Belangen des Umweltschutzes, den allgemeinen Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse, den Belangen der Mobilität der Bevölkerung usw. sind insbesondere nach § 1 Abs. 6 Nr. 8 BauGB auch die Belange der Wirtschaft zu berücksichtigen.</p> | teilweise |
| <p>Laut LNV ist die Planung offenkundig und von vornherein abwägungsfehlerhaft. Es wird auf § 1 BauGB (Aufgabe, Begriff und Grundsätze der Bauleitplanung) verwiesen.</p> <p>Durch den Bebauungsplan beeinträchtigt bzw. verschlechtert werden u. a. folgende Punkte: Klimaschutz, Klimaanpassung, städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung, gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, die Schaffung und</p> | <p>s.o.</p> <p>Im Bebauungsplanverfahren werden alle Beeinträchtigungen, die durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes neu entstehen bzw. bestehen bleiben, dargelegt und dem Gemeinderat zur Abwägung vorgelegt.</p> <p>Die Planung hat folgende verbleibende erheblich nachteilige Auswirkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Außerhalb</u> des Plangebietes führt die Realisierung der Planung für die Schutzgüter Mensch sowie Klima und Luft zu erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen, | teilweise |

| | | |
|--|---|----|
| <p>Erhaltung sozial stabiler Bewohnerstrukturen, die Eigentumsbildung weiter Kreise der Bevölkerung, soziale und kulturelle Bedürfnisse der Bevölkerung, Belange des Umweltschutzes, Darstellung von Landschaftsplänen, Belange der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur, die Ergebnisse eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzeptes oder einer von ihr beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung.</p> <p>Lediglich die Erhaltung von Arbeitsplätzen ist ein positiver Aspekt.</p> | <p>in Bezug auf das Schutzgut Landschaft zu nachteiligen Wirkungen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Innerhalb</u> des Plangebiets führt die Realisierung der Planung für das Schutzgut Klima und Luft zu erheblich nachteiligen Auswirkungen, für die Schutzgüter Mensch, Boden, Wasser und Landschaft zu nachteiligen Wirkungen. Den nachteiligen Wirkungen auf das Schutzgut Mensch können mit entsprechenden technischen Schutzvorkehrungen (Lärmschutz, Sicherheitsabstand zu einem benachbart liegenden Störfallbetrieb) begegnet werden. Auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen und Kultur- und Sachgüter hat die Realisierung der Planung keine Auswirkungen. | |
| <p>Die Netze BW GmbH verweist auf Anlagen der Netze BW (Gas und Wasser) sowie Anlagen der Stuttgart Netze (Strom/Verteilkabel) im Geltungsbereich. Das gesamte Bauvorhaben muss in enger Abstimmung mit den zuständigen Planern und Baufachleuten weiterverfolgt werden. Im Vorfeld sind unter anderem Punkte wie Zeitplan, Leistungsbedarf, Dienstbarkeiten, Leitungsrechte, Leitungsneuverlegungen und Leitungsumlegungen abzustimmen.</p> | <p>Der Hinweis „Eine rechtzeitige Abstimmung mit den Leitungsträgern wird aufgrund im Geltungsbereich vorhandener Anlagen empfohlen“ wurde im Bebauungsplan aufgenommen.</p> | ja |
| <p>Das Regierungspräsidium Freiburg macht Ausführungen zum Thema Geotechnik. Der Untergrund des Plangebiets besteht aus einer Wechselfolge von unterschiedlich festen und harten Ton-, Kalk- und Sandsteinbänken des Unterjuras (vermutlich Arietenkalk-Formation)</p> | <p>Die Ausführungen wurden in den Umweltbericht aufgenommen.</p> | ja |
| <p>Das Regierungspräsidium Freiburg empfiehlt bei geotechnischen Fragen im Zuge der weiteren Planung eine ingenieurgeologische Beratung durch ein privates Ingenieurbüro.</p> | <p>Der Hinweis wurde im Textteil des Bebauungsplans aufgenommen</p> | ja |

