

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Parallel zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurde die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a Abs. 2 BauGB und § 4 Abs. 2 BauGB durchgeführt. Dabei wurden folgende Punkte vorgebracht:

| Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange | Stellungnahme der Verwaltung | Berücksichtigt |
|---|--|----------------|
| Das Amt für Umweltschutz bringt zum Thema Bodenschutz vor, dass die Gegebenheiten beim Schutzgut Boden verbal korrekt beschrieben sind. Allerdings sei die Beschreibung der Bodenqualität noch auf einem veralteten, falschen Sachstand und hat deshalb Änderungsvorschläge. Die Korrekturen bewirken keine Änderung der Bewertung des Schutzguts Boden. Die Bilanzierung erfolgte auf aktuellen Angaben zur Bodenqualität und wurde korrekt in die Planunterlagen übernommen. | Die Beschreibung der Bodenqualität im Umweltbericht erfolgte auf Grundlage der vom Amt für Umweltschutz bereit gestellten Unterlagen. Nachdem für das Schutzgut Boden aktualisierte Grundlagen übermittelt wurden, sind die Ausführungen zum Schutzgut Boden entsprechend im Umweltbericht angepasst worden. | ja |
| Laut Amt für Umweltschutz sind Änderungen im städtebaulichen Vertrag zum Abschnitt Immissionsschutz „Staubminderungsplan und Lärmschutz für Gebäudeabriss und Baustellenbetrieb“ vorzunehmen. | Im Städtebaulichen Vertrag wurde versehentlich eine nicht korrekte Formulierung bezüglich dem Erfordernis eines Lärminderungsplans bei Gebäudeabriss und Baustellenbetrieb geregelt. Dieses Erfordernis ist hinfällig und wurde der Vertragspartnerin mitgeteilt. Eine Änderung des städtebaulichen Vertrags ist damit nicht erforderlich. | teilweise |
| Das Amt für Umweltschutz hat zum Thema Stadtklima/Lufthygiene im Hinblick auf die vorangegangene Beteiligung aus stadtklimatischer Sicht keine weiteren Anmerkungen. | Keine Stellungnahme erforderlich. | - |
| Das Amt für Umweltschutz bringt zu den Themen Altlasten/Schadensfälle, Grundwasserschutz, Abwasserbeseitigung, Verkehrslärm und Energie keine Hinweise vor. | 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 und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.</p> | <p>Keine Stellungnahme erforderlich.</p> | <p>-</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, 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> | <p>ja</p> |
| <p>Die Deutsche Bahn AG weist auf die Verpflichtung des kommunalen Planungsträgers hin, dass bei Wohnbauplanungen in der Nähe von lärminintensiven Verkehrswegen aktive (z. B. Errichtung Schallschutzwände) und passive (z. B. Riegelbebauung) Lärmschutzmaßnahmen 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>Im Gewerbegebiet GE₂ sind Wohnungen nicht zulässig.</p> <p>Ein entsprechender Hinweis wurde im Textteil des Bebauungsplans aufgenommen.</p> | <p>ja</p> |
| <p>Die Deutsche Bahn AG weist darauf hin, dass gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen erforderlichenfalls von der Landeshauptstadt Stuttgart oder den</p> | <p>Die Stadt geht davon aus, dass die Emissionen aus dem Bahnbetrieb (Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen, elektromagnetische Strahlung, Körperschall) innerhalb der</p> | <p>nein</p> |

| | | |
|--|--|------------------|
| <p>einzelnen Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen sind.</p> | <p>Grenzen der geltenden immissionschutzrechtlichen Vorschriften liegen und auf den angrenzenden bestehenden Wohn- und Gewerbegebieten keine Überschreitungen von Grenzwerten, Orientierungswerten oder Beurteilungswerten vorliegen und mit Planfeststellungen geregelt wurden.</p> <p>Ein Hinweis hierzu wurde in die textlichen Festsetzungen aufgenommen.</p> <p>Von der Stadt werden pauschale Duldungen abgelehnt.</p> | |
| <p>Die Deutsche Bahn AG weist darauf hin, dass eventuell erforderliche Schutzmaßnahmen gegen diese Einwirkungen aus dem Bahnbetrieb gegebenenfalls im Bebauungsplan festzusetzen sind.</p> | <p>In der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan wird der derzeitige Schienenverkehrslärm mit dem derzeitigen Verkehrsaufkommen der Bahn berücksichtigt und im Bebauungsplan werden für den Bereich GE₂ entsprechende lärm-schützende Festsetzungen getroffen. Zusätzliche Festsetzungen im Bebauungsplan über die Kennzeichnung nach § 9 Abs. 5 Nr. 1 BauGB und die Lärmfestsetzung hinaus sind deshalb nicht erforderlich.</p> <p>Die Plangenehmigung zum Regionalbahnhof (Vaihingen-Bahnhof Stuttgart-Vaihingen Neubau Nahverkehrsbahnsteige) außerhalb des Geltungsbereichs wurde am 22. Januar 2019 vom Eisenbahn-Bundesamt erteilt. Die Realisierung soll nachzeitigem Kenntnisstand bis 2022 erfolgen.</p> | <p>Teilweise</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 (Vorabfragen, Angrenzerverfahren), da hier bei der Bauausführung ggf. Bedingungen zur sicheren Durchführung des Bau- und Bahnbetriebes zu beachten sind.</p> | <p>Ein entsprechender Hinweis wurde im Textteil des Bebauungsplans aufgenommen.</p> | <p>ja</p> |

| | | |
|---|---|------|
| <p>Dies gelte sowohl für eine Beteiligung als Angrenzer sowie im Rahmen einer Fachanhörung gemäß Landesbauordnung Baden-Württemberg als auch für genehmigungsfreie Bauvorhaben, bei denen die Beteiligung direkt durch den Bauherrn zu erfolgen hat. Da auch bahneigene Kabel und Leitungen außerhalb von Bahngelände verlegt sein können, ist rechtzeitig vor Beginn der Maßnahme eine Kabel- und Leitungsprüfung durchzuführen.</p> | | |
| <p>Die Belange des Eisenbahn-Bundesamts werden durch die Planung berührt. Bei Beachtung der nachfolgenden Nebenbestimmungen bestehen keine Bedenken:</p> | Keine Stellungnahme erforderlich. | - |
| <p>Das Eisenbahn-Bundesamt verweist darauf, dass Flächen einer Eisenbahn des Bundes nicht überplant werden dürfen.</p> | Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst nur private bzw. städtische Grundstücke. Grundstücke der Eisenbahn sind nicht betroffen. | - |
| <p>Das Eisenbahn-Bundesamt bittet um Beachtung, dass das Amt nicht die Vereinbarkeit aus Sicht der Betreiber der Eisenbahnbetriebsanlagen prüft. Die Betreiber dieser Anlagen sind möglicher Weise betroffen. Deshalb empfiehlt das Eisenbahnbundesamt die Betreiber dieser Anlagen - die Deutsche Bahn AG - zu beteiligen.</p> | Die Deutsche Bahn AG wurde beteiligt. | ja |
| <p>Das Eisenbahn-Bundesamt geht davon aus, dass die von der Fa. aurelis erworbenen Grundstücke zwischenzeitlich freigestellt sind.</p> | Das städtische Flurstück 1033/14 am Bahnhof Vaihingen ist bisher nicht freigestellt, da dieses über die gesamte Flurstückstiefe mit einem Abschnitt der südlichen Unterführung unterbaut ist und die Funktionsfähigkeit der Unterführung sichergestellt werden muss. Das Grundstück liegt außerhalb des Geltungsbereichs des vorliegenden Bebauungsplans. | nein |
| <p>Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass keine Bahnanlagen geändert werden dürfen. Aus den</p> | Der Geltungsbereich liegt außerhalb der Eisenbahngrundstücke. Bahnanlagen werden beim Vollzug des | |

| | | |
|--|---|-------------|
| <p>mitgelieferten Unterlagen sei nicht ersichtlich, ob es zu irgendwelchen Änderungen kommt.</p> <p>Ergibt sich im Zusammenhang mit einem Bebauungsplan die Notwendigkeit der Änderung einer Betriebsanlage (z. B. die Versetzung eines Oberleitungsmastens) sind diese Änderungen nur im Rahmen eines Planrechtsverfahren nach § 18 AEG zulässig.</p> <p>Wenn an den Bahnanlagen nichts geändert wird, bestehen keine Bedenken, die Flächen sind nachrichtlich darzustellen im Bebauungsplan.</p> | <p>Planes nicht geändert.</p> <p>Beabsichtigte Änderungen im Bereich der Bahnanlagen sind der Landeshauptstadt Stuttgart nicht bekannt.</p> <p>Die bestehenden Bahnanlagen liegen außerhalb des Geltungsbereichs, daher werden keine nachrichtlichen Darstellungen übernommen.</p> | <p>nein</p> |
| <p>Das Gesundheitsamt nimmt wie folgt Stellung:</p> <p>Mit der Umsetzung des Planvorhabens sind auf die für die menschliche Gesundheit relevanten Schutzgüter nachteilige oder sogar erheblich nachteilige Auswirkungen innerhalb und außerhalb des Plangebiets zu erwarten.</p> | <p>Die vom Gesundheitsamt aufgeführten nachteiligen und erheblich nachteiligen Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter sind erkannt und werden in der Begründung und im Umweltbericht ausführlich aufbereitet und erläutert.</p> <p>Es ist richtig, dass die Realisierung des Bebauungsplans außerhalb des Plangebiets zu erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen für die Schutzgüter Mensch sowie Klima und Luft führt, in Bezug auf das Schutzgut Landschaft zu nachteiligen Auswirkungen.</p> <p>Innerhalb 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 kann mit entsprechenden technischen Schutzvorkehrungen (Lärmschutz, Sicherheitsabstand zu dem benachbart liegenden Störfallbetrieb) begegnet werden.</p> | <p>nein</p> |

Diese betrifft einerseits die durch die Verkehrszunahme verursachte Lärmerhöhung, welche trotz der auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung festzusetzenden Schallschutzmaßnahmen nicht vollständig vermieden oder ausgeglichen, sondern nur minimiert werden kann.

Andererseits wirkt sich die durch die Planänderung ermöglichte Neubebauung erheblich nachteilig auf das Schutzgut Klima und Luft aus (Kaltluftentstehung, Durchlüftung). Auch eine Zunahme verkehrsinduzierter Luftschadstoffe ist nicht zu vermeiden.

Bereits ohne die Ansiedlung der Allianz wird im Prognose-Bezugsfall (Nullfall) 2022/2023 aufgrund der bekannten Netzveränderungen und unter Berücksichtigung der geplanten Entwicklungen auf Gemarkung Leinfeld-Echterdingen und den möglichen siedlungsstrukturellen Entwicklungen im SynergiePark eine starke Verkehrszunahme insbesondere auf der Achse Ostumfahrung-Nord-Süd-Straße und in den in den SynergiePark abzweigenden Straßen mit nachteiligen Wirkungen aufgrund zusätzlicher Emissionen von Luftschadstoffen und Lärm in ohnehin bereits stark immissionsbelasteten Bereichen zu erwarten ist.

Diese Bereiche liegen außerhalb des Bebauungsplans. Vor Verkehrslärm schützende Festsetzungen müssen auf den Geltungsbereich des Planes beschränkt bleiben.

Im weiträumigen Umfeld des Allianz-Standortes sind nur geringe Auswirkungen der Allianzansiedlung zu verzeichnen. Insgesamt wird ersichtlich, dass im Prognose Planfall (mit Allianz) die erkennbaren Verkehrszunahmen sequenziell nur leicht gegenüber dem Prognose Bezugsfall ansteigen.

Durch entsprechende Festsetzungen und Regelungen im städtebaulichen Vertrag (Stellplatzbeschränkung, Maßnahmen zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts, Förderung des Fahrradverkehrs usw.) sowie die Maßnahmen des Verkehrsstrukturplans (Parkraumbewirtschaftung, Verbesserung des ÖPNV, Ausbau des Straßennetzes usw.) können die nachteiligen Auswirkungen minimiert werden.

Durch die Allianzansiedlung erhöhen sich im Plangebiet die Beurteilungspegel tags bis 65 dB(A) und

| | | |
|--|--|--|
| | <p>nachts bis 55 dB(A). Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Gewerbegebiete werden in der überbaubaren Grundstücksfläche eingehalten (65/55 dB(A)).</p> <p>Außerhalb des Geltungsbereichs liegen bereits im Bestand Überschreitungen der Orientierungswerte vor, die sich durch den Nullfall (ohne Realisierung des Bebauungsplans) weiter erhöhen. Die durch die Realisierung des Bebauungsplans entstehende zusätzliche Erhöhung um 0,6 bzw. 0,3 dB(A) ist zumutbar.</p> <p>Die nachteiligen Auswirkungen auf das Klima (Beseitigung von Kaltluft produzierenden Flächen, starke Beeinträchtigung des von West nach Ost ziehenden Kaltluftstroms mit nachteiligen Wirkungen auch auf Siedlungsflächen außerhalb des Plangebiets) sowie wegen planinduziert höheren Verkehrsmengen zusätzlicher Belastungen mit Luftschadstoffen sind in der Begründung und im Umweltbericht zum Bebauungsplan ausführlich dargestellt. Sie können mit den getroffenen Maßnahmen (Sicherung eines ca. 40 m breiten nicht überbaubaren Grünstreifens im Süden des Plangebiets, Höhenbeschränkung baulicher Anlagen, Stellplatzbeschränkung) aber nur teilweise vermieden, verringert und kompensiert werden.</p> <p>Eine wesentliche Maßnahme des Verkehrskonzepts im SynergiePark ist die derzeitige Erarbeitung eines Parkraumkonzepts, welches ebenfalls mittelfristig umgesetzt werden soll.</p> <p>Ein wesentliches Ziel des Parkraumkonzepts ist der Schutz der angrenzenden Wohngebiete vor Parksuchverkehr durch eine Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparkregelung. Zum Parkraumkonzept rund</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|---|---|------------------|
| | <p>um den SynergiePark soll 2020 im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik berichtet werden</p> <p>Im Januar 2019 wurde vom seinerzeitigen 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 im Geltungsbereich dahingehend zu ändern, dass die Herstellung bauordnungsrechtlich nicht notwendiger Stellplätze nicht zulässig ist.</p> | |
| <p>Das Gesundheitsamt weist darauf hin, dass in Anbetracht der mit dem Klimawandel einhergehenden Hitzebelastungen gerade in Ballungsgebieten die vorrangige Zielsetzung im Erhalt und in der Verbesserung der klimatischen Verhältnisse zu sehen sei. Dabei stelle die Sicherung von Frischluftschneisen und Luftaustauschbahnen sowie der Erhalt und die Wiedergewinnung von Vegetationsflächen einen Schwerpunkt der klimagerechten Stadtplanung dar.</p> | <p>Die nachteiligen Wirkungen der Planung auf das Klima werden in der Begründung mit Umweltbericht ausführlich dargestellt und bewertet. Die Ausführungen legen dar, dass es hinsichtlich des Klimas auch bei Ergreifen der aufgeführten Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung der nachteiligen Wirkungen (z. B. Höhenbeschränkung der Bebauung, Dachbegrünung, Erdüberdeckung mit Begrünung von Tiefgaragen und Festsetzung eines ca. 40 m breiten Grünstreifens) zu erheblich nachteiligen Wirkungen kommen wird, die auch auf außerhalb des Plangebiets liegenden Flächen bemerkbar werden.</p> <p>Im Rahmen der Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange untereinander und gegeneinander kann der Gemeinderat die klimatischen Belange jedoch zurückstellen und den Bebauungsplan zur Satzung beschließen.</p> <p>Die klimatisch-lufthygienische Empfindlichkeit gegenüber nutzungsintensivierenden Eingriffen ist als hoch zu bewerten. Zu begründen ist dies einerseits mit einer mit der</p> | <p>teilweise</p> |

| | | |
|--|--|--|
| | <p>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>Aus stadtklimatischer Sicht ist grundsätzlich an den Planungsgrundzügen des geltenden Rechts, gerade den noch weitgehend 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</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|--|---|------------------|
| | <p>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>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 p_{V2a+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 Abschätzungsstrategien 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 Gesundheitsamt teilt aus den in den Stellungnahmen des Amts für Umweltschutz vom 2. September 2016 und 26. Juni 2018 genannten Gründen dessen Auffassung, dass grundsätzlich an den seinerzeit abgestimmten Planungsgrundzügen, gerade den noch weitgehend unverbauten Landschaftsraum von weiterer Bebauung freizuhalten, festzuhalten sei.</p> | <p>Siehe oben und Anlage 5a.</p> | <p>teilweise</p> |

| | | |
|---|--|------------------|
| <p>Insbesondere wird auf die Relevanz des Plangebiets als Bindeglied für das Kaltlufteinzugsgebiet und die hohe humanbiometeorologische Wertigkeit des Gebiets hingewiesen.</p> | | |
| <p>An dieser Stelle betont das Gesundheitsamt ausdrücklich, dass die in Klimamodellen prognostizierte Zunahme der Häufigkeit von Hitzebelastungen vor allem für vulnerable Bevölkerungsgruppen ein nicht zu unterschätzendes Gesundheitsrisiko darstellt. Thermische Belastungen können für ältere und kranke Menschen gefährlich sein.</p> <p>Dies zeigt sich auch in den hitzebedingten Mortalitätsraten der extremen Hitzesommer in den Jahren 2003, 2015 und 2018.</p> | <p>Vor dem Hintergrund des globalen Klimawandels ist künftig mit einer Verstärkung der thermischen Belastung zu rechnen. Nicht zuletzt vor diesem Hintergrund ist die weitmöglichste Aufrechterhaltung des lokalen thermischen Komforts anzustreben.</p> <p>Aus diesem Grund wurde für den Siegerentwurf des Wettbewerbs eine vertiefende numerische Simulation mit dem Modell ENVI der human-biometeorologisch relevanten thermischen Komponenten durchgeführt.</p> <p>Diese hatte zum Ergebnis, dass die tagsüber derzeit an einem heißen Sommertag auf den wenig verschatteten Flächen bestehenden, teilweise ungünstigen thermischen Bedingungen durch die Verschattungseffekte der Planung teilweise reduziert werden. In den Innenhofbereichen sind vor Südfassaden ungünstige thermische Bedingungen zu verzeichnen. Ebenso ist während der Nacht eine Erhöhung der thermischen Belastung gegenüber dem Istzustand abzuleiten. Zudem geht mit der Nachverdichtung folgerichtig eine Reduktion der Gebietsdurchlüftung einher.</p> <p>Dementsprechend wurden Empfehlungen formuliert, u. a. die Durchströmbarkeit am südwestlichen Bauungsrand zu optimieren. Dies wurde aufgegriffen und der Baukörper um ca. 9 m nach Norden verkürzt.</p> <p>Im städtebaulichen Vertrag wurde geregelt, dass die Versiegelung in nicht bebauten Bereichen minimal</p> | <p>teilweise</p> |

