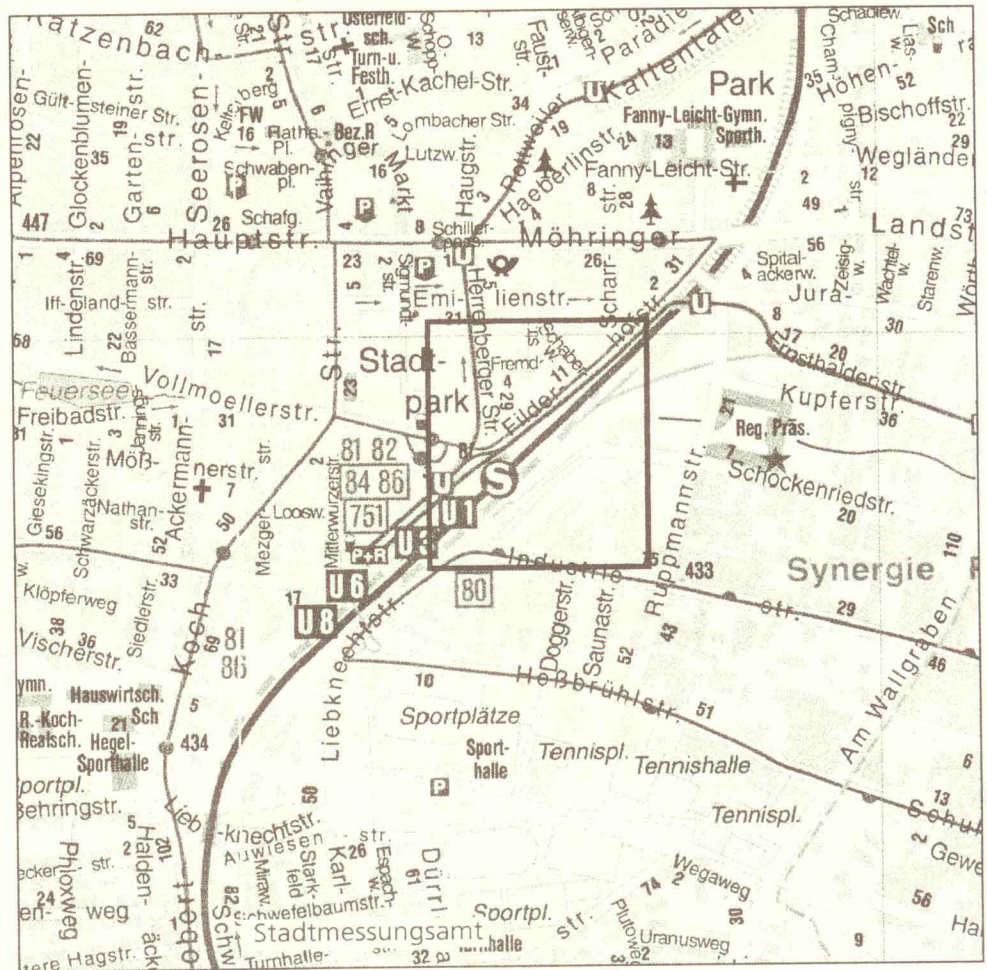


Flächennutzungsplan 2010 Änderung Nr. 44

im Bereich:

Bahnhof Vaihingen - FOB in Stuttgart - Vaihingen

Begründung mit Umweltprüfung



Änderung Nr. 44 des Flächennutzungsplans 2010 im Bereich „Bahnhof Vaihingen - FOB“ in Stuttgart-Vaihingen

1. Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung

Der Änderungsbereich Nr. 44 des Flächennutzungsplans 2010 der Landeshauptstadt Stuttgart liegt zentral am Bahnhof Vaihingen zwischen der im Westen angrenzenden Bahnstrecke Stuttgart - Horb (Gäubahn) und dem sich im Osten anschließenden Gewerbepark (Synergie-Park Stuttgart-Vaihingen).

Das Gebiet ist ca. 1,55 ha groß und größtenteils versiegelt. Der südliche Teil des Geltungsbereichs wird von einem Fahrzeugverleih als Betriebsfläche genutzt. Die im Plangebiet vorhandenen Gleisanlagen liegen zum Teil brach und werden bis auf ein Gleis, das die SSB als Anlieferung für SSB-Betriebsfahrzeuge benötigt, nicht mehr genutzt bzw. benötigt.

Ziel der Planänderung ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau eines Fernomnibusbahnhofs (FOB) mit den dazugehörigen Serviceeinrichtungen sowie weiteren gewerblichen Nutzungen (Hotel, Einzelhandel, Bürofläche, Boardinghouse) zu schaffen.