| | | |
|--|--|-----------|
| <p>Das Regierungspräsidium Freiburg hat aus bodenschutzrechtlicher, rohstoffgeologischer, hydrologischer, bergbehördlicher und geowissenschaftlicher Sicht keine Anregungen oder Bedenken. Das Plangebiet liegt außerhalb von bestehenden und geplanten Wasserschutzgebieten.</p> | <p>Keine Stellungnahme erforderlich.</p> | <p>-</p> |
| <p>Das Regierungspräsidium Stuttgart hat aus raumordnerischer Sicht keine Bedenken. Der Bedarf an der neuen gemischten Baufläche wurde plausibel dargelegt und begründet. Festsetzungen des Regionalplans stehen der Planung nicht entgegen.</p> | <p>Keine Stellungnahme erforderlich.</p> | <p>-</p> |
| <p>Das Regierungspräsidium Stuttgart verweist darauf, dass sich an der Westseite des Planungsgebiets, nur durch die Liebknechtstraße getrennt, die Firma Friedrich Scharr KG befindet, bei der es sich um einen Betriebsbereich mit erweiterten Pflichten nach § 3 Abs. 5a BImSchG i.V. m. § 1 Abs. 1 Satz 2 StörfallV handelt.</p> <p>§ 50 BImSchG regelt, dass bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit möglich vermieden werden. Diese Regelung hat seine Grundlage in der Richtlinien 96/82/EG (Seveso-II-Richtlinie). Nach Art. 12 Seveso-II-Richtlinie ist langfristig dem Erfordernis Rechnung zu tragen, dass zwischen Betriebsbereichen einerseits und Wohngebieten sowie anderen schutzbedürftigen Nutzung andererseits ein angemessener Abstand gewahrt wird.</p> | <p>Ein entsprechendes Einzelgutachten liegt vor.</p> <p>Der ermittelte einzuhaltende Abstand von mind. 70 m von der östlichen Grundstücksgrenze des Störfallbetriebes wurde mit dem Regierungspräsidium zuletzt im April 2018 nach Inkrafttreten der neuen Störfall VO und Seveso III Richtlinie festgelegt.</p> <p>Im Bebauungsplan wurde dieser Abstand durch die Abgrenzung von GE₁ und GE₂ festgesetzt.</p> <p>Im GE₂ sind nur Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, die nicht öffentlich genutzt werden, zulässig.</p> | <p>ja</p> |

| | | |
|--|---|-----------|
| <p>Das Regierungspräsidium Stuttgart weist darauf hin, in der Regel nach dem Leitfaden „Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung-Umsetzung § 50 BImSchG“ der Kommission für Anlagensicherheit (KAS-18) bewertet wird, welcher Abstand angemessen ist. Dieser enthält hierzu neben konkreten Vorgaben zur rechnerischen Ermittlung des angemessenen Abstands auch für einzelne Gefahrstoffe festgelegte pauschale Achtungsabstände, die zunächst als Anhaltspunkt dienen können, ob ein Bauvorhaben innerhalb des angemessenen Abstands zu einem Betriebsbereich nach der Störfall-Verordnung liegen könnte. Der angemessene Abstand wird unter Berücksichtigung der konkreten topografischen, meteorologischen und betrieblichen Verhältnisse vor Ort ermittelt und führt zumeist zu kleineren Abständen. Dazu ist allerdings in der Regel die Beteiligung eines Sachverständigen erforderlich.</p> <p>Im Betriebsbereich der Firma Friedrich Scharr KG bestehen mehrere störfallrelevante Anlagenteile. Es sind dies die Flüssiggaslagerung, die Heizöllagerung sowie ein Chemikalienlager. Für die Flüssiggaslagerung ist ein pauschaler Achtungsabstand von 126 m, für die Heizöllagerung ein im Auftrag der Landeshauptstadt Stuttgart gutachterlich berechneter angemessener Abstand (Einzelfall-Gutachten) von 48,8 m zugrunde zu legen. In Richtung des Planungsgebietes ist jedoch das Chemikalienlager besonders relevant. Für einen der dort gelagerten Stoffe, Methanol, gibt es nach KAS-18 einen pauschalen Achtungsabstand von 129 m. Für weitere dort</p> | <p>Der zwischenzeitlich durch ein Einzelgutachten ermittelte Sicherheitsabstand für schutzbedürftige Objekte von mind. 70 m wird im Bebauungsplan berücksichtigt, in dem das Gewerbegebiet entsprechend gegliedert wird. Im GE₂ sind nur Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude zulässig, die nicht öffentlich genutzt werden.</p> <p>Die unterirdische Sporthalle ist deshalb nur im GE₁ zulässig.</p> <p>Die letzte Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Stuttgart hat im April 2018 stattgefunden, nach Inkrafttreten der neuen Störfall VO und Seveso III Richtlinie.</p> | <p>ja</p> |
|--|---|-----------|