| | | |
|--|--|-----------|
| | <p>zu halten und deren Begrünung vorzusehen ist.</p> <p>Für die Tageslichtstunden sind Abschattungsstrategien zu entwickeln, die eine Reduktion der direkten Sonneneinstrahlung und damit auch eine Verringerung der langwelligen Strahlungsflussdichten im abgeschatteten Bereich bewirken. Wie die vorliegenden Untersuchungen zum thermischen Komfort von Menschen an heißen Sommertagen zeigen, bestehen teilweise auf dem neuen Platz und vor den Südfassaden in den Innenhofbereichen ungünstige thermische Bedingungen. In den Innenhofbereichen sind schattenspendende Vegetationselemente und Gehölze vor allem vor den Südfassaden vorzusehen.</p> | |
| <p>Insgesamt sei nach Ansicht des Gesundheitsamts aus Sicht des vorsorgenden Gesundheitsschutzes eine durch den Bebauungsplan ermöglichte Neubebauung abzulehnen, da diese nicht mit den Zielen einer klimagerechten Planung in Einklang zu bringen ist und erheblich nachteilige Wirkungen auf die für die menschliche Gesundheit relevanten Schutzgüter zu erwarten sind.</p> | <p>Es ist richtig, dass die Realisierung der Planung innerhalb und außerhalb des Geltungsbereichs zu erheblich nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft führt. Die Auswirkungen der Planung werden ausführlich in der Begründung und im Umweltbericht dargestellt.</p> <p>Siehe oben.</p> | nein |
| <p>Die Handwerkskammer hat nach wie vor keine Bedenken oder Anregungen.</p> | Keine Stellungnahme erforderlich. | - |
| <p>Aus Sicht der Industrie- und Handelskammer sind die umfangreichen Ausführungen zur verkehrlichen Erschließung nachvollziehbar.</p> | Keine Stellungnahme erforderlich. | - |
| <p>Die Ausführungen zeigen nach Meinung der Industrie- und Handelskammer insbesondere nochmals deutlich die Kernproblematik der Straßenanbindung des SynergieParks heute und verstärkt nach der Erhöhung der Zahl der Beschäftigten in diesem Gebiet um voraussichtlich</p> | <p>Die Nord-Süd-Straße soll auch zukünftig als Haupterschließungsachse für den SynergiePark dienen. Hierzu soll sie schrittweise ertüchtigt werden.</p> <p>Der Vollanschluss Breitwiesenstraße wurde 2019 fertig gestellt.</p> | teilweise |

| | | |
|---|---|------------------|
| <p>weitere 18 000 Personen.</p> <p>Speziell das Problem der hochbelasteten Nord-Süd-Straße wurde von der PTV Transport Consult GmbH in der von der IHK beauftragten Studie „Dem Stau auf der Spur - Maßnahmen gegen den Stau in Stuttgart“ als einer der größten Stau-Hot-Spots in der Landeshauptstadt identifiziert. Darin wird der im Planentwurf beschriebene Verdrängungseffekt im Falle von Stauerscheinungen auf der A8 in Fahrtrichtung West bestätigt.</p> <p>Die Gutachter berechneten für diesen Fall Zunahmen der Verkehrsbelastung um bis zu 30 Prozent auf der Nord-Süd-Straße und der Möhringer Landstraße. Daher bezeichnet diese Studie Kapazitätserweiterungen auf der Nord-Süd-Straße als elementar.</p> <p>Auch wenn dies nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens ist, so bietet das Verfahren die Gelegenheit, die absolute Dringlichkeit der Realisierung des Ausbaus der Nord-Süd-Straße als Teil des „Verkehrsstrukturkonzepts Vaihingen und SynergiePark Vaihingen-Möhringen“ nochmals zu betonen.</p> | <p>Mittelfristig sollen im Zeitraum 2020 bis 2022 die Knotenpunkte A8 / Nord-Süd-Straße, Heilbrunnenstraße / Nord-Süd-Straße, Vaihinger Straße / Nord-Süd-Straße und Ostumfahrung Vaihingen / Zusestraße in ihrer Kapazität 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 seinerzeitigen Ausschuss für Umwelt und Technik beschlossen.</p> | |
| <p>Die Industrie- und Handelskammer (IHK) weist darauf hin, dass die entsprechenden Untersuchungen zeigen müssen, ob und in welchem Umfang eine Seilbahn vom Eiermann-Areal über den SynergiePark bis zum Flughafen einen Entlastungseffekt bewirken kann. Zu hoch sollten die Erwartungen diesbezüglich nicht sein.</p> | <p>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 Studie wurden am 3. Dezember 2019 vorgestellt. Darauf aufbauend könnten dann weitere Planungsschritte angegangen werden.</p> | <p>teilweise</p> |
| <p>Auch der Ansatz, Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements zu forcieren, ist sicherlich nach Ansicht der IHK in Anbetracht der</p> | <p>Im städtebaulichen Vertrag wurde die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept vereinbart. Die Allianz hat sich verpflichtet, ein betriebliches Mobilitätsmanagement</p> | <p>ja</p> |

| | | |
|---|--|------|
| <p>Standortgunst bezüglich der hervorragenden ÖPNV-Anbindung folgerichtig und sinnvoll.</p> | <p>dauerhaft einzurichten, das mindestens aus folgenden Bausteinen besteht: Vorhalten eines Angebots an Leihfahrrädern, Jobtickets, Förderung der Nutzung von ÖV, Förderung E-Mobilität, Carsharing, Carpooling, flexible Arbeitszeitmodelle.</p> | |
| <p>Der NABU beurteilt beide Verfahren (Flächennutzungsplan (FNP) und Bebauungsplan) zusammen, da sich die Einwände gegen die Überbauung der im Bebauungsplan vorgesehenen Fläche auch unmittelbar auf die Änderung des FNP auswirken.</p> | <p>Keine Stellungnahme erforderlich.</p> | - |
| <p>Nach Ansicht des NABU Stuttgart stehen einer Überbauung der heutigen Sportplatzflächen elementare Gesichtspunkte des Natur- insbesondere des Bodenschutzes - entgegen.</p> <p>Insoweit sei auch dem Änderungsverlangen bezüglich des FNP die Grundlage entzogen.</p> | <p>Die Realisierung der Planung führt auf Bebauungsplanebene innerhalb des Geltungsbereichs zu erheblich nachteiligen Auswirkungen für das Schutzgut Klima und Luft, für die Schutzgüter Mensch, Boden, Wasser und Landschaft zu nachteiligen Wirkungen. Außerhalb des Geltungsbereichs führt die Realisierung der Planung zu erheblich nachteiligen Auswirkungen für die Schutzgüter Mensch sowie Klima und Luft.</p> <p>Die Realisierung der Planung führt auf Flächennutzungsplanebene innerhalb des Geltungsbereichs zu erheblich nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Landschaft, Wasser, Klima und Luft.</p> <p>Alle öffentlichen und privaten Belange werden bei den Bauleitplanverfahren untereinander und gegeneinander abgewogen.</p> | nein |
| <p>Der zentrale Einwand des NABU zur Flächenumwidmung sowie zur sich daraus entwickelnden Überbauung der Fläche betrifft deren Klimarelevanz. Stuttgart mit seinen Stadtteilen, insbesondere jedoch der Stadtkessel ist im Klimanotstand. Es ist davon auszugehen, dass die Anzahl der Menschen, welche durch das Zusammenwirken von Hitze und Luft-</p> | <p>Siehe oben.</p> <p>Wie in anderen Großstädten auch bestehen in Stuttgart aufgrund Überwärmung (heat island effect) und einer verkehrsbedingt höheren Belastung mit Luftschadstoffen hohe gesundheitliche Belastungen. Diese werden durch die Lage im</p> | |

| | | |
|---|--|------|
| <p>schadstoffen früh versterben, die Anzahl der Verkehrstoten um mehr als das 100-fache übersteigt.</p> <p>Wie die Anlage zur Stellungnahme NABU (siehe Anlage 5c) belegt, bildet die Landeshauptstadt eine lebensbedrohliche Mehrbelastung gegenüber dem Landesdurchschnitt.</p> | <p>Talkessel mit einer topografisch bedingt schwachen Durchlüftung der Innenstadtlagen mit verringerter Abkühlung in sommerlichen Nachtstunden und einer verringerten Versorgung mit von Schadstoffen unbelasteten Luftmassen verschärft.</p> <p>Eine wesentliche erheblich nachteilige Auswirkung der Realisierung der Planung ist die mit der vorgesehenen Bebauung einhergehende Beeinträchtigung des Kaltluftstroms mit seinen günstigen Wirkungen auch auf außerhalb des Plangebiets liegende Siedlungsflächen. Die mit der Realisierung der Planung verbundene Verringerung des Kaltluftstromes um die Hälfte bis 2/3 trägt zu den vom NABU aufgeführten Belastungen bei.</p> | |
| <p>Nach Ansicht des NABU wird diese nicht hinnehmbare Sachlage, welche sich ungeachtet der politischen Gegebenheiten noch nicht erkennbar zum Besseren gewandt hat, mit den hier angesprochenen Verfahren nicht nur fortgesetzt, sondern in besonderer Intensität nunmehr in den Filderstadtteil Vaihingen getragen.</p> | <p>Die nachteiligen Auswirkungen, die bei der Realisierung des Bebauungsplans entstehen, wurden in der Begründung mit Umweltbericht ausführlich dargelegt.</p> | nein |
| <p>Das Planungsvorhaben, welches der FNP-Änderung sowie dem Bebauungsplan zugrunde liegt, vernichtet nach Ansicht des NABU eine der letzten großen Teilflächen einer bisher noch wenig bebauten Frischluftschneise (bzw. eines Kaltluftentstehungsgebiets) mit Auswirkungen bis zum südwestlichen Bereich von Möhringen.</p> | <p>Nach dem Klimaatlas der Region Stuttgart ist die Fläche 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 Richtung 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, den</p> | nein |

| | | |
|--|--|--|
| | <p>noch weitgehend unverbauten Landschaftsraum von weiterer Bebauung freizuhalten, festzuhalten.</p> <p>Als Kompromiss zwischen den klimatischen Aspekten und der geplanten Neubebauung wird die Mindestbreite des Grünzugs im Süden des Plangebiets auf eine Breite von etwa 40 m festgelegt. Daneben ist die Rücknahme des am südwestlichen Rand des Plangebiets vorgesehenen Baukörpers gegenüber der ursprünglichen Planung des Wettbewerbsergebnisses um ca. 9 m erfolgt. Auch ist in dem vorgesehenen Grünstreifen zur Sicherung klimatischer Funktionen der Abbruch der vorhandenen Sporthalle geplant.</p> <p>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>Zusätzlich zu den Festsetzungen des Bebauungsplans zur Dachbegrünung, zur Minimierung der Versiegelung bzw. der Begrünung nicht bebauter Bereiche wurde im städtebaulichen Vertrag geregelt, dass aufgrund der umfangreich vorgesehenen Glasfassaden im Hinblick auf den thermischen Komfort in den Innenräumen geeignete Abschattungsstrategien sowie in den Innenhofbereichen schattenspendende Vegetationselemente und Gehölze vor allem vor den Südfassaden vorzusehen sind.</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|--|--|-------------|
| <p>Nach Ansicht des NABU handelt es sich hierbei keineswegs um einen kleinen weiteren Baustein in der langen Reihe städtischer Fehlentscheidungen. Dies begründet sich daraus, dass die Gesamtheit aller Maßnahmen welche sich aus der Flächenversiegelung bzw. dem sich heraus entwickelnden Dienstleistungszentrums und seiner Nutzung ergeben, einen bisher nicht bilanzierten Fingerabdruck in der städtischen Klimabilanz hinterlassen.</p> <p>Diese Bilanz ist überfällig und ihre Erstellung und Vorlage wird für erforderlich erachtet.</p> | <p>Siehe oben.</p> <p>Grundsätzlich ist es richtig, dass mehrere das Klima und insbesondere die Kalt- und Frischluftversorgung von Siedlungsflächen beeinträchtigende Vorhaben zusammenwirken und zu nachteiligen Effekten weit entfernt von den eigentlichen Eingriffsorten führen.</p> <p>Die Erstellung einer solchen Gesamtbilanz ist im Rahmen dieses Verfahrens nicht möglich und rechtlich nicht erforderlich. Sie muss gesondert in einer stadtweiten Betrachtung erfolgen.</p> <p>Für eine derartige Gesamtbilanz wären zunächst die fachlichen Grundlagen und das methodische Vorgehen zu klären und das weitere Vorgehen mit der Stadtverwaltung und den politischen Gremien abzustimmen.</p> | <p>nein</p> |
| <p>Der NABU weist darauf hin, dass es allerdings für diejenigen, die es sehen können (bzw. wollen), auf der Hand liege, dass die klimatische und somit gesundheitliche Missentwicklung der Landeshauptstadt sich nicht aus Einzelmaßnahmen erklären lässt.</p> <p>Es sei vielmehr der Summe von Eingriffen, den unzähligen Nadelstichen in die ehemaligen Naturflächen der Landeshauptstadt anzulasten, dass wir heute ein Klimadilemma haben.</p> <p>Bisher wollte man dies nicht sehen, wollte es zumindest nicht ernst nehmen, aber hunderte von vorzeitigen Todesfällen können nicht weiter unbeachtet bleiben. Es handele sich mit Sicherheit nicht um eine Bagatelle.</p> | <p>Siehe oben.</p> | |

| | | |
|--|---|-------------|
| <p>Deshalb erachtet es der NABU Stuttgart e.V. für unerlässlich, eine gesamtstädtische, ökologische Umweltprüfung durchzuführen, in die alle derzeit bekannten laufenden und geplanten Planungs- und Baumaßnahmen eingestellt werden.</p> <p>Hierbei steht nicht die Frage „was trägt die Maßnahme XY zur Klimaveränderung bei“ im Vordergrund, sondern die gesellschaftliche (und ggf. auch politische) Frage „inwieweit trägt die Gesamtheit der untersuchten Maßnahmen zur Entlastung beim Klimanotstand bei“.</p> <p>Maßnahmen, die nicht (z. B. in den nächsten 5 Jahren) zur stadtklimatischen Verbesserung beitragen, können nicht genehmigt werden.</p> <p>Diese Forderungen betreffen jetzt und hier die Verfahren Heßbrühlstraße. Im Weiteren erfolgen zusätzliche Konkretisierungen zum FNP- und Bebauungsplanverfahren.</p> | <p>Siehe oben.</p> | |
| <p>Die Maßnahmen dienen nach Ansicht des NABU der Verlagerung von Arbeitsplätzen aus der Stadtmitte in eine ökologisch (insbesondere klimatisch) und für Erholungszwecke bedeutsame Grünzäsur eines Außenbezirks, wobei am neuen Standort bisherige soziale und öffentliche Nutzungen sowie Wohnnutzung verdrängt werden.</p> <p>In der Folge dieser Planung werden umfangreiche weitere Bauvorhaben und Erschließungsmaßnahmen erforderlich, die als direkte Folge weitere erhebliche ökologische Eingriffe mit sich bringen (wie z. B. der beabsichtigte Ausbau der Nord-Süd-Straße, die Umsiedlung des Tiefbauamtes an die Robert-Koch-Straße auf einen bisher baurechtlich als Grünfläche vorgesehenen Standort oder der Bau von Sportplätzen auf bisherigen Kleingartenflächen).</p> | <p>Der Verbleib des Konzerns in Stuttgart wird von der Stadt Stuttgart befürwortet, aus wirtschaftlichen Gründen und zur Sicherung von Arbeitsplätzen.</p> <p>Der bisherige Standort der Allianz befindet sich nicht mehr im Eigentum der Allianz und ist unabhängig vom vorliegenden Bebauungsplanverfahren zu betrachten.</p> <p>Für einen der bisherigen Standorte der Allianz in der Innenstadt wurde am 16. Juli 2019 der Aufstellungsbeschluss für das Bebauungsplanverfahren Reinsburg-/Silberburgstraße (Stgt 308) im Stadtbezirk Stuttgart-West gefasst. Hier soll unter Berücksichtigung der Vorgaben des Rahmenplans Halbhöhenlagen eine teilweise Umnutzung von bisherigen Büroflächen in Wohnnutzung geprüft werden.</p> | <p>nein</p> |

| | | |
|--|---|--|
| | <p>Die bisherigen Wohnungen der SWSG unterlagen dem Bestandschutz und wären ansonsten bereits nach dem bisher geltenden Planungsrecht im Gewerbegebiet nicht zulässig. Für alle Mieter konnten zwischenzeitlich Ersatzwohnungen gefunden werden. Anfang 2020 ist der Abbruch der Gebäude vorgesehen.</p> <p>Es ist richtig, dass durch die Realisierung des Bebauungsplanes Verlagerungen des städtischen Betriebshofs des Tiefbauamtes und der Betriebsstelle der AWS erforderlich werden.</p> <p>Hierfür wurden bereits Aufstellungs- bzw. Auslegungsbeschlüsse für die erforderlichen Bebauungsplanverfahren vom seinerzeitigen Ausschuss für Umwelt und Technik beschlossen. Das Bebauungsplanverfahren Robert-Koch-Straße 89 (Vai 286) wurde am 19. Dezember 2019 vom Gemeinderat zur Satzung beschlossen.</p> <p>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 2020 bis 2022 die Knotenpunkte A8 / Nord-Süd-Straße, Heilbrunnenstraße / Nord-Süd-Straße, Vaihinger Straße / Nord-Süd-Straße und Ostumfahrung Vaihingen / Zusestraße in ihrer Kapazität 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</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|---|---|-------------|
| | <p>wurde hierzu die Vergabe der Voruntersuchung zum Ausbau der Nord-Süd-Straße vom seinerzeitigen Ausschuss für Umwelt und Technik beschlossen.</p> <p>Ob und in welcher Form die Nord-Süd-Straße ausgebaut wird, bleibt den zukünftigen Entscheidungen des Gemeinderats vorbehalten.</p> | |
| <p>Das Vorhaben hat nach Ansicht des NABU Präzedenzwirkung, da zu seiner Begründung eine ausblühende Arrondierung (Wortlaut von Peter Pätzold, Baubürgermeister) von Bauflächen herangezogen wird, was zum einen dem Stuttgarter Grundsatz der Innenentwicklung vor Außenentwicklung widerspricht, zum anderen den Tatsachen nicht gerecht wird.</p> <p>Es handelt sich ja nicht um die Erweiterung eines existierenden Betriebsgeländes, sondern für das Unternehmen um einen völlig neuen Betriebsstandort bzw. an diesem Standort um eine Neuansiedlung.</p> <p>Sollte dieses Vorhaben Bauplanungsrecht erhalten, sind die im Westen und Osten des Plangebiets noch vorhandene Grünflächen mittelfristig nicht mehr zu halten. Auch Flächen östlich der Nord-Süd-Straße könnten nach dieser Ansicht zu künftigen Arrondierungen herangezogen werden.</p> <p>Die ökologische Qualität der angrenzenden Grünflächen wird allerdings schon mit diesem Bauvorhaben erheblich verringert werden (z.B. in Bezug auf Tierwanderkorridore und Luftaustausch, nächtliche Abkühlung, Luftverunreinigung) sowie in ihrer Rolle für Siedlungsgliederung, Biotopvernetzung und wohnortnahe Erholung.</p> | <p>Der Gemeinderat ist für die Entscheidung zuständig, wo und in welchem Umfang weitere Arrondierungen ermöglicht werden und inwieweit der Grundsatz Innenentwicklung vor Außenentwicklung Berücksichtigung finden soll. Beim Geltungsbereich handelt es sich nicht um den unbeplanten Außenbereich, da er auf FNP-Ebene im westlichen Bereich als gewerbliche Nutzung, im östlichen Bereich als Grünfläche dargestellt ist. Auf Bebauungsplanebene war der Bereich ebenfalls überplant und als Gewerbegebiet bzw. Grünfläche mit Baumöglichkeiten festgesetzt.</p> <p>Bisher gibt es zu einer weiteren Arrondierung im Umfeld des Plangebiets weder westlich noch östlich keine Überlegungen. Die Grundstücke in der Umgebung des Plangebiets im Sportgebiet Schwarzbach befinden sich in städtischem Eigentum.</p> <p>Es ist richtig, dass das Vorhaben auch auf angrenzende Flächen nachteilige Wirkungen entfaltet. Allerdings werden mit der Sicherung eines ca. 40 m breiten von Ost nach West durchgängigen Grünstreifens, der nach den Festsetzungen des Bebauungsplanes zu gestalten und zu begrünen ist, Qualitäten gesichert. So können auch zukünftig</p> | <p>nein</p> |