Darstellung im Flächennutzungsplan

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan 2010 ist der Geltungsbereich als Fläche für Bahnanlagen dargestellt und als Grünanierungsbereich gekennzeichnet. Entlang der Schockenriedstraße ist ein Grünkorridor in Richtung Vollmoellerstraße/Stadtpark dargestellt. Nördlich und südlich des Geltungsbereichs ist gemischte Baufläche Verwaltung (MV - Bestand) dargestellt. Westlich anschließend ist Fläche für Bahnanlagen und östlich Gewerbliche Baufläche (G - Bestand) dargestellt.

Da sich die beabsichtigte Nutzung nicht aus dem Flächennutzungsplan entwickeln lässt, muss diese Darstellung von Fläche für Bahnanlagen in gemischte Baufläche Verwaltung (MV - Umnutzung) geändert werden. Die Darstellung als Grünanierungsgebiet und der Grünkorridor werden hierdurch nicht berührt. Die Änderung des Flächennutzungsplans wird gemäß § 8 (3) BauGB im Parallelverfahren zum Bebauungsplan Vai 252 „FOB Stuttgart“ durchgeführt.

Planungserfordernis

Durch die Umsetzung des Projekts „Stuttgart 21“ bzw. den Bau des neuen Durchgangsbahnhofs muss der bestehende Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) am Hauptbahnhof verlagert werden. Der derzeitige ZOB dient, mit Ausnahme einer Stadtbuslinie, nicht als zentrale Anlaufstelle für den städtischen Linienbusverkehr. Hauptnutzer sind damit fast ausschließlich Fernlinienbusse, so dass ein entsprechender alternativer Standort für einen solchen Fernomnibusbahnhof (FOB) gefunden werden musste.

Standortfindung/Standortbewertung

Im Rahmen eines Gutachtens der Universität Stuttgart aus den Jahren 1998 und 2006 wurden 17 Standorte für einen FOB in Stuttgart ermittelt und untersucht. Der Standort „Bahnhof Vaihingen“ wurde in dieser Untersuchung nicht berücksichtigt, da zu diesem Zeitpunkt die Verfügbarkeit der Fläche nicht absehbar war. Für die Standortauswahl waren folgende Kriterien entscheidend:

- Verfügbarkeit der Fläche,
- Flächengröße ca. 6 000 bis 7 000 m²,
- gute Erreichbarkeit mit ÖPNV, also Anschluss an S-Bahn und Stadtbahn,
- gute Erreichbarkeit für den Individualverkehr.

Die Untersuchungen haben ergeben, dass keiner der untersuchten Standorte die Auswahlkriterien erfüllen und somit als zukünftiger Standort für einen FOB in Frage kam. In den meisten Fällen war die Flächenverfügbarkeit bzw. -kapazität der Ausschlussgrund. Die Untersuchungen haben den Ausschlag gegeben, neue Standorte zu ermitteln und zu überprüfen.

Bereits 2003 kam der Standort am Vaihinger Bahnhof erstmals in die Diskussion. Der Standort wurde damals nicht weiter untersucht, da die Fläche nicht zu Verfügung stand und der Bezirksbeirat Vaihingen den Standort abgelehnt hatte. Der Standort zwischen Jäger- und Kriegsbergstraße wurde weiterverfolgt.

Darüber hinaus wurde vom Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung im Laufe des Jahres 2007 geprüft, welche weiteren Standorte in Stuttgart für die Erweiterung eines neuen FOB in Frage kommen. Hierbei haben sich 5 neue Standorte herauskristallisiert. Die bereits 1998 untersuchten Standorte blieben dabei unberücksichtigt und wurden nicht weiterverfolgt.

- Standort 1: Feuerbach Schochareal:
Die bisher gewerblich genutzte Fläche soll weiterhin teilweise gewerblich genutzt werden. Darüber hinaus bestehen Erweiterungsabsichten der bestehenden Betriebe, so dass die eventuell zur Verfügung stehenden Flächen auch dafür vorgehalten werden sollen. Der Standort 1 kommt daher aufgrund der Flächenverfügbarkeit insbesondere hinsichtlich der notwendigen kurzfristigen Realisierung des FOB nicht in Frage.
- Standort 2: Obertürkheim Auto-Port
Die Fläche ist verkehrlich gut erschlossen, ausreichend groß und im städtischen Eigentum. Teile der vorhandenen Anlagen könnten bei einer Nutzung als FOB unter Umständen sogar weiter verwendet werden. Allerdings ist das Areal langfristig vermietet, und seitens des Mieters besteht eine Kaufoption. Der Mieter hat sein Interesse an der langfristigen Nutzung des Areals geäußert, so dass die nicht gegebene Verfügbarkeit ebenfalls das Ausschlusskriterium für den Standort bedeutet.
- Standort 3: Zuffenhausen Deltona (siehe Standort 5).
- Standort 4: Zuffenhausen Schwieberdinger Straße (siehe Standort 5).
- Standort 5: Zuffenhausen Wolff und Müller
Für die drei Standorte 3 bis 5 bildet die Erschließung das Hemmnis als Standort für den FOB, und zwar sowohl hinsichtlich des ÖPNV- als auch des motorisierten Individualverkehrs-Anschlusses. Die Flächen liegen in der Nähe der S-Bahnhaltestelle

Neuwirtshaus, die nur von der Linie S6 bedient wird. Der Standort 4 ist darüber hinaus nur sehr aufwendig durch den Bus sowie den MIV erschlossen. Die Standorte 3 und 5 liegen ebenfalls relativ weit von der Haltestelle entfernt, und es existieren in Teilen bereits anderweitige Nutzungsabsichten.