| | | |
|---|---|------------------|
| <p>gelagerte Stoffe existieren bislang weder pauschale noch berechnete Achtungsabstände. Das Plangebiet befindet sich teilweise innerhalb des Achtungsabstands für Methanol.</p> <p>Innerhalb des Plangebiets sind schutzbedürftige Nutzungen i. S. d. § 50 BImSchG vorgesehen, bei denen ein angemessener Abstand zum Betriebsbereich der Firma Friedrich Scharr KG gewahrt werden soll. Dabei handelt es sich um eine dreiteilige Sporthalle, die auch von benachbarten Sportvereinen genutzt werden soll. Büro- und Verwaltungsgebäude wären als schutzbedürftige Nutzung einzustufen, wenn nicht nur gelegentlich Besucher empfangen werden sollen. Weiterhin sind öffentliche Parkanlagen geplant.</p> <p>Entsprechend früherer Empfehlungen des Regierungspräsidiums Stuttgart ist im Planungsverfahren die Erstellung eines Gutachtens zur Ermittlung aller relevanten angemessenen Abstände vorgesehen und bereits beauftragt. Abhängig von den ermittelten Ergebnissen empfiehlt das Regierungspräsidium die endgültige Planung so auszuführen, dass keine schützenswerten Nutzungen innerhalb der sich aus dem Gutachten ergebenden angemessenen Abständen liegen. Das Regierungspräsidium Stuttgart bittet um Überlassung einer Mehrfertigung des Gutachtens. Bei der Bewertung des Gutachtens ist das Regierungspräsidium bei Bedarf gerne behilflich.</p> | | |
| <p>Hinsichtlich Lärm verweist das Regierungspräsidium Stuttgart darauf hin, dass im Bereich des südlich gelegenen Immissionsortes Miraweg 1 (Allgemeines Wohngebiet) der nächtliche Beurteilungspegel nach TA Lärm 98 von 40 dB(A)</p> | <p>Im schalltechnischen Gutachten wurden alle Belange berücksichtigt.</p> | <p>teilweise</p> |

| | | |
|---|---|----|
| durch die mit Genehmigungsbescheid vom 3. Juli 2003 des Regierungspräsidiums Stuttgart genehmigte Zusatzbelastung von 40 dB(A) der Firma Friedrich Scharr KG bereits ausgeschöpft ist. Tagsüber und in der sonstigen Umgebung werden keine potentiellen Lärmprobleme im Zusammenhang mit der Firma Friedrich Scharr KG gesehen. | | |
| Das Regierungspräsidium Stuttgart weist darauf hin, dass in diesem Gebiet der umfangreiche Zu- und Anlieferungsverkehr der Firma Friedrich Scharr KG mit Gefahrstoffen wie Flüssiggasen, technischen Gasen sowie Chemikalien stattfindet und dass der Planungsbereich im innersten (R=300 m) und mittleren (R=500 m) Evakuierungsabschnitt des externen Notfallplans für die Firma Friedrich Scharr KG der Branddirektion Stuttgart liegt. Da sich die Zahl der im Notfall zu evakuierenden Personen durch das Vorhaben von ca. 130 auf über 4000 Personen erhöht, wird empfohlen, bei der Planung auch die Verkehrsbehörde und die Katastrophenschutzbehörde zu beteiligen. | Die Verkehrsbehörde und die Katastrophenschutzbehörde wurden bereits im Bebauungsplanverfahren beteiligt. Parallel zur öffentlichen Auslegung wurden alle betroffenen Behörden und Ämter erneut beteiligt (Anlage 5b). | ja |
| Die Stadtwerke Stuttgart GmbH hat hinsichtlich der Aufstellung des Bebauungsplans keine Belange. | Keine Stellungnahme erforderlich. | - |
| Die Stuttgarter Straßenbahnen AG weist darauf hin, dass die Linie U6 nicht mehr nach Vaihingen fährt und es somit noch 3 Stadtbahnlinien sind. | Die Begründung wurde entsprechend geändert. | ja |
| Die Stuttgarter Straßenbahnen AG weist darauf hin, dass über die Heßbrühlstraße die Buslinie 80 mit Gelenkbussen (in der Hauptverkehrszeit morgens im 5 Minuten Takt) verkehrt. Im Sinne eines behinderungsarmen Betriebsablaufs der Buslinie 80 ist die SSB der Auffassung, dass die Heßbrühlstraße | Die Verkehrsfläche der Heßbrühlstraße wurde um 5 m nach Süden verbreitert und kann damit entsprechend umgestaltet werden. In der Zwischenzeit wurde gemeinsam mit der SSB ein neues Linienkonzept für die Buslinie 80 entwickelt, bei dem die Heßbrühlstraße nicht mehr durch die Linie 80 befahren wird. Die notwendigen Maßnahmen | ja |