| | | |
|--|---|------|
| <p>Die Auswirkungen des Vorhabens reichen damit weit über die Vorhabensfläche selbst hinaus. Für diese mittelbaren Folgen und Auswirkungen, insbesondere in Bezug auf Mensch und Umwelt, fehlt es bisher an planerischer Bewältigung.</p> | <p>Tiere von den östlich und westlich der Siedlungsflächen von Vaihingen liegenden Freiflächen über den Grünstreifen des Schwarzbachtales wandern. Den Menschen bleiben erholungswirksame Freiflächen erhalten. Die nachteiligen Wirkungen auf das Klima können jedoch nur teilweise vermieden, verringert und kompensiert werden.</p> | |
| <p>Der NABU erkennt keine Notwendigkeit für die Änderung des FNP oder die Aufstellung eines Bebauungsplanes für dieses Gebiet. Das vorhandene Baurecht ist gültig, abgestimmt mit den überregionalen Planwerken und Fachplanungen (wie bspw. dem Landschaftsplan), ermöglicht örtlichen (Handwerks-) Betrieben eine Erweiterung (GE- Flächen) und auf den großflächig ausgewiesenen Grünflächen, die für Stuttgart dringend gebotene klimatische Aufwertung.</p> <p>Ein Planerfordernis ist- zumindest für den ausgewählten Vorhaben-Standort- aus unserer Sicht nicht gegeben und auch nicht nachvollziehbar bzw. plausibel darstellbar.</p> | <p>Der Gemeinderat hat nach dem Baugesetzbuch Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Eine Änderung, Ergänzung und Aufhebung von Bauleitplänen ist im Baugesetzbuch ebenfalls ausdrücklich vorgesehen.</p> <p>Zuständig für die Beschlüsse zu Bebauungsplanverfahren ist der Gemeinderat bzw. der beschließende Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik (STA), bisher Ausschuss für Umwelt und Technik.</p> <p>Das geltende Planrecht kann durch den Gemeinderat geändert werden. Im Baugesetzbuch ist die Änderung eines bestehenden Bauleitplans ausdrücklich vorgesehen.</p> | Nein |
| <p>Das Unternehmen will nach Ansicht des NABU seine bisher zwei Betriebsstandorte (Büro-Arbeitsplätze ohne Kundenkontakt) an einem Standort zusammenführen und macht dafür betriebswirtschaftliche Gründe geltend. Diese Gründe sind nicht erkennbar.</p> | <p>Siehe oben.</p> <p>Die Stadt Stuttgart befürwortet den Verbleib des Konzerns in Stuttgart.</p> <p>Gründe hierfür sind neben der Sicherung von Arbeitsplätzen in Stuttgart auch wirtschaftliche Gründe.</p> <p>Wirtschaftliche Aspekte sind im Bebauungsplanverfahren als Belang zu berücksichtigen.</p> | nein |

| | | |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Der Konzern weist jährliche Wachstumsraten im zweistelligen Bereich aus. • Das Unternehmen hat sich selbst in die vermeintliche Zwangslage (Zeitdruck bzw. schnelle Flächenverfügbarkeit) gebracht, nach neuen Standorten suchen zu müssen, indem es seine bisherigen eigenen Gebäude verkaufte. • Nachdem ein großer Teil der Geschäftstätigkeit dieses Unternehmens im Immobiliensektor liegt und es die Marktlage in und um Stuttgart exzellent kennt, ist es äußerst unwahrscheinlich, dass ansonsten keinerlei Möglichkeiten gesehen wurden, als gerade die eigenen Flächen zu verwerten. Vertreter des Unternehmens gestanden in öffentlicher Sitzung unumwunden ein, dass ihnen andere Flächen zu teuer gewesen seien. • Die zwei Stuttgarter Betriebsstandorte haben sich bisher prosperierend entwickelt. Es ist nicht ersichtlich, weshalb die Geschäfte in Zukunft nur noch an einem räumlich konzentrierten Standort durchgeführt werden könnten. • Es handelt sich um Büro-Arbeitsplätze eines weltweit tätigen Konzerns. Im Zeitalter der Digitalisierung werden Büro-Tätigkeiten global dezentralisiert, verlagert und Bürotätigkeiten auch von zu Hause ausgeführt, ohne dass dies zu erkennbaren betriebswirtschaftlichen Einbußen führen würde. • Der Such-Raum für den neuen Standort wurde auf die Gemarkung | <p>Eine Stellungnahme zu den vorgebrachten, den Betrieb Allianz betreffenden betriebswirtschaftlichen Anregungen bzw. der Betriebsabläufe ist nicht erforderlich.</p> <p>Auf der Suche nach einem geeigneten Standort für einen Neubau der Allianz Deutschland AG wurden mehrere Flächen auf der Gemarkung Stuttgart in einem mehrstufigen Verfahren auf Eignung geprüft. Außerhalb der Gemarkung Stuttgart wurden keine Alternativstandorte untersucht. Die Stadt Stuttgart befürwortet den Verbleib des Konzerns in Stuttgart.</p> <p>Der Stuttgarter Gemeinderat kann nicht über Standorte außerhalb seiner Gemarkung entscheiden.</p> <p>Der Herkunftsort der Mitarbeiter kann nicht ausschlaggebend für die Standortwahl im Rahmen der Bauleitplanung sein.</p> <p>Zielsetzung ist es, den Betriebssitz der Allianz in Stuttgart zu erhalten. Im Flächennutzungsplan, der parallel geändert wird, ist die Prüfung alternativer Standorte ausführlich dargestellt.</p> <p>Der Standort ist aufgrund seiner hohen ÖPNV Gunst sehr gut aus den Stuttgarter Wohngebieten und dem Umland mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Nach Realisierung des Regionalbahnhalts wird sich dies noch verbessern. Die Realisierung soll nach derzeitigem Kenntnisstand bis 2022 erfolgen.</p> | |
|---|---|--|

| | | |
|--|--|--|
| <p>kung der Stadt Stuttgart beschränkt, obwohl ca. zwei Drittel der Beschäftigten nicht aus dem Gebiet der Stadt stammen, sondern aus weiter entfernten Orten kommen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Planungsverband Region Stuttgart wurde mit keinem Suchlauf befasst, obwohl genau diese zu seinen Aufgaben gehören würde. Gewerbliche Ansiedlungen auf Flächen zu lenken, die bereits Baurecht aufweisen bzw. bei denen die Beeinträchtigung öffentlicher Belange minimiert werden könnten. • Angesichts der Pendlerverkehre, welche nicht nur das Stadtgebiet von Stuttgart, sondern die gesamte Planungsregion übermäßig und oft gesundheitsgefährdend belasten (wobei die Wegezeitverluste zudem nicht im Sinne der Beschäftigten sind) wäre es aus unserer Sicht stadtplanerisch geboten, zur Reduzierung und Vermeidung des Wegeaufwands dezentralen Lösungen den Vorrang von einer monofunktionalen Konzentration zu geben (Schlagwort „Stadt der kurzen Wege“). | <p>Eine Zuständigkeit des Verbands Region Stuttgart ist hier nicht gegeben.</p> <p>Siehe oben.</p> | |
| <p>In der Standortauswahl wurde nach Ansicht des NABU den Anforderungen des Unternehmens vollumfänglich stattgegeben (wie gewünschte Flächengröße und möglichst geringe Grunderwerbskosten) ohne eventuell dagegensprechende öffentliche Belange auch nur annähernd zu würdigen (vgl. Seiten 13 bis 15 der Begründung bzw. Seiten 50 bis 52 im Umweltbericht).</p> <p>Zugunsten des Vorhabens spricht: Der Erhalt (bzw. an diesem Standort die Neuansiedlung) von Arbeitsplät-</p> | <p>In der Begründung mit Umweltbericht wurden alle Aspekte, auch die betroffenen öffentlichen Belange, ausführlich und umfassend dargelegt.</p> <p>Zielsetzung der Planung ist es, den Betriebssitz der Allianz in Stuttgart zu halten und damit Arbeitsplätze zu sichern. Im Flächennutzungsplan, der parallel geändert wird, ist die Prüfung alternativer Standorte ausführlich dargestellt.</p> | |

| | | |
|--|---|--|
| <p>zen. Hier ist allerdings zu hinterfragen, ob dies nur an diesem - nicht auch an anderen, ggf. räumlich verteilten und stadtplanerisch besser integrierten sowie mit weniger ökologischen Beeinträchtigungen verbundenen Standorten - möglich wäre.</p> | | |
| <p>Gegen das Vorhaben an diesem Standort sprechen, gemessen an den Grundsätzen des Baugesetzbuches (zu berücksichtigen bei der Aufstellung von Bauleitplänen):</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Ansiedlung von mehreren tausend Menschen in direkter Nachbarschaft eines Störfallbetriebs (keine Schaffung gesunder Arbeitsplätze). | <p>Schutzbedürftige Objekte bzw. Gebiete sind u. a. Gebiete, in denen überwiegend gewohnt wird, die öffentlich genutzt werden wie Örtlichkeiten mit Publikumsverkehr, Freizeitgebiete/öffentliche Grünflächen. Gewerbegebiete ohne Publikumsverkehr sind in diesem Zusammenhang nicht als schutzwürdige Objekte anzusehen.</p> <p>Um diese Belange zu berücksichtigen, wurde im Bebauungsplan in einem Streifen von ca. 70 m von der östlichen Grundstücksgrenze der der Firma Friedrich Scharr KG (Liebknechtstraße 50) festgesetzt, dass nur Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude zulässig sind, die nicht öffentlich genutzt werden.</p> | |
| <ul style="list-style-type: none"> Die Vernichtung kostengünstigen Wohnraums (entgegen dem städtischen Zweckentfremdungsverbot, wonach Wohnflächen nicht in Gewerbeflächen umgewandelt werden dürfen). | <p>Die bisherigen Wohnungen der SWSG unterlagen dem Bestandschutz und wären ansonsten bereits nach dem bisher geltenden Planungsrecht im Gewerbegebiet nicht zulässig. Für alle Mieter konnten zwischenzeitlich Ersatzwohnungen gefunden werden. Anfang 2020 ist der Abbruch der Gebäude vorgesehen.</p> <p>Bereits aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Störfallbetrieb und der Lage im Gewerbegebiet ist es sinnvoll, die Wohnnutzung zu verlagern.</p> | |
| <ul style="list-style-type: none"> Die Übertragung öffentlichen Eigentums an einen privaten Konzern (der beabsichtigte Flächenverkauf bahnt keine „dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung“ an). | <p>Der überwiegende Teil der Bauflächen im Geltungsbereich waren und sind im Eigentum der Allianz.</p> <p>Bei den angesprochenen städtischen Flächen handelt es sich um</p> | |

| | | |
|---|--|--|
| | <p>Grundstücke, die als Gewerbegebiet festgesetzt waren. Ein Verkauf solcher Flächen ist zulässig.</p> <p>Die städtischen Flächen wurden in den Bebauungsplan einbezogen um eine städtebaulich sinnvolle Einbindung dieser Grundstücke zu erreichen.</p> | |
| <ul style="list-style-type: none"> Die Missachtung der städtebaulichen Gestalt und des Orts- und Landschaftsbildes Das Vorhaben weist eine Bau- masse und Kubatur auf, die es in dieser Form im gesamten Außen- stadtbereich bisher nicht einmal an- nähernd gibt. | <p>Mit der auf Grundlage der Planung ermöglichten Bebauung sind auf- grund Höhe und Lage der neuen Baukörper erheblich nachteilige vi- suelle Wirkungen verbunden. Über das Plangebiet hinweg bestehende Sichtbeziehungen werden teilweise unterbunden, die neuen Baukörper wirken in die umliegenden Land- schaftsräume im Osten und Süden des Plangebiets hinein. Mit dem Er- halt einzelner Gehölze (einschließ- lich der alten Eiche) sowie den Be- grünungsmaßnahmen im Osten und Süden des Plangebietes (dort mit einem insgesamt ca. 40 m breiten Ost-West verlaufenden und öffent- lich zugänglichen Grünzug) sowie weiteren umfangreichen Maßnah- men zur Gestaltung und Eingrünung des Plangebietes werden die nach- teiligen Wirkungen teilweise vermie- den und teilweise kompensiert. Diese Maßnahmen können die nachteiligen visuellen Wirkungen des Vorhabens in den umliegenden Frei- und Landschaftsräumen je- doch nicht vollständig kompensie- ren.</p> | |
| <ul style="list-style-type: none"> Die erhebliche Einschränkung kli- matisch bedeutsamer Bereiche mit negativen Auswirkungen auf das menschliche Wohlergehen. Die fehlende Erschließung (es ist nicht erkennbar, wie das Mehraufkommen von Verkehr realistischerweise bewältigt wer- den soll). | <p>Der Entwurf des Verkehrsstruktur- plans Vaihingen (der u. a. aufzeigen soll, mit welchen Maßnahmen die im SynergiePark erwarteten Mehrver- kehre verträglich abgewickelt wer- den, wurde mit der Mitteilungsvor- lage 551/2017 vorgestellt und vom seinerzeitigen Ausschuss für Um- welt und Technik am 25. Juli 2017 zur Kenntnis genommen; eine Be- schlussfassung liegt bislang nicht</p> | |

- Die Belastung angrenzender, existierender Wohngebiete insbesondere durch zusätzliche Verkehrsemissionen.

vor. Seit 2017 arbeitet die Stadtverwaltung intensiv an einer Vielzahl von Einzelprojekten im Stadtbezirk Vaihingen. Im Laufe des Jahres 2020 soll der Entwurf des Verkehrsstrukturplans überarbeitet und weiter konkretisiert werden, eine Beschlussfassung könnte dann Ende 2020 / Anfang 2021 erfolgen. Dabei sollen auch die bis dahin neu gewonnenen Erkenntnisse zur städtebaulichen Entwicklung der Flächen südöstlich des Bahnhofs Stuttgart-Vaihingen in den Verkehrsstrukturplan einfließen.

Aufgrund der geplanten Nutzungen ist es nicht zu erwarten, dass es zu erheblichen zusätzlichen Beeinträchtigungen mit Luftschadstoffen aus Hausbrand, gewerblichen oder industriellen Emissionen kommt.

Aufgrund der erhöhten zu- und abfahrenden Verkehrsmengen kommt es zu zusätzlichen verkehrsbedingten Belastungen. Diese sind jedoch im Planfall im Vergleich zum Bezugsfall (Nullfall) verhältnismäßig gering. So werden auch nach Realisierung der Planung die Immissionsgrenzwerte von Feinstaub im Plangebiet und in der Umgebung deutlich unterschritten. Bei den Stickstoffdioxidwerten bleibt es bei der bereits im Nullfall eintretenden hohen Belastung mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte in einzelnen Straßenabschnitten der weiteren Umgebung des Plangebiets.

Die Neubebauung hat erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Durchlüftungsmöglichkeit sowie den Kaltluftabfluss. Durch das Freihalten des ca. 40 m Streifens und die Staffelung der Gebäudehöhen werden die nachteiligen Wirkungen gemildert. Durch die Festsetzung von Dachbegrünung, Erdüberdeckung

| | | |
|--|---|--|
| | <p>mit intensiver Begrünung unterirdischer Gebäudeteile, Pflanzverpflichtungen und Retentionsflächen im Plangebiet können die erheblich nachteiligen Auswirkungen teilweise minimiert und kompensiert werden. Trotz der getroffenen Maßnahmen verbleiben erheblich nachteilige Auswirkungen auf den Kaltluftstrom. Dieser wird um 1/2 bis 2/3 reduziert, was auch außerhalb des Plangebiets zu erheblich nachteiligen Umweltwirkungen führt (s. o.). Aufgrund der starken Beeinträchtigung des Kaltluftstromes verbleiben trotz getroffener Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und Kompensation erheblich nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Klima.</p> <p>Mit der Planung ist eine Erhöhung der Verkehrsmengen verbunden. Diese führen auf den Erschließungsstraßen im Umfeld des Plangebietes zu einer Erhöhung der Immissionen um ca. 1%. Die heute bestehenden bzw. die im Prognose-Nullfall auftretenden Überschreitungen der Immissionswerte für Stickstoffdioxide auf einzelnen Abschnitten im Straßenraum der Erschließungsstraßen im Umfeld des Plangebiets bleiben weiterhin bestehen.</p> <p>Das planbedingt erhöhte Verkehrsaufkommen führt zu zusätzlichen Lärmbelastungen von bis zu 0,6 dB(A) im unmittelbaren Umfeld des Plangebietes und von bis zu 0,5 dB(A) im weiteren Straßennetz. Entlang von einzelnen Straßenabschnitten bleibt dadurch die bereits im Prognose-Nullfall eintretende hohe Belastung mit Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 und der Grenzwerte der 16. BImSchV bestehen.</p> <p>Diese Sachverhalte sind in der Begründung und im Umweltbericht zum Bebauungsplan ausführlich</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>dargestellt.</p> <p>Mit dem Bebauungsplan werden Baumassen ermöglicht, wie sie in Teilen des SynergieParks ebenfalls heute schon möglich sind.</p> | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Weitere Beeinträchtigungen des Naturhaushalts (Tiere, Pflanzen, Grundwasser) | <p>Mit dem Vollzug der Planung ist die Beseitigung größerer Gehölzbestände und die Überbauung größerer für sportliche Zwecke genutzter Freiflächen verbunden. Diese nachteiligen Wirkungen sollen durch die Festsetzung eines ca. 30 m breiten Grünstreifens im Süden des Geltungsbereichs sowie einer ergänzenden 10 m breiten Zone entlang der zukünftigen Gebäude, die zwar unterbaut, aber intensiv begrünt werden muss, kompensiert werden. Damit kann im Süden des Plangebietes eine zusammenhängende, ca. 40 m breite Grün- und Freifläche gesichert werden, die teilweise mit Retentionsmulden versehen und mit heimischen Gehölzen, Gräsern, Kräutern und Röhrichten bepflanzt werden muss. Durch Dachbegrünung der Gebäude und weitere Vorschriften für die Gestaltung und Bepflanzung der Grundstücksfreiflächen können weitere nachteilige Wirkungen für das Schutzgut minimiert werden.</p> <p>Die erhaltenswerte ca. 100-jährige Eiche wurde bei den Planungen ebenfalls berücksichtigt und kann durch Aussparung der Baufenster erhalten werden. Weiterhin bleibt ein Teil des Baumbestandes entlang der südlichen Grundstücksgrenze erhalten.</p> <p>Wegen der geplanten Verbreiterungen der Verkehrsflächen der Liebknecht- und Heßbrühlstraße sowie der vorgesehenen Tiefgaragengeschosse können die bestehenden größtenteils erhaltenswerten Bäume entlang der Straßen bzw. entlang</p> | |