| | | |
|---|---|----|
| <p>dringend verbreitert werden muss, da sicher zusätzlicher Verkehr zu erwarten ist. Die SSB würde es begrüßen, wenn die Verbreiterung in den Bebauungsplan aufgenommen wird. Ansonsten müsste das Parken in diesem Abschnitt komplett untersagt werden.</p> | <p>wurden im Rahmen der Gemeinderatsdrucksache GR Drs 220/2019 „Vorplanung zur Umgestaltung der östlichen Industriestraße“ durch den Gemeinderat am 4. Juli 2019 beschlossen. Die Umgestaltung der östlichen Industriestraße soll im Wesentlichen im Jahr 2020 erfolgen, das neue Linienkonzept für die Linie 80 wird bereits ab Dezember 2019 durch die SSB umgesetzt.</p> | |
| <p>Die terranets bw GmbH teilt mit, dass keine Leitungen und Anlagen ihres Unternehmens betroffen sind.</p> | <p>Keine Stellungnahme erforderlich.</p> | - |
| <p>Laut dem Verband Region Stuttgart stehen der Planung keine regionalplanerischen Ziele entgegen.</p> | <p>Keine Stellungnahme erforderlich.</p> | - |
| <p>Der Verband Region Stuttgart gibt folgende regionalplanerische Wertung ab: In der Raumnutzungskarte sind für den Planbereich keine Ziele der Regionalplanung festgelegt. Der neue Standort der Allianz AG ist gut an einen leistungsfähigen Knotenpunkt des ÖPNV angebunden, so dass der Individualverkehr minimiert werden kann.</p> | <p>Die gute ÖPNV-Lagegunst des Standorts ist ein wesentliches Kriterium bei der Standortwahl. Durch die Regelung im städtebaulichen Vertrag, dass max. 1 000 Stellplätze errichtet werden dürfen und darüber hinaus Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept der Allianz durchgeführt werden müssen, wird das Ziel der Minimierung des Individualverkehrs noch weiter unterstützt.</p> | ja |
| <p>Der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS) verweist darauf, dass der Neubau der Allianz AG sehr gut an das ÖPNV-Netz angebunden wird.</p> | <p>Keine Stellungnahme erforderlich.</p> | - |
| <p>Der VVS weist darauf hin, dass die Stadtbahnlinie U6, die Buslinie 826 und die Nachtbuslinie N10 den Bahnhof Vaihingen nicht mehr bedienen. Die Buslinie 751 hat neben den dargestellten Linien auch ihre Start- und Zielhaltestelle am Bahnhof Vaihingen.</p> | <p>Die Anregungen wurden in die Begründung aufgenommen.</p> | ja |
| <p>Der Zweckverband Bodensee Wasserversorgung hat keine Bedenken erhoben, da sich im Geltungsbereich weder vorhandene noch geplante Anlagen befinden.</p> | <p>Keine Stellungnahme erforderlich.</p> | - |

| | | |
|--|---|-----------|
| <p>Eine weitere Beteiligung am Verfahren ist nicht erforderlich.</p> | | |
| <p>Die Stadt Leinfelden-Echterdingen weit darauf hin, dass das geplante Gewerbegebiet auf den Erkenntnissen der Flächennutzungsplanänderung der erstellten Gutachten aufbauen muss. Dies betrifft insbesondere die Lage und Dimensionierung der Erschließung und die Verknüpfung mit dem Freiraum. Soweit erforderlich, sind die auf Ebene des Flächennutzungsplans erstellten Gutachten entsprechend zu verfeinern und an den detaillierten Planungsgrad anzupassen.</p> | <p>In Leinfelden-Echterdingen sind Gewerbeansiedlungen (+ ca. 7 500 Arbeitsplätze) und Aufsiedlungen (+ ca. 2 000 WE) geplant, die auch Auswirkungen auf die Gemarkung Stuttgart haben werden. Diese sind bisher im Verkehrsstrukturplan im Sinne einer allgemeinen Verkehrszunahme außerhalb des engeren Betrachtungsraums Vaihingen / SynergiePark abgebildet.</p> <p>Die Stadt Leinfelden-Echterdingen wird bei allen Projekten mit markungsübergreifender Relevanz mit eingebunden. Dies betrifft insbesondere die Planungen zum Ausbau der Nord-Süd-Straße, die Machbarkeitsstudien zur Seilbahn und zum Ausbau des P+R-Angebots sowie die Planungen zum Ausbau des Stadtbahnangebots.</p> <p>Die bestehende Verkehrsproblematik in Vaihingen ist bekannt. Um dem planerisch zu begegnen, wird derzeit ein Verkehrsstrukturplan für Vaihingen und den SynergiePark Vaihingen-Möhringen entwickelt. Dieser greift auf aktuelle Gutachten und Untersuchungen zurück, die wiederum die derzeitige Situation und folgende Entwicklungen/Planungen berücksichtigen:</p> <p><u>1. Mitteilungsvorlage Verkehrskonzept Vaihingen und SynergiePark Vaihingen-Möhringen</u></p> <p>Die Mitteilungsvorlage Verkehrskonzept Vaihingen und SynergiePark Vaihingen-Möhringen (GRDs 551/2017) wurde am 27. Juli 2017 im seinerzeitigen UTA und am 19. bzw. 20. September 2017 in den Bezirksbeiräten Vaihingen und Möhringen vorgestellt.</p> <p>Die Bezirksbeiräte aus Möhringen und Vaihingen haben gemäß Punkt 2.4 der</p> | <p>ja</p> |

| | | |
|--|---|--|
| | <p>„Leitlinie für informelle Bürgerbeteiligung“ vom Februar 2017, die am 1. Oktober 2017 in Kraft getreten ist, beantragt, dass ein Bürgerbeteiligungsverfahren zum Verkehrsstrukturplan Vaihingen mit Erschließungskonzept SynergiePark Vaihingen-Möhringen durchgeführt werden soll.</p> <p>Im Vorfeld zu dieser Bürgerbeteiligung fand eine gemeinsame Sitzung der Bezirksbeiräte Möhringen und Vaihingen am 23. Januar 2018 zum Thema verkehrliche Auswirkungen der Ansiedlungen im SynergiePark statt.</p> <p>Es wurde am 1. März 2018 im Vaihinger Bürgerforum ein gemeinsamer Informations- und Ausspracheabend für die beiden Bezirke Möhringen und Vaihingen durchgeführt, bei dem das weitere Vorgehen sowie Einzelmaßnahmen und entsprechende Bürgerbeteiligungen vorgestellt wurden.</p> <p><u>2. Planungsmittel zur Umsetzung des „Verkehrskonzepts Vaihingen und SynergiePark Vaihingen-Möhringen</u></p> <p>Für die weitere Ausarbeitung des Verkehrskonzepts Vaihingen sowie den hierauf aufbauenden Maßnahmen sind Planungsmittel im Haushaltsplan 2018/2019 in Höhe von 2.000.000 € genehmigt worden. Diese Mittel werden unter anderem für die Planung folgender Projekte eingesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kapazitätssteigerung Nord-Süd-Straße (vgl. GRDRs 689/2019) • Umgestaltung von Straßenräumen im SynergiePark und angrenzenden Gebieten (z.B. Industriestraße, Ruppmannstraße, Schockenriedstraße, Vaihinger Straße) • Machbarkeitsstudie P+R im Filterraum der Landeshauptstadt Stuttgart (vgl. GRDRs 960/2018) • Attraktivitätssteigerung Bahnhof Vaihingen | |
|--|---|--|