| | | |
|--|--|--|
| | <p>des Feldwegs Flst. 1464 nicht erhalten werden. Durch die vorgesehenen Neupflanzungen entlang der Verkehrsflächen soll der Eingriff kompensiert werden.</p> <p>Nach derzeitigem Stand der Freiflächenplanung für das Vorhaben ergibt sich folgende Baumbilanz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im festgesetzten Gewerbegebiet: Erhalt: 13 im südlichen Bereich und die Eiche, Fällung: ca. 48, Neupflanzung: ca. 73 • Aufgrund der Straßenverbreiterungen Liebknecht- und Heßbrühlstraße: Fällung: ca. 35, Neupflanzung: ca. 26 im Verkehrsgrün • Entlang des öffentlichen Weges im Süden: Erhalt von ca. 35 Bäumen im Verkehrsgrün <p>Hinweise auf dauerhaft bewohnte Lebensstätten seltener und gefährdeter sowie besonders und streng geschützter Tierarten lagen zu Beginn des Bebauungsplanverfahrens nicht vor.</p> <p>Für das Plangebiet wurden in Abstimmung mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde beim Amt für Umweltschutz keine gesonderten tierökologischen Untersuchungen durchgeführt, da aufgrund Struktur, Nutzung und Ausstattung mit natürlichen Habitatalementen nicht mit dem Vorkommen von seltenen und gefährdeten, besonders und streng geschützten Arten gerechnet wurde.</p> <p>Während der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gingen Hinweise auf das Vorkommen von Fledermäusen ein. Sichtungen von Fledermäusen im Plangebiet lassen auf eine Nutzung der heutigen Freiflächen des Plangebietes als Nahrungshabitat schließen.</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>Die vom Flutlicht der Platzbeleuchtung angelockten Insekten bieten reichlich Nahrung. Der im Süden des Plangebietes ost-west-verlaufende Grünzug mit seinen Gehölzbeständen ist Orientierungsleitlinie für die Tiere bei ihren Flügen von den Quartieren innerhalb der Siedlungsfläche zu den Jagdhabitaten im Freiland.</p> <p>Diese Freiflächen werden größtenteils überbaut, ein ca. 40 m breiter Grünzug im Süden des Plangebietes wird jedoch von Bebauung freigehalten. Zusammen mit den östlich angrenzenden Freiflächen liegen damit auch zukünftig ausreichend Nahrungs- und Jagdhabitats für Fledermäuse vor. Mit der Sicherung und Bepflanzung des ost-west verlaufenden Grünzuges im Süden des Plangebietes können auch die für die Orientierung der Tiere wichtigen Leitstrukturen erhalten werden. Die Fledermäuse dürften die Freiflächen des Plangebietes als Jagdhabitat nutzen.</p> <p>Bei der öffentlichen Auslegung ging ein weiterer Hinweis auf das Vorkommen von Ringelnattern im Westen des Gebietes ein. Der Stadt ist ein Vorkommen der Ringelnatter im Westen des Plangebiets bislang nicht bekannt. Die vorliegenden Habitatstrukturen lassen nicht darauf schließen, dass sich diese Tierart dort regelmäßig aufhält und das Plangebiet als Habitat dauerhaft nutzt. Die Art ist in ganz Baden-Württemberg verbreitet und wird wegen der Bestandrückgänge in den vergangenen Jahren als gefährdet eingestuft. Sie ist auf Grundlage der Bundesartenschutzverordnung besonders geschützt. Die auf den Freiflächen des Grünzuges im Süden durchzuführenden Gestaltungs- und Bepflanzungsmaßnahmen mit den</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|---|--|--|
| | <p>dort herzustellenden Retentionsflächen, in denen u. a. auch heimische Stauden- und Röhrichtflächen anzulegen sind, bilden zukünftig naturnahe Flächen, die auch von der Ringelnatter besiedelt werden können.</p> <p>Unter Berücksichtigung der erläuterten Maßnahmen zur Minimierung sowie zur Kompensation verbleiben bei sachgerechter Realisierung der festgesetzten und im städtebaulichen Vertrag vereinbarten Maßnahmen keine Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen. Die Eingriffs-/Ausgleichsbilanz, in der die Eingriffe in das Schutzgut Tiere und Pflanzen wertmäßig bilanziert werden, ist ausgeglichen.</p> | |
| <ul style="list-style-type: none"> Die Einschränkung der Flächen für Erholung und Freizeit, obwohl der Außenstadtbezirk Stuttgart-Vaihingen bezüglich seiner Ausstattung an Erholungsflächen nur im Stuttgarter Durchschnitt liegt, also die erwünschte Entlastungsfunktion für die Innenstadtbezirke schon jetzt nicht mehr leisten kann. | <p>Durch die Planung gehen für den Sport intensiv genutzte Flächen verloren. Der Flächenverlust kann mit der geplanten Sporthalle innerhalb des Plangebietes teilweise kompensiert werden. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, durch Herstellung weiterer und die Ertüchtigung bestehender Sportfelder sowie durch organisatorische Maßnahmen wegfallende Spiel- und Trainingsmöglichkeiten auf den östlich angrenzenden Sportflächen teilweise zu ersetzen.</p> <p>Neue öffentlich nutzbare Wegebeziehungen durch das Plangebiet sowohl in Ost-West-Richtung im südlich der Bebauung festgesetzten Grünzug als auch in nordsüdlicher Richtung durch das Plangebiet und die Bebauung hindurch sowie die auf Grundlage der Pflanzverpflichtungen und Gestaltungsverpflichtungen für die Freiräume hochwertigen Freiflächengestaltung führen hingegen zu günstigen Wirkungen für Freizeit und Erholung.</p> <p>Da das Plangebiet durch Lärm (Schiene, Straße) vorbelastet ist,</p> | |

| | | |
|---|--|--|
| | <p>werden Festsetzungen zur Lösung dieser Konfliktlage getroffen. Durch geeignete Schallschutzmaßnahmen können im Plangebiet so gesunde Arbeitsverhältnisse gesichert werden. Den möglichen nachteiligen Einwirkungen des benachbart liegenden Störfallbetriebes wird mit nutzungsbeschränkenden Festsetzungen auf den westlichen Teilflächen des Plangebietes begegnet. Unter Berücksichtigung der getroffenen Maßnahmen zur Lösung bestehender Konfliktlagen (Lärm, Störfallbetrieb) und den getroffenen Maßnahmen zur Kompensation des Verlustes von Sportflächen und den Maßnahmen zur Freiflächengestaltung verbleiben für das Schutzgut Mensch keine erheblich nachteiligen Wirkungen.</p> | |
| <ul style="list-style-type: none"> Die Zunahme von Pendelverkehren über die Stadtgrenze hinweg, die bisher vom Unternehmen in der Stadtmitte genutzten Gebäude bzw. Flächen werden ja nicht renaturiert, sondern weiter genutzt werden, was im Saldo die Verkehrsbewegungen erhöht. Für die Verkehrszunahme spricht auch, dass für das Vorhaben ein Ausbau der Nord-Süd-Straße in Erwägung gezogen wird, Straßenkreuzungen ertüchtigt werden müssen u.v.m. Das Baugesetzbuch verlangt jedoch eine städtebauliche Entwicklung, die eine Vermeidung und Verringerung von Verkehr anstrebt. | <p>Auch bereits ohne die Ansiedlung der Allianz wird sich der Verkehr in Vaihingen aufgrund der absehbaren Entwicklung im Bestand (insbesondere SynergiePark) deutlich erhöhen.</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> Die Mitteilungsvorlage Verkehrskonzept Vaihingen und SynergiePark Vaihingen-Möhringen (GRDrs 551/2017) wurde am 27. Juli 2017 im seinerzeitigen UTA und am 19. bzw.</p> | |

| | | |
|--|---|--|
| | <p>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> <p>Kapazitätssteigerung Nord-Süd-Straße (vgl. GRDRs 689/2019) Umgestaltung von Straßenräumen im SynergiePark und angrenzenden</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>Gebieten (z.B. Industriestraße, Ruppmannstraße, Schockenriedstraße, Vaihinger Straße)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Machbarkeitsstudie P+R im Fildderraum 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></p> <p>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></p> <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></p> <p>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 Industrie-</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>straße 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 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> <p><u>7. Stellplatzbeschränkung</u> 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.</p> <p><u>8. Parkraumkonzept</u></p> | |
|--|--|--|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>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.</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></p> <p>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></p> <p>Aufbauend auf den Verkehrsuntersuchungen im Rahmen des Nahverkehrsentwicklungsplans wurden im Rahmen einer Arbeitsgruppe aus</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>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 – Dürrlewang (vgl. GRDRs 1066/2019)</u></p> <p>Über die ab Ende 2021 bestehenden Gleise der U6 kann durch den Bau einer vergleichsweise kurzen Netzer-gänzung (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 Dürrlewang 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.</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 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 Heißbrühlstraße 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>Der NABU weist darauf hin, dass §1 Abs. 7 BauGB verlangt, dass bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen sind.</p> <p>Eine Berücksichtigung öffentlicher Belange hat nur insoweit stattgefunden</p> | <p>Um eine Aufwertung der in Ost-West-Richtung verlaufenden Grünbeziehung zu erreichen, wird in Ausformung der im FNP dargestellten Grünfläche Parkanlage, Landschaftspark der südliche, nicht über- und unterbaubare Bereich mit einem ca. 30 m breiten Pflanzstreifen pv_{2a} bzw. pv_{2b} als Retentions- und Versickerungsfläche festgesetzt.</p> | <p>nein</p> |

den, als eine öffentliche Fußwegeverbindung mit Begleitgrün aufrechterhalten und ggf. geringfügig erweitert werden soll.

Ansonsten handelt es sich um architektonische Kosmetik (auf Basis heutiger allgemeiner baulicher Empfehlungen). Es verbleiben nicht ausgleichbare, erhebliche Beeinträchtigungen, insbesondere des Klimas. Aber auch soziale, stadtplanerische, städtebauliche und weitere ökologische Bedenken sprechen gegen das Vorhaben an diesem Standort.

Diese Fläche soll zusätzlich zu den Retentionsmaßnahmen mit einer barrierefreien, öffentlich zugänglichen Wegeverbindung in 3 bis 5 m Breite in Ost-West-Richtung mit Sitzgelegenheiten/Bänken hergestellt werden (siehe Regelungen im städtebaulichen Vertrag). Zusätzlich wird ein ca. 10 m breiter Streifen als pv₃ Fläche festgesetzt, die unterbaut, jedoch nicht überbaut werden kann.

Darüber hinaus sichert ein Geh- und Fahrrecht die Durchwegung des Plangebiets in Nord-Süd-Richtung.

Zur vorliegenden Gemeinderatsdrucksache zum Satzungsbeschluss (GRDRs 1044/2019) werden alle Anregungen, die die Träger öffentlicher Belange und die Bürgerinnen und Bürger im Verfahren vorgebracht haben, zusammengestellt. Auf dieser Grundlage führt der Gemeinderat die Abwägung durch und kann den Bebauungsplan als Satzung beschließen.

Aus stadtklimatischer Sicht ist grundsätzlich an den seinerzeit abgestimmten Planungsgrundzügen, den noch weitgehend unverbauten Landschaftsraum von weiterer Bebauung freizuhalten, festzuhalten.

Als Kompromiss wird die Mindestbreite des Grünzugs im Süden des Plangebiets auf eine Breite von etwa 40 m festgelegt. Daneben ist die Rücknahme des am südwestlichen Rand des Plangebiets vorgesehenen Baukörpers gegenüber der ursprünglichen Planung des Wettbewerbsergebnisses um ca. 9 m erfolgt. Auch ist in dem vorgesehenen Grünstreifen der Abbruch der vorhandenen Sporthalle geplant. Die Berücksichtigung dieser Randbedingungen lässt in einer ansatzweisen Abschätzung den Erhalt von einem

| | | |
|---|--|-------------|
| | <p>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>Zusätzlich zu den Festsetzungen des Bebauungsplans zur Dachbegrünung, zur Minimierung der Versiegelung bzw. der Begrünung nicht bebauter Bereiche wurde im städtebaulichen Vertrag geregelt, dass aufgrund der umfangreich vorgesehenen Glasfassaden im Hinblick auf den thermischen Komfort in den Innenräumen geeignete Abschattungsstrategien sowie in den Innenhofbereichen schattenspendende Vegetationselemente und Gehölze vor allem vor den Südfassaden vorzusehen sind.</p> | |
| <p>Nach Ansicht des NABU hat die Stadt -vor allem auf der Ebene der Flächennutzungsplanung- Standortalternativen unter Berücksichtigung sozialer und ökologischer Aspekte zu untersuchen.</p> <p>Dies ist hier völlig unterblieben, weshalb aus Sicht des NABU die beabsichtigte Änderung des Flächennutzungsplans und daraus folgend auch die Aufstellung des Bebauungsplans offensichtlich abwägungsfehlerhaft ist.</p> | <p>Im Flächennutzungsplanverfahren, das parallel zum Bebauungsplanverfahren durchgeführt wird, ist die Alternativenprüfung ausführlich dargestellt.</p> | <p>nein</p> |

| | | |
|---|---|------------------|
| <p>„Wäre es nicht die Allianz, hätten wir diesem Bebauungsplanentwurf nicht zugestimmt“, wurde ein Gemeinderat in der Zeitung zitiert. Die Bauleitplanung darf sich laut NABU allerdings nicht dem wirtschaftlichen Interessen Einzelner unterwerfen, sondern muss sich am Allgemeinwohl orientieren.</p> <p>Nicht nur das BauGB auch das Umweltverträglichkeitsgesetz verlangt, dass in eine Standortauswahl die Betrachtung ökologischer Aspekte mit einbezogen wird. Dies ist hier komplett unterblieben. Diesem Mangel kann auch nicht durch eine nachträgliche Betrachtung abgeholfen werden.</p> | <p>Die Stadt Stuttgart befürwortet den Verbleib des Konzerns in Stuttgart.</p> <p>Nach § 1 Abs. 6 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne insbesondere neben z. B. den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, den sozialen und kulturellen Bedürfnissen, den Belangen des Umweltschutzes auch die Belange der Wirtschaft zu berücksichtigen. Diese können auch konkret ein Unternehmen betreffen.</p> | <p>teilweise</p> |
| <p>Die Vorhabensabsicht steht nach Meinung des NABU im Widerspruch zu allen anderen Planwerken der Stadt Stuttgart. Neben dem geltenden FNP sind dies</p> <ul style="list-style-type: none"> • der Struktur- und Rahmenplan S-Vaihingen vom März 2015 und Fachpläne wie z. B. • Klimaatlas mit seinen Empfehlungen • Biotopverbundplanung • Sport- und Spielflächenbedarfsplan | <p>Alle genannten Planwerke wurden berücksichtigt und deren Inhalte ausführlich dargestellt sowie in den Planungsvorgang einbezogen.</p> | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Amtsinterne Pläne: Noch vor vier Jahren wurde der Wertstoffhof der AWS auf angrenzenden Kleingärten errichtet, angeblich um eine betriebsnotwendige Konzentration von Einrichtungen der AWS zu ermöglichen, welche nun allerdings ein Interimsquartier am Vaihinger Bahnhof erhalten soll (was die dortige städtebauliche Entwicklung der Flächen hemmt), bis Flächen in einem anderen Stadtbezirk frei werden. Damit steht das Vorhaben auch der Selbstbindung der Gemeinde entgegen, gibt der NABU zu bedenken. | <p>Am 25. Juli 2017 wurde der Aufstellungsbeschluss für das Bebauungsverfahren Bruno-Jacoby-Weg (AWS) im Stadtbezirk Degerloch (De 119) gefasst. Ziel dieses Bebauungsverfahren ist es, den Betriebshof des Eigenbetriebs Abfallwirtschaft Stuttgart (AWS) von Grundstück Liebknechtstr. 45/1 (Flst. Nr. 1523/1) auf das Grundstück der heutigen Feuerwache 5 am Bruno-Jacoby-Weg zu verlagern. Der Auslegungsbeschluss wird derzeit vorbereitet.</p> <p>Interimsweise soll die AWS auf das ehemalige aurelis-Areal östlich des Vaihinger Bahnhofs verlagert werden (voraussichtlich im März 2020).</p> | |

| | | |
|---|---|-------------|
| | <p>Diese Fläche ist zwischenzeitlich im Eigentum der Stadt.</p> <p>Eine Nutzung der Flächen ist ohnehin erst möglich, wenn die interimweise zu errichtenden Baustelleneinrichtungen für den Bau des Regionalbahnhalts und den Planfeststellungsabschnitt 1.3b für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm nicht mehr benötigt werden.</p> <p>Der Wertstoffhof bleibt erhalten. Es gehen zwar Synergieeffekte verloren; trotzdem ist eine zweckmäßige Nutzung des Wertstoffhofs weiterhin möglich.</p> | |
| <p>Die verbleibenden erheblichen Auswirkungen auf klimatische Belange werden nicht ausreichend gewürdigt. Aus Sicht des NABU wäre das Vorhaben alleine schon deshalb zu verwerfen.</p> <p>Der Talkessel von Stuttgart heizt sich weit schneller auf als dies der anthropogene Klimawandel erwarten ließe. In den letzten zwanzig Jahren stieg die mittlere Jahrestemperatur in Deutschland um 0,4°C an, in Stuttgart-Mitte jedoch um 0,7 °C. Die Zahl der den menschlichen Organismus besonders belastenden heißen Tage liegt in Stuttgart bereits ums Doppelte höher als der deutsche Durchschnitt. Die Zahl der Tage ohne ausreichende nächtliche Abkühlung hat sich in den letzten zwanzig Jahren in Stuttgart um einen ganzen Monat verlängert.</p> <p>Der für die Abkühlung so wichtige Niederschlag ist in Stuttgart-Mitte gegenüber dem stadtnahen Umland um rund 30% verringert (und fließt zudem noch weit schneller ab)</p> <p>Der Flächenversiegelungsgrad und die vorgehaltene Baumasse haben sich im Stadtgebiet von Stuttgart, insbesondere auch im Stadtbezirk</p> | <p>Die nachteiligen Auswirkungen der Realisierung der Planung auf das Klima werden in der Begründung mit Umweltbericht ausführlich dargestellt und erläutert. Die vorliegenden Unterlagen ermöglichen eine Abwägungsentscheidung durch den Gemeinderat.</p> | <p>nein</p> |

| | | |
|--|---|------|
| <p>Vaihingen, in den letzten Jahren ununterbrochen weiter erhöht. Hausbrand und Verkehrsemissionen heizen die Siedlungsgebiete immer weiter auf.</p> <p>Diese Effekte sind nicht mehr auf den Talkessel beschränkt, sondern auch in den so genannten Außenstadtbzirken wirksam und nachweisbar. Beispielsweise in Hohenheim stieg die mittlere Jahrestemperatur zwar nicht so stark an wie in Stuttgart-Mitte, liegt mit einem Plus von 0,55 °C jedoch signifikant über den Veränderungen in Deutschland. Die Schüttung von Quellen wird schwächer, Oberflächengewässer erreichen immer häufiger kritische Zustände (vgl. Rohrer Seen).</p> | | |
| <p>In Stuttgart kommt es schon seit mehreren Jahren zu vorzeitigen, hitzebedingten Todesfällen. Zusammen mit den durch hohe Luftschadstoffkonzentrationen verursachten Todesfällen (wobei diese zwei Wirkungspfade zusammen den menschlichen Organismus potenziert schädigen) dürfen mindestens 10% der Stuttgarter Todesfälle (d.h. durchschnittlich 600 Personen pro Jahr) auf die ungesunden Umweltbedingungen im Stadtgebiet zurückzuführen sein.</p> <p>Angesichts dieser Vorbelastung Flächen bebauen zu wollen, die für die Kaltluftentstehung und Frischluftweiterleitung von großer Bedeutung sind, lässt keine Sorgfalt mit dem Schutzgut menschlichen Lebens und Gesundheit erkennen.</p> | <p>Erhöhte Mortalitätsraten aufgrund der Wirkung von innerstädtischer Hitze (heat island effects) und der gesundheitsschädlichen Wirkung von Luftschadstoffen treten auch in Stuttgart auf. Die aufgeführte Quantifizierung kann jedoch nicht überprüft werden. Das Vorhaben führt wegen der Beeinträchtigung des Kaltluftstromes zu weiteren nachteiligen Wirkungen. Diese werden in der Begründung mit Umweltbericht ausführlich dargelegt und erläutert.</p> | nein |
| <p>Aus den Unterlagen ist nach Ansicht des NABU ersichtlich: Stellungnahme der Stuttgarter Klimatologen (AfU): Die Kaltluftentstehung und -weiterleitung hier hat Auswirkungen bis ins Neckartal.</p> | <p>Die Stellungnahme des Amtes für Umweltschutz ist in die Begründung mit Umweltbericht eingeflossen.</p> | - |
| <p>Der NABU gibt zu bedenken: Die Empfehlung der Stadtklimatologen</p> | <p>In der Begründung mit Umweltbericht wurde ausführlich dargelegt,</p> | nein |

| | | |
|--|---|------------------|
| <p>steht im Widerspruch zu den Planabsichten, sie empfehlen, den Grünzug klimatisch aufzuwerten.</p> <p>Stadträumliche Gliederung: Grünzäsur zwischen Stuttgarts größtem Gewerbegebiet am Wallgraben/SynergiePark und der gegenüberliegenden reinen Wohnbebauung sowie zwischen den Ortsteilen Vaihingen und Rohr.</p> | <p>dass die Neubebauung erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Durchlüftungsmöglichkeit sowie den Kaltluftabfluss hat.</p> <p>Auch die Stellungnahme des Amtes für Umweltschutz, nach der aus stadtklimatischer Sicht grundsätzlich an den Planungsgrundzügen des geltenden Rechts, gerade den noch weitgehend unverbauten Landschaftsraum von weiterer Bebauung freizuhalten, festzuhalten ist, wurde aufgenommen.</p> <p>Durch die Festsetzung eines ca. 40 m breiten Grünsteifens, in dem künftig auch die bestehende Sporthalle zurückgebaut werden wird, kann die Grünzäsur gegenüber der Wohnbebauung gesichert werden.</p> | |
| <p>Die Auswirkungen der Überbauung auf die Biotopvernetzungsfunktion und die Folgen der Verdichtung der Tierlebensräume blieben nach Ansicht des NABU unbeachtet. Reptilien wurden nicht untersucht. Das bekannte Ringelnatter-Vorkommen im Westen des Plangebiets blieb unbeachtet.</p> | <p>Die Folgen der Planung für Biotopvernetzung und Betroffenheit von Tierlebensräumen wurden in der Begründung mit Umweltbericht dargestellt.</p> <p>Der Stadt ist ein Vorkommen der Ringelnatter im Westen des Plangebietes nicht bekannt. Die vorliegenden Habitatsstrukturen lassen nicht darauf schließen, dass sich diese Tierart dort regelmäßig aufhält und das Plangebiet als Habitat nutzt. Die Art ist in ganz Baden-Württemberg verbreitet und wird wegen der Bestandsrückgänge in den vergangenen Jahren als gefährdet eingestuft. Sie ist auf Grundlage der Bundesartenschutzverordnung besonders geschützt. Die auf den Freiflächen des Grünzuges im Süden durchzuführenden Gestaltungs- und Bepflanzungsmaßnahmen mit den dort herzustellenden Retentionsflächen, in denen u. a. auch heimische Stauden und Röhrichte anzupflanzen sind, bilden zukünftig naturnahe Flächen, die auch von der Ringelnatter</p> | <p>teilweise</p> |

| | | |
|---|---|-------------|
| | <p>besiedelt werden können. Ggfs. sind im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens weitergehende Maßnahmen zur Gestaltung der Freiflächen zu treffen, um für die Ringelnatter höherwertige Habitate herzustellen. Der Bebauungsplan bietet dazu einen angemessenen Rahmen und ausreichend Gestaltungsspielräume, so dass ggfs. erforderliche Ersatzhabitate hergestellt werden können.</p> | |
| <p>Eine Unterschutzstellung der außergewöhnlich herrlichen Eiche als Naturdenkmal erscheint dem NABU im Vergleich mit anderen Baum-Naturdenkmälern absolut angebracht.</p> | <p>Eine Unterschutzstellung der außergewöhnlichen Eiche als Naturdenkmal wurde geprüft.</p> <p>Das Gutachten zum Erhalt der schützenswerten Eiche hat ergeben, dass ein Baumschutzbereich von 46 m Durchmesser ausreichend ist, wenn zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden (Bewässerung, Vermeidung eines Innenhofcharakters, usw.). Der als 1. Preis ausgewählte Entwurf des Büro Gerber Architekten hat den Erhalt der Eiche mit aufgegriffen. Im Bebauungsplan wurde deshalb eine entsprechende Fläche von ca. 1 000 m² als Pflanzverpflichtung mit Erdanschluss festgesetzt. Im städtebaulichen Vertrag wurden entsprechende Regelungen zum Erhalt der Eiche zusätzlich getroffen.</p> <p>Für eine förmliche Unterschutzstellung als Naturdenkmal wäre ein Baumschutzbereich mit ca. 3 500 m² Fläche erforderlich, darüber hinaus volle Besonnung und unbeeinträchtigte Belüftung.</p> <p>Da eine solch große Baumschutzbereichsfläche nicht mit der beabsichtigten Neubebauung ermöglicht werden kann und die jetzt ergriffenen Maßnahmen den Bestand der Eiche dauerhaft sichern können, wurde</p> | <p>nein</p> |

| | | |
|--|--|------|
| | auf eine förmliche Unterschutzstellung als Naturdenkmal verzichtet. | |
| Fazit des NABU: Die Aufstellung des Bebauungsplan Heßbrühlstraße entbehrt der erforderlichen Untersuchungstiefe. Die geplanten Eingriffe erscheinen unverantwortlich. Der bestehende FNP ist beizubehalten. | Alle durch die Änderung entstehenden nachteiligen Auswirkungen wurden sowohl im Flächennutzungsplanänderungs- als auch im Bebauungsplanverfahren ausführlich dargestellt. | Nein |
| <p>Zusätzlich zu den o. g. Anregungen hat der NABU Unterlagen beigefügt, wie z. B. Diagramme zu warmen Tagen in Stuttgart, Luftqualität, Verdunstungskühle und Luftreinigung durch Niederschlag, Klimawandel und hitzebedingten Todesfällen. Als Fazit schließt der NABU: Stuttgart heizt sich schneller auf, als es der globale anthropogene Klimawandel erwarten ließe. Das Risiko, hier aus umweltbedingten Umständen vorzeitig zu sterben, steigt schneller an, als im bundesweiten Durchschnitt. Während windschwacher Hochdruckwetterlagen bilden sich über der Stadt eine Dunstglocke mit hohen Luftschadstoffkonzentrationen und eine ausgeprägte Wärmeinsel mit erhöhten Lufttemperaturen. Das Bioklima der Stadt kann durch die schlechte Luftqualität und die erhöhte Wärmebelastung gegenüber dem Umland beträchtlich verschlechtert sein. Stadtplaner können diesen Problemen durch eine Erhöhung des städtischen Grünflächenanteils und einer Verbesserung der Durchlüftung entgegenwirken.</p> <p>Ursache für den Wärmeinseleffekt sei vor allem der hohe Anteil versiegelter und bebauter Flächen in urbanen Gebieten, aber auch Luftschadstoffe und anthropogene Wärmequellen beeinflussen die Überwärmung in städtischen Gebieten.</p> <p>Die Problematik sei in der Stadtverwaltung Stuttgart nicht unbekannt. Doch was mache die Stadt?</p> | <p>Erhöhte Mortalitätsraten aufgrund der Wirkung von innerstädtischer Hitze (heat island effects) und der gesundheitsschädlichen Wirkung von Luftschadstoffen treten wie in anderen Städten auch in Stuttgart auf. Die aufgeführte Quantifizierung kann jedoch nicht überprüft werden. Das Vorhaben führt wegen der Beeinträchtigung des Kaltluftstromes zu nachteiligen Wirkungen. Diese werden in der Begründung mit Umweltbericht ausführlich dargelegt und erläutert.</p> <p>Siehe oben.</p> | Nein |

| | | |
|---|---|------|
| <p>Bauleitplanungen und Planfeststellungen im Stadtbezirk Stuttgart-Vaihingen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Waldrodungen für die Rohrer Kurve (S21), für Eiermann • Innenverdichtung im gesamten Siedlungsgebiet • Aufsiedlung in Randgebieten (z. B. Nobelstraße) • Zubau von Frischluftschneisen und Versiegelung bisheriger Kleingärten (Allianz) • Mit entsprechenden Verkehrszunahmen <p>Also weitere Aufheizung und Anreicherung mit Luftschadstoffen und das in einem Außenstadtbezirk, sowie in Hauptwindrichtung, der doch die extrem belasteten Innenstadtbezirke im Sinne der städtebaulichen Ordnung „entlasten“ solle.</p> <p>(Hinweis: Die Unterlagen sind als Anlage 5 c beigefügt).</p> | | |
| <p>Der Naturschutzbeauftragte hält die Darstellung der Bestandssituation für nachvollziehbar aufbereitet. Die sich daraus ergebenden naturschutzrechtlichen Konflikte sind überschaubar. Der Eingriff wird ausgeglichen.</p> | Keine Stellungnahme erforderlich. | - |
| <p>Der Naturschutzbeauftragte bemängelt, dass bisher die mit Baukörpern dieser Art verbundenen Folgen, die sich aus der Realisierung ergeben, bisher stiefmütterlich behandelt sind. Durch die Beleuchtung entsteht eine Anlockwirkung, insbesondere für ziehende Vogelschwärme.</p> <p>Die transparenten Fassaden stellen Kollisionshindernisse dar, an denen Vögel regelmäßig zu Tode kommen. Auch von Fledermäusen ist bekannt, dass sie glatte Oberflächen nicht detektieren können.</p> | Neben dem Hinweis, dass Glas- und Fensterfronten so zu konstruieren sind, dass Vogelschlag vermieden wird, sowie bei Planung von Gebäuden mit Glas- und Fensterfronten ein qualifiziertes ökologisches Fachbüro einzuschalten ist, wurden im städtebaulichen Vertrag die Themen Artenschutz und Außenbeleuchtung im Sinne einer Vermeidung von Konflikten geregelt. | nein |

| | | |
|--|--|----|
| <p>Der Naturschutzbeauftragte bemängelt, dass sich diese Problematik bisher lediglich im Hinweis D 16 niederschlägt. Die Einbeziehung eines qualifizierten ökologischen Fachbüros, das dem artenschutzrechtlichen Vermeidungsgebot in der Planung das erforderliche Gewicht verleiht, ist nicht nur empfehlenswert, sondern ist festzusetzen. Andernfalls ist erfahrungsgemäß vom Eintreten von Verbotstatbeständen auszugehen.</p> | <p>Eine Festsetzung, die die Einbeziehung eines qualifizierten ökologischen Fachbüros vorschreibt, ist aus rechtlichen Gründen im Bebauungsplan nicht möglich.</p> <p>Auch im Baugenehmigungsverfahren sind die artenschutzrechtlichen Regelungen als öffentlich-rechtliche Vorschrift von der Baurechtsbehörde zu prüfen.</p> | |
| <p>Das Regierungspräsidium Freiburg bringt unter Hinweis auf die weiterhin gültige Stellungnahme zur frühzeitigen Beteiligung sowie Ziffer D7 des Textteils zum Bebauungsplan keine weiteren Anmerkungen vor.</p> | <p>Keine Stellungnahme erforderlich. Siehe Anlage 5a.</p> <p>Der Hinweis zur ingenieurgeologischen Beratung wurde aufgenommen.</p> | - |
| <p>Das Regierungspräsidium Freiburg weist darauf hin, dass keine fachtechnische Prüfung vorgelegter Gutachten oder von Auszügen daraus erfolgt. Die im Gutachten (geotechnische Stellungnahme des Ingenieurbüros für Geotechnik Henke und Partner GmbH) enthaltenen Angaben und Schlussfolgerungen liegen im Verantwortungsbereich des gutachtenden Ingenieurbüros.</p> | <p>Die Eigentümerin der privaten Flächen, die Allianz Deutschland AG, wurde ausdrücklich darauf hingewiesen.</p> | ja |
| <p>Nach Aussage des Regierungspräsidiums Stuttgart bestehen unter raumordnerischen Gesichtspunkten keine Bedenken gegen die Planung.</p> | <p>Keine Stellungnahme erforderlich.</p> | - |
| <p>Der Bedarf für die neuen Gewerbegebiete wurde plausibel dargelegt und begründet. Der Ausschluss von Einzelhandel wird vom Regierungspräsidium Stuttgart ausdrücklich begrüßt. Festsetzungen des Regionalplans stehen der Planung nicht entgegen.</p> | <p>Keine Stellungnahme erforderlich.</p> | - |

| | | |
|--|--|-----------|
| <p>Bezüglich Umwelt verweist das Regierungspräsidium Stuttgart auf seine Stellungnahme vom 29. August 2016 sowie den Schriftverkehr vom 28. November 2016, 27. Februar 2018 und 24. April 2018.</p> | <p>Keine Stellungnahme erforderlich. Siehe Anlage 5a Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange.</p> | <p>-</p> |
| <p>Entsprechend den damaligen Empfehlungen des Regierungspräsidiums Stuttgart wurde ein Gutachten zur Ermittlung aller für die Fa. Scharr relevanten angemessenen Sicherheitsabstände vorgesehen.</p> <p>Das Gutachten wurde zwischenzeitlich erstellt und dem Regierungspräsidium zur Prüfung vorgelegt. Unter Berücksichtigung der derzeitigen Gefährdung am Standort und des Entwicklungspotentials der Fa. Scharr wurde ein angemessener Sicherheitsabstand von 70 m ausgehend von der östlichen Grenze des Betriebsgeländes der Fa. Scharr ermittelt.</p> <p>In der Beschlussvorlage zum Auslegungsbeschluss des FNP bzw. Bebauungsplans wurde den Belangen des Störfallbetriebes der Fa. Scharr in Form eines Streifens mit entsprechenden Nutzungsbeschränkung Rechnung getragen. Sofern der Streifen den angemessenen Sicherheitsabstand von 70 m berücksichtigt und innerhalb dieser Fläche keine schutzwürdigen Nutzungen i. S. d. § 50 BImSchG angesiedelt werden, bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken.</p> | <p>Der Sicherheitsabstand von mind. 70 m wurde im zeichnerischen Teil des Bebauungsplans durch Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung im GE₂ berücksichtigt.</p> | <p>ja</p> |
| <p>Die Abteilung 8 des Regierungspräsidiums Stuttgart Landesamt für Denkmalpflege hat keine Anregungen.</p> | <p>Keine Stellungnahme erforderlich.</p> | <p>-</p> |

| | | |
|---|--|-------------|
| <p>Das Referat 16.3 des Regierungspräsidiums Stuttgart Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg hält es für ratsam, aufgrund der ausgedehnten Kampfhandlungen und Bombardierungen, die während des 2. Weltkrieges stattfanden im Vorfeld von jeglichen Bau-/Planungsverfahren eine Gefahrenverdachtserforschung in Form einer Auswertung von Luftbildern der Alliierten durchzuführen.</p> <p>Alle nicht vorab untersuchten Bauflächen sind daher als potentielle Kampfmittelverdachtsflächen einzustufen. Seit dem 2. Januar 2008 kann der Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg allerdings Luftbildauswertungen für Dritte, zur Beurteilungen möglicher Kampfmittelbelastungen von Grundstücken auf vertraglicher Basis nur noch kostenpflichtig durchführen. Die momentane Bearbeitungszeit hierfür beträgt zurzeit mind. 30 Wochen ab Auftragsingang.</p> | <p>Ein entsprechender Hinweis wurde im Bebauungsplan aufgenommen.</p> | <p>ja</p> |
| <p>Die Netze BW nimmt wie folgt Stellung: Im Bereich des Plangebietes befinden sich Anlagen der Stuttgart Netze Betrieb (Strom) sowie der Netze BW (Gas) und der Netze BW NWA (Wasser).</p> <p>Im Zuge der geplanten Neubebauung und der damit veränderten Anforderungen an die Stromversorgung sind umfangreiche Netzerweiterungen notwendig. Konkrete Festlegungen bezüglich der Netzerweiterung wie Anzahl der Kundenstationen oder Anzahl der Netzstationen sind erst möglich, wenn belastbare Leitungswerte vorliegen. Netzstationen sind durch beschränkt persönliche Dienstbarkeiten zu Gunsten der Stuttgart Netze Betrieb GmbH grundbuchrechtlich abzusichern bzw. im Bebau-</p> | <p>Die erforderlichen Kundenstationen sind in den Gebäuden unterzubringen. Hierfür ist keine Änderung des Bebauungsplans erforderlich.</p> <p>Sollten darüber hinaus Netzstationen erforderlich werden, sind diese zivilrechtlich zu vereinbaren, ggf. durch Dienstbarkeiten zu sichern.</p> <p>Eine Festsetzung im Bebauungsplan als Versorgungsfläche ist hier weder städtebaulich erforderlich, noch sinnvoll, da zum jetzigen Zeitpunkt nicht geklärt ist, ob und wie viele Netzstationen für das Vorhaben der Allianz erforderlich werden.</p> <p>Die Festsetzungen im Bebauungsplan ermöglichen im Plangebiet grundsätzlich die Errichtung von Netzstationen, einschränkende Festsetzungen sind zu beachten.</p> | <p>nein</p> |

| | | |
|--|--|------------------|
| <p>ungsplan mit einer V-Fläche auszuweisen (Zweckbestimmung Elektrizität).</p> | | |
| <p>Weiterhin weist die Netze BW darauf hin, dass im Zuge der Neubebauung die Punkte der Netzerweiterung Wasser (Löschwasser), Gas, Straßenbeleuchtung, Baumstandorte, Bauabläufe sowie die Übergabepunkte (Wasser, Strom und Gas) mit unseren zuständigen Fachplanern abzustimmen sind.</p> <p>Sämtliche Leitungen/Trassen innerhalb des Plangebietes die auch der öffentlichen Weiterversorgung dienen und im Bebauungsplan nicht durch Leitungsrechte abgesichert werden, sind durch Grunddienstbarkeiten zu Gunsten des jeweiligen Betreibers abzusichern.</p> | <p>Im Bebauungsplan wird im Textteil darauf hingewiesen, dass aufgrund der im Geltungsbereich vorhandenen Leitungen eine rechtzeitige Abstimmung mit den Leitungsträgern empfohlen wird.</p> <p>Darüber hinaus wurde im städtebaulichen Vertrag geregelt, dass die Allianz bei der Planung und Ausführung die Anlagen der Leitungsträger zu berücksichtigen hat.</p> | <p>teilweise</p> |
| <p>Weiterhin bittet die Netze BW darum, zusätzlich zu dem ausgewiesenen Gehrecht (gr) und Fahrrecht (fr) ein Leitungsrecht (lr) für den örtlichen Versorgungsträger aufzunehmen.</p> <p>Leitungsverlegungen, die durch die Neubebauung bzw. durch die geplanten Baumstandorte notwendig werden, sind vom Vorhabenträger zu übernehmen.</p> | <p>Die Festsetzung eines Leitungsrechts auf der Geh-/Fahrrechtsfläche ist städtebaulich nicht erforderlich und auch nicht möglich, da diese Fläche durch die Tiefgarage unterbaut werden soll.</p> | <p>nein</p> |
| <p>Die Stuttgarter Straßenbahnen AG hat grundsätzlich keine Einwände hinsichtlich der Aufstellung des Bebauungsplans zur Schaffung der Rahmenbedingungen für die Ansiedlung der Allianz in Vaihingen.</p> | <p>Keine Stellungnahme erforderlich.</p> | <p>-</p> |
| <p>Das neue Allianz-Areal liegt in fußläufiger Entfernung (600 m) zum ÖPNV Knotenpunkt des Vaihinger Bahnhofs (5 bis 7 Minuten) mit den S-Bahnlinien S1, S2, S3 und den Stadtbahnlinien U1, U3 und U8 sowie den Buslinien 80, 81, 82, 84 und 86. Die Stadtbahnhaltestelle Lappkabel U12 ist in fußläufiger Entfernung in ca. 8 bis 10 Min. erreichbar. Das</p> | <p>Die Begründung wurde entsprechend geändert. Bushaltestellen wurden im Bebauungsplan nicht dargestellt. Die Option, Haltestellen in der Heßbrühlstraße und Liebknechtstraße einzurichten, wird bei der Planung der Verkehrsanlagen berücksichtigt.</p> | <p>ja</p> |