| | | |
|--|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Machbarkeitsstudie Stadtbahnverlängerung Vaihingen-West (vgl. GR Drs 1049/2019) <p><u>3. Mündlicher Bericht weiteres Vorgehen</u> Am 17. April 2018 wurde im Ausschuss für Umwelt und Technik (heute Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik) in einem mündlichen Bericht über die Ergebnisse der oben genannten Veranstaltungen und das weitere Vorgehen bezüglich des Verkehrsstrukturplans berichtet. Der Ausschuss für Umwelt und Technik (heute Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik) hat den Vorschlag der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis genommen.</p> <p><u>4. Fortschreibung des Verkehrsstrukturplans</u> Im Dezember 2018 bzw. im Januar 2019 wurde im Ausschuss für Umwelt und Technik erneut über die Fortschreibung des Verkehrsstrukturplans und die daraus folgenden Maßnahmen berichtet.</p> <p><u>5. Vorplanung zur Umgestaltung der östlichen Industriestraße</u> Am 4. Juli 2019 hat der Gemeinderat die Gemeinderatsdrucksache GR Drs 220/2019 „Vorplanung zur Umgestaltung der östlichen Industriestraße“ beschlossen. Damit werden Maßnahmen zur Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsführung, zur Umsetzung des neuen Linienkonzepts der Buslinie 80 und zur Verbesserung des Verkehrsflusses in der östlichen Industriestraße zwischen Industriestraße 23 und Nord-Süd-Straße ermöglicht. Die Umgestaltung der östlichen Industriestraße soll im Wesentlichen im Jahr 2020 erfolgen.</p> <p><u>6. Ausbau der Nord-Süd-Straße</u> Die Nord-Süd-Straße soll auch zukünftig als Haupterschließungsachse für den SynergiePark dienen. Hierzu soll sie schrittweise ertüchtigt werden. Der</p> | |
|--|---|--|

Vollanschluss Breitwiesenstraße wurde 2019 fertig gestellt. Mittelfristig sollen im Zeitraum 2021 bis 2022 die Knotenpunkte A8 / Nord-Süd-Straße, Heilbrunnenstraße / Nord-Süd-Straße, Vaihinger Straße / Nord-Süd-Straße und Ostumfahrung Vaihingen / Zusestraße in ihrer Kapazität auf Grundlage des geltenden Planungsrechts ertüchtigt werden. Die Vorplanung für die Ertüchtigung der Knotenpunkte soll Anfang 2020 dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Langfristig soll die Nord-Süd-Straße zwischen A8 und Industriestraße ausgebaut werden. Am 23. Juli 2019 wurde hierzu die Vergabe der Voruntersuchung zum Ausbau der Nord-Süd-Straße vom Ausschuss für Umwelt und Technik beschlossen.

7. Stellplatzbeschränkung

Im Januar 2019 wurde vom Ausschuss für Umwelt und Technik beschlossen, die geplanten Bebauungsplanänderungen der rechtsverbindlichen Bebauungspläne Am Wallgraben-West II 2012/7 und Am Wallgraben-Ost 2 II 015/7 solange zurückzustellen, bis eine Berichterstattung zum Parkraumkonzept erfolgt ist. Geplant war, die Art der baulichen Nutzung in den jeweiligen Geltungsbereichen dahingehend zu ändern, dass die Herstellung bauordnungsrechtlich nicht notwendiger Stellplätze nicht zulässig ist.

8. Parkraumkonzept

Für den SynergiePark wird derzeit auch ein Parkraumkonzept erarbeitet, welches ebenfalls mittelfristig umgesetzt werden soll. Ein wesentliches Ziel des Parkraumkonzepts ist der Schutz der angrenzenden Wohngebiete vor Parksuchverkehr durch eine Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparkregelung. Zum Parkraumkonzept rund um den SynergiePark soll 2020 im Ausschuss für Stadtentwicklung und