| | | |
|---|-----------------------------------|---|
| <p>zukünftige Allianzareal ist somit nach Ansicht der SSB AG sehr gut mit dem ÖPNV erschlossen.</p> <p>Die Buslinie 80 ist für das Allianz Areal nicht mehr relevant. Mit dem Jahresfahrplan 2020 wird die Linienführung geändert. Die Linie verkehrt dann nicht mehr über die Heßbrühlstraße, sondern in beiden Richtungen über die Industriestraße. Die Haltestelle Ruppmannstraße entfällt. Die Linie 80 hat weiterhin die Aufgabe, Umsteiger vom Bahnhof Vaihingen in die östlichen Bereiche des Synergie-Parks zu bringen. Das Allianzareal ist fußläufig bereits optimal an den ÖPNV angebunden und bedarf keiner zusätzlichen Anbindung mit der Buslinie 80.</p> <p>Es ist deshalb derzeit nicht mehr vorgesehen für die Linie 80 eine Bushaltestelle in der Heßbrühlstraße einzurichten. Dennoch halten wir es für sinnvoll, in der Heßbrühlstraße vor dem Allianz Areal, wie im Bebauungsplan auch vorgesehen, eine Fläche von Begrünung bzw. Parkstreifen freizuhalten, mit der Option, ggf. eine Bushaltestelle (z. B. für Shuttleverkehre oder eine andere Buslinie) nachzurüsten.</p> | | |
| <p>Der Südwestrundfunk (SWR) hat keine Anregungen. Seine gesetzliche Aufgabe der Rundfunkversorgung wird durch das Vorhaben nicht direkt berührt. Es sind keine bestehenden bzw. geplanten Richtfunksender des SWR betroffen.</p> | Keine Stellungnahme erforderlich. | - |

| | | |
|---|---|------------------|
| <p>Im Geltungsbereich des Bebauungsplans liegen keine Anlagen der terranets bw GmbH, so dass sie von dieser Maßnahme nicht betroffen werden.</p> <p>Sollten der räumliche Geltungsbereich geändert werden und sonstige Auswirkungen auf die Anlagen der terranets bw GmbH nicht auszuschließen sein, wird um erneute Beteiligung gebeten.</p> | <p>Keine Stellungnahme erforderlich.</p> | <p>-</p> |
| <p>Die Unitymedia BW GmbH hat keine Einwände gegen die Planung. Eigene Arbeiten oder Mitverlegungen sind nicht geplant.</p> | <p>Keine Stellungnahme erforderlich.</p> | <p>-</p> |
| <p>Der Verband Region Stuttgart bringt folgende Stellungnahme vor: Zur vorliegenden Planung gilt im Wesentlichen die Stellungnahme vom 19. September 2016. Statt eines Mischgebiets wird nun ein Gewerbegebiet festgesetzt. Einzelhandelsnutzungen bleiben weiterhin ausgeschlossen.</p> <p>Der Planung stehen keine regionalplanerischen Ziele entgegen.</p> | <p>Im FNP wird eine gemischte Baufläche Verwaltung statt der bisherigen gewerblichen Fläche und Grünfläche mit Zweckbestimmung Sportfläche dargestellt.</p> <p>Im geltenden Bebauungsplan war entlang der Liebknechtstraße bereits ein Gewerbegebiet festgesetzt, der östliche Bereich war als private Grünfläche festgesetzt.</p> <p>Siehe Anlage 5a</p> | <p>-</p> |
| <p>Die Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS) weist auf folgendes hin:</p> <p>Der SynergiePark Stuttgart verfügt über eine sehr gute ÖPNV-Anbindung.</p> <p>Die VVS weist in diesem Zusammenhang auf die relativ hohe Stellplatzquote (trotz des sehr guten ÖPNV-Angebots im SynergiePark) hin. Insbesondere in den Hauptverkehrszeiten ist mit starkem PKW-Verkehrsaufkommen zu rechnen. Dadurch entstehende Staus würden u. a. auch den Betrieb der Buslinie 80 stören. Daher ist auf eine sorgfältige und abgestimmte Planung (Fahr-</p> | <p>Im Rahmen des städtebaulichen Vertrags wurde die Anzahl der maximal möglichen Stellplätze für die Neuansiedlung der Allianz auf 1000 begrenzt. Dies bedeutet, dass gegenüber dem bestehenden Gewerbegebiet ein sehr großer Anteil der Beschäftigten mit dem Umweltverbund anreisen werden.</p> <p>Für die Buslinie 80 wurde bereits</p> | <p>teilweise</p> |

| | | |
|--|--|----------|
| <p>/Busspuren etc.) zu achten.</p> <p>Wir halten es daher für unabdingbar, den im SynergiePark zu erwartenden Arbeitnehmern die Vorzüge des ÖPNV frühzeitig nahe zu bringen. Das betriebliche Mobilitätsmanagement der Unternehmen sollte hierbei von der Stadt und von SSB und VVS unterstützt werden. Neben den Vorzügen des ÖPNV sollte hierbei auch auf andere Verkehrsarten des Umweltverbunds (insbesondere Radverkehr) und Möglichkeiten der Verkehrsmeidung (z. B. mobiles Arbeiten) hingewiesen werden.</p> | <p>zum Fahrplanjahr 2020 gemeinsam mit der SSB ein neues Linienkonzept entwickelt. Hierbei sind insbesondere auch Beschleunigungsmaßnahmen im Zulauf zum Knotenpunkt Industriestraße / Am Wallgraben vorgesehen. Die Vorplanung für diese Maßnahmen wurde bereits im Rahmen der GRDRs 220/2019 durch den Gemeinderat mehrheitlich beschlossen, die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt vorbehaltlich der Bereitstellung der notwendigen Mittel im Laufe des Doppelhaushalts 2020/2021.</p> <p>Im städtebaulichen Vertrag wurde die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept vereinbart. Die Allianz hat sich verpflichtet, ein betriebliches Mobilitätsmanagement dauerhaft einzurichten, das mindestens aus folgenden Bausteinen besteht: Vorhalten eines Angebots an Leihfahrrädern, Jobtickets, Förderung der Nutzung von ÖV, Förderung E-Mobilität, Carsharing, Carpooling, flexible Arbeitszeitmodelle</p> | |
| <p>Der Zweckverband Bodensee-Wasserversorgung erhebt keine Bedenken, im Geltungsbereich befinden sich weder vorhandene noch geplante Anlagen des Zweckverbands.</p> | <p>Keine Stellungnahme erforderlich.</p> | <p>-</p> |
| <p>Das Polizeipräsidium Stuttgart Referat Prävention bringt folgende Anregungen vor:</p> | | |

| | | |
|---|----------------------|----------|
| <p>Sicherheit durch Berücksichtigung städtebaulicher Aspekte: Die Lebensqualität der Menschen in den Städten und Gemeinden ist auch wesentlich von ihrem Sicherheitsempfinden bestimmt. Wissenschaftliche Studien und Erfahrungen aus der Praxis belegen, dass für das Sicherheitsgefühl der Menschen und die Kriminalitätsentwicklung die städtebaulichen Verhältnisse von großer Bedeutung sind (Gemeinsame Erklärung des Innenministeriums und des Wirtschaftsministeriums BW vom 29. Oktober 2004).</p> | <p>Kenntnisnahme</p> | <p>-</p> |
| <p>Die Berücksichtigung von präventiven städtebaulichen Aspekten im Rahmen der Planung und Unterhaltung von urbanen Gebieten beachtet und minimiert die Nachteile aus risikofördernden Bau- und Gestaltungsformen und schafft die Voraussetzungen für ein sicheres und lebenswertes Umfeld.</p> | <p>Kenntnisnahme</p> | <p>-</p> |
| <p>Neubebauung: Aus Sicht der städtebaulichen Kriminalprävention des Polizeipräsidiums Stuttgart Referat Prävention bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen die geplanten Bürogebäude mit Tiefgarage.</p> <p>Einzelne Elemente der Bebauung und Gestaltung des Außenbereichs sollten hier unter den Gesichtspunkten der städtebaulichen Kriminalprävention einer näheren Betrachtung unterzogen werden.</p> | <p>Kenntnisnahme</p> | <p>-</p> |

| | | |
|--|----------------------|----------|
| <p>Übersichtlichkeit und räumliche geradlinige Strukturen vermitteln nach Ansicht des Polizeipräsidiums Stuttgart Referat Prävention innerhalb von Gewerbe- und Bürogebieten in Verbindung mit umfangreichen Orientierungsmöglichkeiten ein positives subjektives Sicherheitsempfinden. Im Zusammenhang damit beeinflusst die architektonische Gestaltung und die technische Ausstattung das Sicherheitsempfinden weiterhin positiv und ist in der Lage, Tatgelegenheiten zu minimieren.</p> | <p>Kenntnisnahme</p> | <p>-</p> |
| <p>Durch die meist sechsgeschossige Bauform ist laut Polizeipräsidium Stuttgart Referat Prävention eine Übersicht aus den Büroräumen heraus über das gesamte Gelände und im gesamten Umfeld einschließlich der Lichthöfe gewährleistet.</p> <p>Eine entsprechende Sozialkontrolle zumindest während den Betriebszeiten in der Fläche besteht daher.</p> <p>Dies bedeutet, Personen im Umfeld können erkannt und Sachverhalte beurteilt werden. Von der gegenüber liegenden Seite der Heßbrühlstraße ergibt sich mit den dortigen mehrgeschossigen Bürogebäuden eine sich ergänzende Sozialkontrolle, welche insbesondere dem freien Platz und der Grünfläche mit der dort befindlichen erhaltenswerten Eiche zugutekommt.</p> | <p>Kenntnisnahme</p> | <p>-</p> |

| | | |
|---|---|------------------|
| <p><u>Gestaltung der Freiflächen und Außenbereiche</u></p> <p>Die bauliche Ausgestaltung des Außenbereichs sollte nach Ansicht des Polizeipräsidiums Stuttgart Referat Prävention dem Benutzer klare Hinweise dazu geben, welche Bereiche gewollt öffentlich sind und welche Bereiche nur teilweise öffentlich oder gar nicht öffentlich zugänglich sind.</p> <p>In diesem Zusammenhang bietet sich die Gestaltung der Wege mit verschiedenen Belägen an sowie ein verständliches und vollständiges Leit- und Orientierungssystem.</p> <p>Bereiche mit zwingendem Ausschluss Unberechtigter sind zu umzäunen oder in anderer geeigneter Weise zu schützen.</p> | <p>Zielsetzung der städtebaulichen Planung sind offene und zugängliche Freiflächen. Einfriedigungen sind im Geltungsbereich daher nicht zulässig. Lediglich entlang der Liebknechtstraße ist ausnahmsweise eine Einfriedigung als Sichtschutz zulässig.</p> <p>Die weiteren Anregungen betreffen die Freiflächengestaltungsplanung unter Berücksichtigung betrieblicher Abläufe und wurden deshalb an die Allianz weitergeleitet.</p> | <p>nein</p> |
| <p>Das Polizeipräsidium Stuttgart Referat Prävention weist darauf hin, dass große und nicht strukturierte Gesamtflächen auf den Benutzer ein Gefühl der Unsicherheit vermitteln. Diese Flächen sollten daher ebenfalls eine bauliche Struktur erhalten.</p> <p>Diese kann mittels reinen raumtrennenden Elementen ausgeführt werden oder, um eine entsprechende Belebung zu begünstigen, mit Sitzgelegenheit.</p> <p>Die Belebung von Plätzen trägt dazu bei, dort eine entsprechende Sozialkontrolle durch die Nutzer zu installieren.</p> | <p>Siehe oben.</p> <p>Die Anregungen wurden an die Allianz weitergegeben, da es die Freiflächengestaltungsplanung betrifft.</p> | <p>teilweise</p> |

| | | |
|--|---|-----------|
| <p>Das entstehende und um die Gebäude herum parkähnlich wirkende Gelände wird sich nach Ansicht des Polizeipräsidiums Stuttgart Referat Prävention in den Grünstreifen zwischen Liebknechtstraße und Am Wallgraben weitgehend fließend einfügen.</p> <p>Der Benutzer wird somit die Grünanlage grundsätzlich als weitgehend öffentlich wahrnehmen. Begünstigt wird diese Wahrnehmung durch einen öffentlichen Weg, welcher das Gelände in Nord-Süd-Richtung durchquert.</p> | <p>Die öffentliche Wegeverbindung im pv_{2a} und _{2b} Pflanzstreifen ist städtebaulich so gewollt.</p> <p>Im städtebaulichen Vertrag wurde geregelt, dass eine öffentliche barrierefreie Wegeverbindung in Ost-West-Richtung in 3 bis 5 m Breite im 40 m breiten Pflanzstreifen hergestellt wird.</p> | ja |
| <p>Sofern aus Gründen des Naturschutzes nichts entgegensteht, wäre es aus kriminalpräventiver Sicht (Polizeipräsidium Stuttgart Referat Prävention) wünschenswert, wenn die Sträucher und Büsche im Interesse der Übersichtlichkeit niedrig gehalten werden. Ebenso wird vorbehaltlich den naturschutzrechtlichen Vorgaben empfohlen, dass Bäume aus demselben Grund bis zu einer Höhe von 2 Metern freigeschnitten sind und bis zu dieser Höhe kein Blätterwerk aufweisen.</p> | <p>Ein qualifizierter Freiflächengestaltungsplan ist im Baugenehmigungsverfahren mit dem Amt für Stadtplanung und Wohnen abzustimmen und als Teil des Bauantrags vorzulegen.</p> <p>Im städtebaulichen Vertrag wurde geregelt, dass die Baumarten mit der Landeshauptstadt Stuttgart (Garten-, Friedhofs- und Forstamt sowie Amt für Stadtplanung und Wohnen) abzustimmen sind.</p> <p>Die Anregungen der Polizei wurden an die Allianz weitergeleitet, da sie die Unterhaltung der Grünfläche treffen.</p> | teilweise |
| <p>Die raumordnenden Elemente und die Wege sollten nach Ansicht des Polizeipräsidiums Stuttgart Referat Prävention grundsätzlich in einem die Übersicht fördernden Abstand angeordnet werden.</p> | <p>Diese Anregungen wurden an die Allianz weitergegeben. Eine Regelung im Bebauungsplan ist nicht möglich, die Anregung betrifft die Freiflächengestaltung.</p> | nein |

| | | |
|--|--|------------------|
| <p>Im südlichen Bereich des Geländes befinden sich Retentionsbodenfilterbecken zur Oberflächenregenwasserbehandlung. Problematisch zeigt sich laut Polizeipräsidium Stuttgart Referat Prävention bei solchen Bauwerken die Bepflanzung mit Schilfgräsern. In der Vegetationszeit und auch einen kurzen Zeitraum darüber hinaus stellen hochgewachsene Schilfgräser einen Sichtschutz dar, welcher ein sich dahinter oder darin Verbergen möglich macht. Dies trägt in Verbindung mit den immanenten Ängsten vieler Menschen vor unübersichtlicher Vegetation nicht zur subjektiven und präventiv betrachtet keineswegs zur objektiven Sicherheit bei, da Versteckmöglichkeiten immer Tatgelegenheiten bedeuten.</p> | <p>Die Festsetzung von Retentionsflächen zur Bewirtschaftung des auf den Grundstücken anfallenden Niederschlagswassers ist aus Gründen des Wasserhaushalts zwingend, die Gestaltung mit Schilfbeständen ist aus naturschutzfachlichen Gründen erforderlich. Dadurch können die Eingriffs-/Ausgleichsbilanz ausgeglichen und Habitatsmöglichkeiten geschaffen werden.</p> <p>Inwieweit dadurch gefühlte Angsträume entstehen, hängt maßgeblich von der konkreten Ausgestaltung ab. Dies ist bei der Freiflächengestaltungsplanung im Zusammenhang mit der Einreichung der Bauantragsunterlagen zu berücksichtigen.</p> <p>Die Anregungen wurden an die Allianz weitergegeben.</p> | <p>nein</p> |
| <p>Im Außenbereich ist für eine ausreichende Beleuchtung zu sorgen, bemerkt das Polizeipräsidium Stuttgart Referat Prävention. Die für öffentliche Straßen verbindliche Norm DIN EN 13201 ist auch als Mindeststandard für die Beleuchtung privater Flächen richtungsweisend.</p> | <p>Im städtebaulichen Vertrag hat sich die Allianz verpflichtet, einen Bau durchführungsvertrag mit dem Tiefbauamt abzuschließen. Darin werden alle durch das Vorhaben erforderlichen Baumaßnahmen geregelt, sowie die Beleuchtung, Markierung, Entwässerung usw.</p> <p>Es bleibt der Allianz überlassen, betrieblich genutzte Außenflächen zu beleuchten.</p> | <p>teilweise</p> |

| | | |
|--|---|-------------|
| <p>Dunkle und schlecht einsehbare Bereiche bei Dämmerung und Dunkelheit sollten nach Ansicht des Polizeipräsidiums Stuttgart Referat Prävention grundsätzlich vermieden werden.</p> <p>Insbesondere in dem weitläufigen Areal sollte die nächtliche Beleuchtung die Trennung von öffentlichen und nichtöffentlichen Bereichen für den Besucher erkennbar machen, jedoch nicht in Form von helleren und dunkleren Bereichen, sondern durch den Einsatz verschiedener Leuchtmittel.</p> <p>Als praktikabel zeigen sich hier indirekt wirkende Leuchten in Kombination mit direkt wirkenden Leuchten. In dem öffentlich zugänglichen Bereich um die erhaltungswürdige Eiche empfiehlt sich eine kombinierte Beleuchtung von unten und oben. Dies soll die Möglichkeit einschränken, sich hinter dem starken Stamm in der Dunkelheit zu verstecken, beziehungsweise erhöht es die Akzeptanz und das subjektive Sicherheitsgefühl durch die entstehende Übersicht.</p> | <p>Die Anregungen wurden an das Tiefbauamt und die Allianz weitergegeben.</p> <p>Eine entsprechende Regelung im Bebauungsplan ist nicht möglich.</p> <p>Die Beleuchtung der Eiche muss zwingend naturschutzfachliche Belange berücksichtigen.</p> | <p>nein</p> |
| <p>Aus Sicht der Prävention (Polizeipräsidium Stuttgart Referat Prävention) wird davon ausgegangen, dass im Außenbereich weiterhin ein anspruchsvolles Sicherheitskonzept im Bereich der elektronischen Überwachung, wie es bisher an den Bestandsgebäuden vorhanden ist, verfolgt wird, weshalb hierzu keine detaillierten Empfehlungen gegeben werden.</p> <p>Ob ein betriebsinterner Wach- oder Schutzdienst für die Bürokomplexe und das Außengelände künftig im Einsatz sein wird, ist hier nicht bekannt.</p> | <p>Im Bebauungsplan kann eine elektronische Überwachung nicht geregelt werden.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass die Allianz entsprechende Maßnahmen ergreift, da das Gelände öffentlich zugänglich sein wird.</p> | <p>nein</p> |

| | | |
|---|---|-------------|
| <p>Sauberkeit und Ordnung tragen maßgeblich zum subjektiven Sicherheitsempfinden bei, bemerkt das Polizeipräsidium Stuttgart Referat Prävention. Der Eindruck von Verwahrlosung und Nachlässigkeit führt zu dem Eindruck einer geringen Sozialkontrolle, sowohl bei den Nutzern als auch bei mutmaßlichen Tätern.</p> | <p>Die Anregung wurde an die Allianz weitergegeben.</p> <p>Sauberkeit und Ordnung kann im Bebauungsplanverfahren nicht geregelt werden.</p> | |
| <p>Das Polizeipräsidium Stuttgart Referat Prävention weist darauf hin, dass die Aufstellung von Müllbehältern in ausreichender Anzahl und Größe die Verschmutzung durch Unrat verringert.</p> <p>Eine Spenderbox für Tüten zur Aufnahme von Hinterlassenschaften von Hunden dürfte mutmaßlich deutlich zur Sauberhaltung des Grundstücks beitragen. Mit einer entsprechenden Freqüentierung durch Spaziergänger mit Hunden aus den umliegenden Wohngebieten ist zu rechnen.</p> | <p>Siehe oben.</p> | <p>nein</p> |
| <p>Die Nähe zum Wald führt zu einem vermehrten Aufkommen von Wild und landwirtschaftlichen Schädlingen in den städtischen Randzonen, befürchtet das Polizeipräsidium Stuttgart Referat Prävention. Dieses Wild sucht dort Nahrung und wird dabei regelmäßig in Müllbehältern fündig. Dabei werden die Müllbehälter erfahrungsgemäß vom Wild entleert. Daher sollten nur Müllbehälter in schädlingssicherer Ausführung eingesetzt werden, die von Wild weder geöffnet noch bestiegen werden können.</p> | <p>Siehe oben.</p> | <p>nein</p> |

| | | |
|---|---|------------------|
| <p>Es ist nach Ansicht des Polizeipräsidiums Stuttgart Referat Prävention davon auszugehen, dass die privaten Außenanlagen von verschiedenen Benutzergruppen genutzt werden. Um hier das Konfliktpotential so niedrig wie möglich zu halten und Rechtsicherheit für alle Benutzer herzustellen, ist es empfehlenswert, eine allgemeingültige Hausordnung durch den Hausrechtsinhaber zu erlassen, welche mittels Schildern oder in anderer geeigneter Weise öffentlich zur Kenntnis gegeben wird. Unter anderem kann hier auf die bauliche Trennung von öffentlichen und nichtöffentlichen Bereichen hingewiesen werden.</p> | <p>Siehe oben.</p> | <p>nein</p> |
| <p>In den öffentlichen Grünanlagen kommen die Regelungen der Landeshauptstadt Stuttgart zur Anwendung, entsprechende Hinweise werden dahingehend in diesen Bereichen aufgestellt werden. Der südöstlich gelegene Spielplatz außerhalb des Geltungsbereichs verfügt aktuell über die entsprechende Beschilderung, bringt das Polizeipräsidium Stuttgart Referat Prävention vor.</p> | <p>Siehe oben.</p> <p>Bei den Freiflächen handelt es sich um private Flächen, die teilweise für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden sollen.</p> <p>Die Allianz hat entsprechende Regelungen für die Flächen aufzustellen und ggfs. bei Verstößen das Hausrecht durchzusetzen. Im Städtebaulichen Vertrag sind unter Punkt 14 d hierzu Regelungen getroffen worden.</p> | <p>teilweise</p> |
| <p>Tiefgaragen und deren Zugänge stellen regelmäßig nach Ansicht des Polizeipräsidiums Stuttgart Referat Prävention Angsträume dar. Das betreten oder Befahren solcher Orte ist meist mit Vorbehalten behaftet und oft durch Angstzustände begleitet.</p> <p>Objektiv trägt hierzu oftmals die niedrige Bauweise, schlechte Beleuchtung, verwinkelte Bauweise, Vandalismus Schäden (Graffiti u. a.), Verschmutzung und die zu bestimmten Tageszeiten schlechte Frequentierung bei.</p> | <p>Kenntnisnahme</p> | <p>nein</p> |

Die bei vielen Menschen geäußerten Vorbehalte zur Nutzung von Tiefgaragen und Parkhäusern, hierbei vermehrt Opfer von Raub- und Sexualdelikten zu werden, oder Opfer eines Kfz-Einbruchs, lassen sich durch das Kriminalitätslagebild nicht bestätigen. Die Vorbehalte entsprechen nicht der tatsächlichen Gefährdung.

Wünschenswert wäre eine bauliche Gestaltung mit Tageslicht. Dies vermittelt dem Benutzer eine Verbindung nach draußen.

Laut den vorliegenden Plänen ist nach Ansicht des **Polizeipräsidiums Stuttgart Referat Prävention** eine solche Verbindung bisher nicht vorgesehen. Wünschenswert wäre hier, wenn für die Tiefgarage noch mit Lichtkuppeln oder Lichttürmen geplant werden könnte.

Eine weitere Empfehlung aus kriminalpräventiver Sicht wäre, Treppen, Zugänge, Verteilerebenen, Aufzüge und deren Vorräume, Zu- und Abfahrten, Service- und Notrufeinrichtungen mittels Beleuchtungseinrichtungen ständig zu beleuchten. Die Beleuchtung sollte idealerweise so angeordnet sein, dass Schattenbildung und dunkle Bereiche vermieden werden.

Die Anregungen wurden an die Allianz weitergegeben, wobei die Festsetzungen des Bebauungsplans zur Begrünung von Tiefgaragenunterbautungen zu beachten sind.

Siehe oben.

| | | |
|--|--|--|
| <p>Eine temporäre Abschaltung der Parkdeckbeleuchtung und Steuerung über Bewegungsmelder oder Smart-Home-Technologie sollte nach Auffassung des Polizeipräsidiums Stuttgart Referat Prävention so erfolgen, dass die Beleuchtung bereits geschaltet wird, bevor der Nutzer den Parkbereich betritt. Der Benutzer betritt somit subjektiv auch nicht erst einen dunklen Raum, der dann erst beleuchtet wird. Es besteht sonst immer die Unsicherheit beim Nutzer dahingehend, ob die Beleuchtung tatsächlich funktioniert, was dessen Akzeptanz einer Tiefgarage einschränkt.</p> <p>Die Beleuchtung selbst sollte blendfrei sein. Ein heller Reflektionsanstrich erhöht die Lichtausbeute ebenfalls.</p> <p>Baulich bedingte, meist aus statischen Gründen entstehende Nischen und tote Winkel sollten vermieden werden. Bei Nischen und Winkeln, welche aus statischen Gegebenheiten entstehen, wäre es für die Minimierung von Tatgelegenheiten vorteilhaft, diese mittels zusätzlicher baulicher Maßnahmen zu verschließen.</p> <p>Verschmutzungen und Müllablagerung wirken sich auch in Tiefbauwerken negativ auf das subjektive Sicherheitsempfinden aus. Sie erwecken den Eindruck der Verwahrlosung und einer geringen sozialen Kontrolle. Daher sollten zumindest an den Zugängen zur Tiefgarage Abfallbehälter aufgestellt werden. Weiterhin Aschenbecher, sollte der Zugang aus einem Bereich erfolgen, indem geraucht werden darf (Außenbereich).</p> | <p>Die Anregung wurde an die Allianz weitergegeben</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|---|--|------|
| <p>Durch ein Parkflächenmanagement mit entsprechendem elektronisch unterstütztem Steuerungssystem für die Zuteilung von Parkplätzen lässt sich planbar ein gleichmäßiger Zu- und Abfluss von Fahrzeugen erzielen, bemerkt das Polizeipräsidium Stuttgart Referat Prävention.</p> <p>Der entstehende Fußgängerverkehr kanalisiert sich so und es entsteht durch das gemeinsame Nutzen der Zu- und Abwege eine soziale Kontrolle und Erhöhung der subjektiven Sicherheit.</p> <p>Aus unserer Sicht weniger zielführend wäre eine feste Zuweisung von Parkplätzen an die Nutzer, da so möglicherweise bei Arbeitsbeginn und Ende in Tagesrandlagen der jeweilige Nutzer seinen Parkplatz alleine erreichen muss, während, wenn alle Nutzer am nächstgelegenen und zugewiesenen Parkraum parken, oben genannte Vorteile entstehen. Zu Hauptanfahrtszeiten kann auf die Steuerung verzichtet werden, da hier ein ausreichendes Personenaufkommen zu erwarten ist.</p> | <p>Eine wesentliche Maßnahme des Verkehrskonzepts im SynergiePark ist die Erarbeitung eines Parkraumkonzepts.</p> <p>Die Anregungen wurden an die Allianz weitergegeben.</p> | nein |
| <p>Um den Nutzern der Tiefgarage ein Gefühl von Sicherheit zu vermitteln, wäre ein vollständiges und umfangreiches Leitsystem inklusive beleuchteten Hinweisschildern nach Ansicht des Polizeipräsidiums Stuttgart Referat Prävention wünschenswert. Ein farbiges Linienleitsystem auf dem Fußboden erleichtert die Orientierung. Ein Leitsystem kann auch mittels Symbolik und alphanumerischen Zeichen ergänzt werden.</p> | Siehe oben. | nein |

| | | |
|--|---|----------|
| <p>Die Stellen, wo Fahrbahnen von Fahrzeugen überquert werden müssen, lassen sich ebenfalls steuern. Plötzliches Überqueren der Fahrbahnen wird verhindert, die Unfallgefahr nimmt ab, bemerkt das Polizeipräsidium Stuttgart Referat Prävention.</p> | <p>Siehe oben.</p> | |
| <p><u>Verkehrswege im öffentlichen Raum</u> Mobilität genießt in unserer Gesellschaft einen hohen Stellenwert. Der deutschen Bevölkerung wird nach Ansicht des Polizeipräsidiums Stuttgart Referat Prävention eine Liebe zum Automobil nachgesagt, aber auch ein entsprechendes Umweltbewusstsein, was einerseits zu einem steigenden Gebrauch regenerativer (Antriebs-) Energien für Kraftfahrzeuge führt, aber andererseits auch einer wachsenden Zahl der Bürger zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bewegt.</p> <p>Im Bereich des täglichen Pendelns zur Arbeit findet zudem eine sehr spezielle Abwägung zwischen Komfort auf dem Weg und den entstehenden Kosten statt. Hierbei ist in jüngster Zeit durch zielgerichtete Förderung des Nahverkehrs durch die Aufgabenträger eine Verbesserung in der Weg-Zeit-Konstellation entstanden und durch höhere technische Anforderungen wurde der Komfort innerhalb aller Fahrzeuge des öffentlichen Nahverkehrs wesentlich verbessert.</p> <p>Hervorzuheben sind die bereits heute vorhandenen Anbindungen des zu bebauenden Grundstücks der Allianz. Eine sehr gute Anbindung ist in folgenden Bereichen bereits vorhanden: Fußläufige Anbindung zum umliegenden Stadtgebiet mit seinen Einkaufsmöglichkeiten sowie die fußläufige Anbindung zum vorhandenen Angebot des ÖPNVs.</p> <p>Eine Förderung dieser fußläufigen</p> | <p>Kenntnisnahme</p> <p>Derzeit wird geprüft, ob zusätzlich</p> | <p>-</p> |

Anbindungen ist aus verkehrspolizeilicher Sicht sehr wünschenswert. Eine Ertüchtigung könnte nach Bestandsaufnahme durch eine Verbesserung der Straßenbeleuchtung sowie in einem Ausbau der Begehrbarkeit erfolgen. Vorbehalte, die gegen eine Nutzung zu allen Jahres- und Tageszeiten sprechen, könnten so entkräftet werden.

Die geplante Förderung der Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad/Pedelec wird ausdrücklich befürwortet. Die teilweise noch existierenden Sperrzeiten der Mitnahme eines Fahrrads im Bus und der Stadtbahn könnte gegen eine Nutzung bei einer Anreise aus größerer Entfernung sprechen. Dies könnte eine Einschränkung der Nutzung bedeuten.

Neben gesicherten Abstellmöglichkeiten der Fahrräder, ist das Bereitstellen von Dusch- und Umkleidemöglichkeiten eine sehr zu begrüßende Förderung des Verkehrsmittels Zweirad. So bleibt die Attraktivität des Fahrrads auch in der warmen Jahreszeit erhalten. Wie bereits bei der fußläufigen Anbindung dargestellt, werden Maßnahmen zur Ertüchtigung des Zweiradnetzes ausdrücklich befürwortet.

Insbesondere die Umgestaltung der unmittelbar an den neuen Gebäudekomplex angrenzenden Straßenzüge wird als besonders erforderlich gesehen und als überaus sinnvoll bewertet.

Die Anbindung an das Netz der schnellen Radwege ist sicherlich

zu den vorhandenen Fußwegeverbindungen entlang der Straßen bzw. auf dem Gehrecht noch eine weitere direkte Fuß- und Radwegeverbindung zum Bahnhof Vaihingen außerhalb des Geltungsbereichs in nördlicher Richtung hergestellt werden kann.

Innerhalb des Plangebiets sollen die Straßenräume der Liebknechtstraße und der Heißbrühlstraße für den Fußverkehr aufgewertet und vorhandene Gehwege verbreitert und zusätzliche Quermöglichkeiten eingerichtet werden.

Die Sperrzeiten der Mitnahme von Fahrrädern in Bus und Bahn können im Bebauungsplan nicht geregelt werden.

Im städtebaulichen Vertrag wurde vereinbart, dass u. a. Duschmöglichkeiten für die Mitarbeiter vorgehalten werden sollen.

Die Liebknecht- und die Heißbrühlstraße werden verbreitert und umgestaltet.

Die Sperrzeiten der Mitnahme von Fahrrädern in Bus und Bahn können im Bebauungsplan nicht geregelt

| | | |
|---|--|--|
| <p>machbar. Der Wirkungsgrad der Nutzung, verbunden mit einer verkehrlichen Auswirkung, wird als gering bewertet. Dieser Wirkungsgrad könnte erhöht werden, wenn eine Mitnahme eines Fahrrads im ÖPNV jetzt bereits sinnvoll möglich ist und die Sperrzeiten einer Mitnahme entfallen werden.</p> <p>Die Einbeziehung der am Bahnhof Stuttgart-Vaihingen vorhandenen Zweiradwerkstatt in das verfolgte Konzept rundet die Planungen zur weiteren Steigerung des Anteils an Fahrradnutzern ab.</p> <p>Das ÖPNV Angebot liegt in einem attraktiven Umfang vor. Es wäre zudem wünschenswert, wenn eine betriebliche Unterstützung der Wahrnehmung dieses Angebots aktiv betrieben werde. Die Nutzung des ÖPNV stellt eine sehr gute Alternative zum Fahrzeugverkehr dar. Insbesondere auch deshalb, weil bereits heute die verkehrliche Anbindung auf der Straße im Individualverkehr in der Peripherie zum erschließenden Gelände an seine Leistungsgrenze in den Hauptverkehrszeiten stößt.</p> <p>Hier ist insbesondere die Attraktivität des Hauptbahnhofes Stuttgart zu nennen. Der zentral gelegene Hauptbahnhof verfügt über alle Umsteigemöglichkeiten weiterführender Verkehrsmittel, wie Linienbusse und Stadtbahnen. Eine überregionale Anreisemöglichkeit ist über den Hauptbahnhof vollumfänglich gegeben. Seine Attraktivität wird sich nach seiner Fertigstellung als Durchgangsbahnhof verbessern. Mit einer Fahrzeitreduzierung zu den Haltestellen Stuttgart- Vaihingen mit der Stadtbahn oder der S-Bahn kann jedoch nicht sicher gerechnet werden. Die Wegezeit wird, unter Zugrundelegung der Umsteigezeit nach Inbetriebnahme Stuttgart 21 mit der S-Bahn nicht unter 20 Min. zwischen den</p> | <p>werden.</p> <p>Die Fahrradstation in Vaihingen liegt in unmittelbarer Nähe des Geltungsbereichs und kann bei Bedarf von den Arbeitnehmern genutzt werden.</p> <p>Im städtebaulichen Vertrag wurde vereinbart, dass Maßnahmen des Mobilitätskonzepts umgesetzt werden sollen.</p> <p>Der Bahnhof Vaihingen verfügt bereits heute über eine sehr gute ÖPNV-Lagegunst und gute Anbindung an die Stuttgarter Innenstadt und den Stuttgarter Hauptbahnhof mit 3 S-Bahnlinien, die sich in der Hauptverkehrszeit zu einem 5-Minuten Takt überlagern. Seitens des Verbandes Region Stuttgart ist zudem geplant, dass nach Einführung des neuen Zugsicherungssystems ETCS auf der S-Bahn-Stammstrecke weitere S-Bahnlinien von der Schwabstraße nach Vaihingen verlängert werden.</p> | |
|---|--|--|

| | | |
|--|---|------------------|
| <p>Bahnhöfen betragen. Eine weitere Optimierung ist nach bislang der Polizei vorliegenden Informationen zurzeit nicht in Planung.</p> | | |
| <p>Der Verkehrsflughafen Stuttgart befindet sich räumlich in unmittelbarer Nähe zum neuen Standort der Allianz, bemerkt das Polizeipräsidium Stuttgart Referat Prävention. Eine Anbindung des Flughafens ist über die S-Bahn bereits realisiert und wird nach Fertigstellung der Stadtbahnlinie Heiligenwiesen zum Flughafen auch umsteigefrei mit der Stadtbahnlinie U17 erfolgen können. Neben der Nutzung des ÖPNV kann durch einen Shuttle-Service ein Transport zum neuen Standort der Allianz erfolgen.</p> <p>Die verkehrliche Erschließung auf der Straße ist bereits heute in den Bereichen der Nord-Süd-Straße und Umgehungsstraße problematisch. Kurz dargestellt, gelangt man zwar bis an die Peripherie von Stuttgart-Vaihingen, benötigt dann vor allem in den Hauptverkehrszeiten viel Zeit, um zum neuen Standort der Allianz zu gelangen. Eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit muss bereits heute betrachtet und gewährleistet werden. Eine gewisse Entspannung wird sich mit der Umgestaltung der Einmündung Breitwiesenstraße zur Nord-Süd-Straße einstellen.</p> <p>Aus verkehrspolizeilicher Sicht wäre es darüber hinaus wünschenswert, wenn auf das sinnvolle Bereitstellen von P+R-Parkraum im direkten Umland hingearbeitet werden würde. Ein umfangreiches Angebot des ÖPNV ist vorhanden, jedoch ist die Kapazität der P+R-Parkplätze im Umland weitgehend erschöpft. Dies steht einer entsprechend großen Anzahl an Umsteigern in der Peripherie von Pkw auf Schiene/Bus diesem Angebot entgegen. Der Individualverkehr mit dem</p> | <p>Der Entwurf des Verkehrsstrukturplan Vaihingen wurde mit der Mitteilungsvorlage 551/2017 vorgestellt und vom seinerzeitigen Ausschuss für Umwelt und Technik am 25. Juli 2017 zur Kenntnis genommen; eine Beschlussfassung liegt bislang nicht vor. Seit 2017 arbeitet die Stadtverwaltung intensiv an einer Vielzahl an Einzelprojekten im Stadtbezirk Vaihingen. Im Laufe des Jahres 2020 soll der Entwurf des Verkehrsstrukturplans überarbeitet und weiter konkretisiert werden, eine Beschlussfassung könnte dann Ende 2020 / Anfang 2021 erfolgen. Dabei sollen auch die bis dahin neu gewonnenen Erkenntnisse zur städtebaulichen Entwicklung der Flächen südöstlich des Bahnhofs Stuttgart-Vaihingen in den Verkehrsstrukturplan einfließen.</p> <p>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 2020 bis 2022 die Knotenpunkte A8 / Nord-Süd-Straße, Heilbrunnstraße / Nord-Süd-Straße, Vaihinger Straße / Nord-Süd-Straße und Ostumfahrung Vaihingen / Zusestraße in ihrer Kapazität 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</p> | <p>teilweise</p> |

Pkw wird also bis unmittelbar zum Arbeitsplatz stattfinden.