| | | |
|--|--|--|
| | <p>Technik und in den beiden Bezirksbeiräten Vaihingen und Möhringen berichtet werden.</p> <p><u>9. Seilbahnstudie</u> Die Idee einer Seilbahnverbindung vom Eiermannareal über den Bahnhof Vaihingen, den SynergiePark, ein etwaiges P+R-Parkhaus an der A8 und weiter zum Flughafen wird derzeit im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft. Die Zwischenergebnisse der Seilbahnstudie wurden am 3. Dezember 2019 in den Gremien vorgestellt.</p> <p><u>10. Machbarkeitsstudie P+R im Filderraum der Landeshauptstadt Stuttgart</u> Aufgrund der ablehnenden Haltung des Bezirksbeirats Möhringen zu einem P+R-Parkhaus am Standort Freibad soll zunächst eine Machbarkeitsstudie P+R im Filderraum der Landeshauptstadt Stuttgart (vgl. GRDRs 960/2018) erarbeitet werden. Es ist derzeit davon auszugehen, dass die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie bis Ende 2020 vorliegen könnten.</p> <p><u>11. Machbarkeitsstudie Stadtbahnverlängerung Vaihingen-West</u> Aufbauend auf den Verkehrsuntersuchungen im Rahmen des Nahverkehrsentwicklungsplans wurden im Rahmen einer Arbeitsgruppe aus SSB, Tiefbauamt und Amt für Stadtplanung und Wohnen mögliche Lösungsansätze für den Ausbau des Stadtbahnnetzes in Vaihingen / Möhringen identifiziert. Es soll nun eine Machbarkeitsstudie Stadtbahnverlängerung Vaihingen-West (vgl. GRDRs 1049/2019) durch ein externes Planungsbüro erarbeitet werden. Es ist derzeit davon auszugehen, dass die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie bis Ende 2020 vorliegen könnten.</p> | |
|--|--|--|

12. Bau der Stadtbahn-Übereckverbindung Pflugmühle zur Realisierung einer Stadtbahnlinie U17 Flughafen – Dürrolewang (vgl. GRDRs 1066/2019)

Über die ab Ende 2021 bestehenden Gleise der U6 kann durch den Bau einer vergleichsweise kurzen Netzergänzung (Übereckverbindung Pflugmühle zwischen Rohrer Weg und SSB-Zentrum) die Möglichkeit geschaffen werden, den SynergiePark mit einer neuen Stadtbahnlinie, die bisher unter dem Arbeitstitel U17 läuft, mit dem Filderbahnhof zu verbinden. Die SSB beabsichtigt die Übereckverbindung bis Ende 2021 zeitgleich mit der Inbetriebnahme der U6-Flughafen fertigzustellen und sie dann für betriebliche Zwecke zu nutzen. Ab Inbetriebnahme des Filderbahnhofs am Flughafen ist dann der Betrieb der neuen Stadtbahnlinie U17 vom Flughafen zum SynergiePark und weiter nach Dürrolewang angedacht. Der Gemeinderat hat am 19. Dezember 2019 die Vorlage GRDRs 1066/2019 beschlossen und dem Bau der Übereckverbindung sowie der geplanten Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zugestimmt.

13. Umgestaltung weiterer Straßenräume im SynergiePark und angrenzenden Gebieten

Aktuell wird für folgende Projekte, welche wesentliche Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr, aber auch Verbesserungen für den Kfz-Verkehr beinhalten, die Vorplanung erarbeitet:

- Umgestaltung der Industriestraße zwischen Office V und Ruppmannstraße sowie zwischen Ruppmannstraße und Bahnhof
- Umgestaltung der Ruppmannstraße zwischen Industriestraße und Schockenriedstraße

| | | |
|--|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Umgestaltung der Schockenriedstraße zwischen Ruppmannstraße und Am Wallgraben • Umgestaltung der Osterbronnsstraße zwischen Dürtlewangstraße und Galileistraße • Umgestaltung der Vaihinger Straße zwischen Nord-Süd-Straße und Engstlatte Weg • Umgestaltung der Liebknechtstraße zwischen Bahnhof und Robert-Koch-Straße • Umgestaltung der Heßbrühlstraße zwischen Liebknechtstraße und Ruppmannstraße <p>Zum aktuellen Stand der Projekte soll im 1. Quartal 2020 berichtet werden. Für Projekte, bei denen die Vorplanung abgeschlossen werden kann, werden sukzessive entsprechende Beschlussfassungen vorgelegt. Aktuell ist vorgesehen, die aufgeführten Maßnahmen in den Jahren 2021 bis 2023 umzusetzen.</p> | |
|--|--|--|

Folgende Behörden bzw. Träger öffentliche Belange wurden beteiligt, haben aber keine Stellungnahme abgegeben: BUND, Deutsche Telekom, Verschönerungsverein, Naturschutzbeauftragter und NABU.