Die Erschließungsmaßnahmen, welche im Nahbereich um den neuen Standort der Allianz bereits geplant sind, werden befürwortet. Eine zügige Abwicklung des Pendlerverkehrs muss dabei das Ziel sein, weshalb die in der Verkehrsuntersuchung genannten Maßnahmen befürwortet werden. Sollte man sich für eine Kooperation mit dem Flughafenbetreiber entscheiden und eine Shuttlemöglichkeit installieren, ist es denkbar, die vorhandene ÖPNV Berechtigung im Bereich Stuttgart-Vaihingen zu nutzen.

In diesem Zusammenhang wird nochmals das Erfordernis der Bushaltestelle in der Heßbrühlstraße genannt. Auf die SSB AG als örtlichen Anbieter wird verwiesen. Die örtliche Lage des neuen Standorts der Allianz sollte bei der Andienung des Geländes berücksichtigt werden. Dabei ist die unmittelbare Nachbarschaft zu weiteren Gewerbetreibenden zu nennen.

Unter Ziffer 4.4.3 der Verkehrsuntersuchung wird die Stellplatzanzahl von 1 000 Stellplätzen in der zukünftigen Tiefgarage des neuen Standorts der Allianz genannt.

Diese Anzahl muss gehalten werden. Die Allianz dürfte über einen Anteil an Außendienstmitarbeiter verfügen, die mutmaßlich auf das Verkehrsmittel Pkw angewiesen sind. Dieser Teil der Mitarbeiter muss mit seinem Pkw den neuen Standort der Allianz erreichen können. Um eine Kollision zu vermeiden, sollten Mitarbeiter des Innendienstes das attraktive ÖPNV-Angebot nutzen und dabei aktiv unterstützt werden.

Sollte sich später jedoch abzeichnen, dass die 1000 vorgesehenen Parkplätze nicht ausreichen, besteht im

Nord-Süd-Straße vom seinerzeitigen Ausschuss für Umwelt und Technik beschlossen. Die Straße Am Wallgraben soll hingegen aufgrund ihrer Funktion als Haupttradroute und Führung durch ein Wohngebiet nicht für den Kfz-Verkehr ertüchtigt werden.

Siehe Stellungnahme der SSB: Eine Bushaltestelle in der Heßbrühlstraße wird vorerst aufgrund des geänderten Linienkonzepts für die Buslinie 80 nicht realisiert. Im Vorgriff auf etwaige weitere Buslinien im SynergiePark ist in den Umgestaltungsplanungen für die Heßbrühlstraße und auch der Liebknechtstraße die Einrichtung von Haltestellen bereits berücksichtigt.

Im städtebaulichen Vertrag wurde vereinbart, dass Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept übernommen werden, wie z. B. das Angebot eines Jobtickets.

Eine Erhöhung der Stellplatzanzahl ist nicht möglich. Im städtebaulichen Vertrag wurde geregelt, dass max. 1 000 Stellplätze auf dem Allianzgelände erstellt werden dürfen, alle Gutachten und Untersuchungen basieren auf dieser Höchstzahl. Damit soll eine weitere Zunahme des Verkehrs vermieden werden.

| | | |
|--|--|------------------|
| <p>direkten Umfeld keine Möglichkeit mehr, Parkraum zu schaffen. Dies wäre bereits jetzt zu berücksichtigen und es sollten im Interesse des Standortvorteils Überlegungen angestellt werden, ob die Anzahl nicht erhöht wird.</p> <p>Die geplante Anordnung der Parkhauszufahrten ist unter Berücksichtigung der Hauptzufahrtsstrecken optimal.</p> | <p>Kenntnisnahme.</p> | |
| <p>Es wäre jedoch nach Meinung des Polizeipräsidiums Stuttgart Referat Prävention im Hinblick auf die Situation Linksabbieger in der Heßbrühlstraße, die aus Richtung Nord-Süd-Straße anfahren, eine Tunnellösung wünschenswert, bei welcher die Parkhausbenutzer bereits auf der Heßbrühlstraße auf Tiefgaragenniveau hinabfahren und dann die entgegenkommende Fahrspur unterqueren. Somit würde die Gefahr eines Rückstaus geringer und ein Durchkommen des Gegenverkehrs wäre gewährleistet.</p> | <p>Eine Tunnelösung als Parkhauszufahrt in der Heßbrühlstraße wird nicht weiterverfolgt.</p> <p>Die festgesetzten Verkehrsflächen reichen aus, um eine reibungslose Zufahrt zur Tiefgarage zu gewährleisten.</p> | <p>nein</p> |
| <p>Aus verkehrspolizeilicher Sicht wird ausdrücklich auf eine sinnvolle Ausgestaltung der Sichtbeziehungen an den beabsichtigten Ein- und Ausfahren hingewiesen. Das Ein- und Ausfahren erfolgt über Geh- und Radwege, was für alle Verkehrsteilnehmer verkehrssicher möglich sein muss.</p> <p>Zur Verbesserung der Sicherheit von Radfahrern wird vom Polizeipräsidium Stuttgart Referat Prävention angeregt, in der Liebknechtstraße auf den Parkstreifen zu Gunsten eines Schutzstreifens für Radfahrer zu verzichten.</p> <p>Für beide Tiefgarageneinfahrten wird aus verkehrspolizeilicher Sicht dringend eine Lichtsignalanlage empfohlen.</p> | <p>Im Bebauungsplan wurde die Liebknechtstraße bereits entsprechend verbreitert, um anstelle des heutigen Parkstreifens einen ausreichend breiten Gehweg, einen Verkehrsgrünstreifen und Schutzstreifen für Radfahrer zu verwirklichen.</p> <p>Eine Signalisierung der Tiefgaragenzufahrten ist aus Sicht des Tiefbauamts und der Straßenverkehrsbe-</p> | <p>teilweise</p> |

| | | |
|---|--|---|
| <p>Die Lichtsignalanlage sollte in der Liebknechtstraße die Ein- und Ausfahrt zur Tiefgarage regeln, ebenso die Ausfahrt aus dem Wertstoffhof und dem Tanklager. Gerade bei Rückstau in Richtung Robert-Koch-Straße ist auf andere Weise ein geregeltes Ausfahren aus allen Ausfahrten eher nicht vorstellbar.</p> <p>Die Verkehrsuntersuchung stellt alle verkehrlichen Bezüge sehr gut dar. Im Detail werden keine Betrachtungen vorgenommen, wann, wie, wer seine Arbeitsstelle erreichen möchte und mittels Pkw erreichen muss. Eine konzeptionelle Betrachtung der einzelnen Verkehrsbereiche fehlt, was aber zur Darstellung der Verträglichkeit der Verkehrsaufnahme wünschenswert ist. Beispielhaft kann dazu die Notwendigkeit zur Erreichung der Arbeitsstelle mittels Pkw eines Außendienstmitarbeiters gegenüber der Notwendigkeit einer reinen Bürokraft genannt werden.</p> | <p>hörde nicht erforderlich. In der Liebknechtstraße wird ein Linksabbiegestreifen zur Tiefgaragenzufahrt vorgesehen.</p> <p>Kenntnisnahme</p> | |
| <p>Insgesamt werden alle Maßnahmen im Nah- und Fernbereich zum neuen Standort der Allianz vom Polizeipräsidium Stuttgart Referat Prävention befürwortet. Vor allem der Ausbau folgender Bereiche steht im Vordergrund: Personenverkehr, Radverkehr, ÖPNV/Bahnverkehr. Diese Bereiche sollten priorisiert betrachtet und angegangen werden.</p> <p>Zur Optimierung des Verkehrsflusses und zur Sicherstellung der im Gutachten berechneten Leistungsfähigkeit muss ein eigenes Parkraumkonzept für das Industriegebiet erstellt werden. Im Augenblick stehen insbesondere bei den verarbeitenden Betrieben nicht ausreichend Warteräume für anliefernde Lkw zur Verfügung.</p> | <p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Anlieferung der Privatgrundstücke hat auf den Grundstücken selbst zu erfolgen.</p> <p>Zusätzlicher Parkraum für wartende Lkw kann im Plangebiet nicht geschaffen werden, die Anregung wird aber für die weiteren Verkehrsplanungen im SynergiePark aufgegriffen.</p> | - |

| | | |
|---|---|------------------|
| <p>Diese dann in zweiter Reihe parkenden Lkw reduzieren die Leistungsfähigkeit der Straßen erheblich. Daher sollten dringend solche Räume geschaffen werden.</p> <p>Die angespannte Parkplatzsituation im Industriegebiet wird auch maßgeblich durch Dauerparker verursacht. Hierzu zählen Wochenendpendler, die werktags innerhalb der Stadt wohnen, ihre Wege innerhalb der Stadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen aber ihr Fahrzeug zentrumsnah vorhalten. Weitere Dauerparker mit zahlenmäßigem sehr hohem Potential sind Flugreisende, die sich die Parkgebühren am Flughafen sparen und mit der S-Bahn von Stuttgart-Vaihingen oder Stuttgart-Rohr aus zum Flughafen fahren. Fahrzeuge stehen dann für die Dauer von wenigen Tagen bis zu mehreren Wochen im Industriegebiet ohne einen Bezug dazu zu haben.</p> <p>Das Verkehrskonzept sollte neben der Verbesserung der vorhandenen Situation in seiner Gesamtheit auf eine Verringerung des Fahrzeugverkehrs abzielen. Aus diesem Grund befürwortet das Polizeipräsidium Stuttgart die Maßnahmen zur Förderung der Nutzung des ÖPNV sowie des Bus-/Bahn-/Flugverkehrs. Das Eingehen von Kooperationen kann dabei hilfreich sein.</p> | <p>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 berichtet werden.</p> | |
| <p><u>Sonderfall Störungen auf der Bundesautobahn A8</u></p> <p>Die Hauptlast des Verkehrs in das Industriegebiet Wallgraben trägt nach Ansicht des Polizeipräsidiums Stuttgart Referat Prävention die Nord-Süd-Straße, die wie der Name schon vermuten lässt, von Süden nach Norden die Bundesautobahn A8 von der Anschlussstelle Stuttgart-Möhringen zur Bundesstraße</p> | <p>Das städtische Straßennetz wird grundsätzlich nur auf den Normalzustand ausgelegt. Es ist nicht möglich, die im Störfall auf der A8 oder A 81 auftretenden Ausweichverkehre im städtischen Netz in den Bezirken Vaihingen und Möhringen aufzunehmen.</p> | <p>teilweise</p> |

| | | |
|--|---|------------------|
| <p>B14 am Dreieck Johannesgraben verbindet. Die Nord-Süd-Straße stellt den südlichen Teil des Dreiecks Johannesgraben dar, die B14 den nördlichen und westlichen. Westlich geht die B14 in die Bundesautobahn A831 über, welche am Autobahnkreuz Stuttgart wieder die A8 erreicht und in Richtung Süden als Bundesautobahn A81 weitergeführt wird.</p> <p>Durch diese Konstellation wird die Nord-Süd-Straße regelmäßig bei Verkehrsstörungen zur Ausweichroute für die A8.</p> <p>Dies bedeutet in der Regel einen vollkommenden Stillstand auf der Nord-Süd-Straße und in der Folge im Industriegebiet Wallgraben. In Folge des Stillstands weichen zahlreiche Verkehrsteilnehmer auf die Verbindungen durch die Stadtteile Stuttgart-Vaihingen und Stuttgart-Möhringen aus. Mit den Folgen des Stillstands in diesen Stadtteilen.</p> | <p>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 2020 bis 2022 die Knotenpunkte A8 / Nord-Süd-Straße, Heilbrunnenstraße / Nord-Süd-Straße, Vaihinger Straße / Nord-Süd-Straße und Ostumfahrung Vaihingen / Zusestraße in ihrer Kapazität 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 seinerzeitigen Ausschuss für Umwelt und Technik beschlossen. Die Straße Am Wallgraben soll hingegen aufgrund ihrer Funktion als Hauptradroute und Führung durch ein Wohngebiet nicht für den Kfz-Verkehr ertüchtigt werden.</p> | |
| <p>Der Ausweichverkehr führt dann regelmäßig im Bereich Stuttgart-Vaihingen beim Industriegebiet STEP zur Überlastung des Kreuzungsbereichs Zusestraße-Nord-Süd-Straße, welcher im Normalfall schon bis nahe der Leistungsgrenze belastet ist.</p> | <p>Siehe oben.</p> | <p>teilweise</p> |
| <p>Ein funktionstüchtiges Konzept für den Staufall auf der Bundesautobahn A8 fehlt laut Polizeipräsidium Stuttgart Referat Prävention sowohl für die resultierende innerstädtische Verkehrssituation als auch für die Situation auf der Bundesautobahn A8 und angrenzende Straßen.</p> | <p>Zuständig für die Erarbeitung eines derartigen Störfallkonzepts ist der Baulastträger der Bundesstraßen und Bundesautobahnen. Die Stadt Stuttgart wird hierzu auf den Bund zugehen und ein entsprechendes Konzept einfordern. Grundsätzlich ist die Thematik unabhängig vom vorliegenden Bebauungsplan zu betrachten.</p> | <p>teilweise</p> |
| <p>Der zukünftig erweiterte Anschluss</p> | <p>Kenntnisnahme</p> | <p>-</p> |

| | | |
|--|--|------------------|
| <p>Breitwiesenstraße wird in jedem Falle nur im Normalfall, also nicht im Störfall A8, eine deutliche Entlastung der Verkehrsströme bewirken.</p> | | |
| <p>Es sollte daher nach Ansicht des Polizeipräsidiums Stuttgart Referat Prävention zwingend ein tragfähiges Konzept erstellt werden, mit dem im Staufall der innerstädtische Stillstand vermindert werden kann. Ein Ausbau der Nord-Süd-Straße auf vier Fahrspuren wird im Staufall nur mehr Staufläche bedeuten, jedoch nicht mehr Verkehrsfluss, da die Ertüchtigung der Nord-Süd-Straße nicht automatisch die Anschlussstellen zur A8 ertüchtigt, auf welchen der Verkehr auf die Autobahn zurückgeführt wird.</p> | <p>Die Ertüchtigung des nördlichen Anschlussknotens A8 / Nord-Süd-Straße wird derzeit durch das Regierungspräsidium geplant. Ob durch den Ausbau der Nord-Süd-Straße weitere Maßnahmen an der Anschlussstelle erforderlich werden, wird im Rahmen der Voruntersuchung zur Nord-Süd-Straße geprüft.</p> <p>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 2020 bis 2022 die Knotenpunkte A8 / Nord-Süd-Straße, Heilbrunnstraße / Nord-Süd-Straße, Vaihinger Straße / Nord-Süd-Straße und Ostumfahrung Vaihingen / Zusestraße in ihrer Kapazität 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 seinerzeitigen Ausschuss für Umwelt und Technik beschlossen. Die Straße Am Wallgraben soll hingegen aufgrund ihrer Funktion als Hauptradroute und Führung durch ein Wohngebiet nicht für den Kfz-Verkehr ertüchtigt werden.</p> | <p>teilweise</p> |
| <p>Die Stadt Leinfelden-Echterdingen begrüßt es, dass die Stadt Stuttgart die Anregungen für eine gemeinsame</p> | <p>Die Stadtverwaltung berichtet regelmäßig im zuständigen Ausschuss zum Verkehrskonzept SynergiePark und</p> | <p>teilweise</p> |

| | | |
|---|---|--|
| <p>filderübergreifende Vorgehensweise zur Untersuchung und Bewältigung der erwarteten Verkehrszunahme aufgegriffen hat und hat deshalb keine weiteren Anregungen.</p> | <p>den daraus abgeleiteten Maßnahmen. Im Laufe des Jahres 2019 wurden diverse Untersuchungen mit gemarkungsübergreifender Relevanz beauftragt bzw. die Beauftragung ist zeitnah geplant:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Machbarkeitsstudie Rad-schnellwege • Machbarkeitsstudie Seilbahn • Voruntersuchung zum Ausbau der Nord-Süd-Straße • Machbarkeitsstudie zum Ausbau des P+R-Angebots • Machbarkeitsstudie zum Ausbau des Stadtbahnnetzes <p>Alle Maßnahmen haben das Ziel, den SynergiePark aber auch den Filderraum insgesamt verkehrlich zu entlasten. Die verschiedenen Planungen sollen in 2020 weiter ausgearbeitet, aufeinander abgestimmt und die Erkenntnisse in den fortzuschreibenden Verkehrsstrukturplan SynergiePark Vaihingen / Möhringen überführt werden. Hierzu wird auch die Stadt Leinfelden-Echterdingen und der KAF beteiligt.</p> <p>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 im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik vorgestellt. Die Machbarkeitsstudie soll auf Grundlage des Trassenvorschlags A in einer detaillierten Planungsstufe unter Einbeziehung der Planrechtsbehörden und der Fördergeber fortgeschrieben werden. Mit den vorliegenden Ergebnissen soll in den Stadtbezirken Vaihingen und Möhringen eine erste Bürgerbeteiligung durchgeführt werden.</p> | |
|---|---|--|

| | | |
|--|--|------------------|
| <p>Allerdings entnimmt die Stadt Leinfelden-Echterdingen der Zusammenstellung der Einwendungen und den Kontakten im Rahmen des Kommunalen Arbeitskreises Filder (KAF), dass konkrete Schritte von Seiten der Landeshauptstadt noch fehlen.</p> <p>Konkret steht laut übermittelter Verfahrensübersicht der ursprünglich für Januar 2019 im Ausschuss für Umwelt und Technik geplante Bericht über ein gemeinsames Verkehrsmodell und konkret im Verkehrsstrukturplan der Landeshauptstadt ausgearbeiteten Maßnahmen noch immer aus und auch im KAF wurde bislang keine Initiative der Stadt Stuttgart in dieser Sache bekannt.</p> <p>Angesicht der weiter nach wie vor dringenden Problemlage bittet die Stadt Leinfelden-Echterdingen deshalb nachdrücklich um eine schnelle Umsetzung der zugesagten Schritte auf dem Weg zu einem markungsübergreifenden Verkehrskonzept Filder.</p> <p>Das Planungsamt der Stadt Leinfelden-Echterdingen hat sich bereits, bislang leider erfolglos, um einen Abstimmungstermin in dieser Angelegenheit bemüht und steht auch weiterhin als Ansprechpartner zur Verfügung.</p> | <p>Siehe oben.</p> <p>Auf Arbeitsebene wurde ein Abstimmungstermin am 12. Dezember 2019 durchgeführt, es sind regelmäßige Folgetermine geplant.</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>teilweise</p> |
|--|--|------------------|

Keine Stellungnahme haben abgegeben: BUND, Telekom, LNV, Stadtwerke Stuttgart, Verschönerungsverein.