Auch in diesem Durchgang der Untersuchung hat keiner der alternativen 5 Standorte die Kriterien für die Nutzung eines FOB erfüllen können.

Darüber hinaus wurde auch ein dezentrales Standortkonzept geprüft, da häufig die Koppelung von Größe und Verfügbarkeit der Flächen das Problem darstellt. Im Ergebnis stellte sich ein dezentrales Konzept als nicht kundenfreundlich heraus und wäre mit deutlich höheren Investitionskosten verbunden. Der dezentrale Ansatz wurde aus diesen Gründen nicht weiter verfolgt.

Standorte außerhalb der Landeshauptstadt Stuttgart wurden nicht untersucht, da es nach Auffassung der Verwaltung zu den Aufgaben einer Landeshauptstadt gehört, zentrale Einrichtungen wie einen Fernomnibussbahnhof anzubieten.

Weitere detaillierte Untersuchungen zum Betrieb des grundsätzlich für einen FOB geeigneten Standorts Vaihingen erfolgen im Bebauungsplanverfahren.

Nutzungskonzept

Die Grundstücke 1033/9, 1033/10, 1033/11, 1033/12, 799/2 im Geltungsbereich befinden sich derzeit im Eigentum der Firma Aurelis (Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG) und sollen einer neuen Nutzung zugeführt werden. Da die Flächen derzeit noch als Bahnanlagen planfestgestellt sind, ist eine Änderung des Planungsrechts bzw. die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich. Das Freistellungsverfahren der für den Bahnbetrieb nicht mehr erforderlichen Flächen wurde bereits eingeleitet und parallel zum Bebauungsplanverfahren durchgeführt.

Neben der Einrichtung des FOB mit den dazugehörigen Bussteigen, Kurzzeitparkplätzen und Serviceeinrichtungen (Kiosk, Warteraum usw.) sind gewerbliche Nutzungen am geplanten Standort vorgesehen (Hotel, Einzelhandel, Bürofläche, Boardinghouse).

Die mit der Planung beabsichtigte gemischte Nutzungsstruktur orientiert sich an den bestehenden Nutzungen der Umgebung, so dass keine gegenseitigen Störwirkungen zu erwarten sind.

Verkehr und Erschließung

Individualverkehr

Die Anbindung des FOB und der anderen geplanten Nutzungen soll über die Industrie- und Schockenriedstraße erfolgen.

ÖPNV

Der Geltungsbereich ist durch seine unmittelbare Nähe zum Bahnhof Vaihingen sehr gut an den Öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Es verkehren die S-Bahnlinien S1 bis S3, die Stadtbahnlinien U1, U3, U6 und U8 sowie die Buslinien 80, 81, 82, 84, 86 und 751.

2. Umweltprüfung

Das Plangebiet ist heute im Wesentlichen frei von baulichen Anlagen, allerdings größtenteils versiegelt. Der südliche Teil wird von einem Fahrzeugverleih als Betriebsfläche genutzt. Die vorhandenen Gleisanlagen liegen z. T. brach und werden bis auf ein Gleis (Anlieferung für SSB-Betriebsfahrzeuge) durch die SSB nicht mehr genutzt bzw. benötigt.

Das Ergebnis einer ersten Vorprüfung der absehbaren Auswirkungen der Planung auf die Umwelt ist in der Checkliste Umweltprüfung (siehe Anlage 2) dargestellt. Danach muss mit Beeinträchtigungen vor allem bei den Schutzgütern Natur (besondere Arten) und Kultur-/Sachgüter gerechnet werden.

Zum jetzigen Planungsstand können zu den Umweltbelangen Aussagen zu den folgenden Themenfeldern gemacht werden:

Gutachten nach § 42 BNatSchG

Das in Auftrag gegebene §-42-Gutachten zu geschützten Tier- und Pflanzenarten hat zum Ergebnis, dass folgende geschützte Tierarten vorkommen:

- die streng geschützte Zauneidechse, die in Baden-Württemberg auf der Vorwarnliste steht,
- die besonders geschützte und stark gefährdete blauflüglige Sandschrecke,
- 38 Wildbienenarten, die besonders geschützt sind, darunter die gefährdete Weißflügelige Wollbiene,
- die ebenfalls vorkommende Rainfarn-Seidenbiene und die Natterkopf-Mauerbiene stehen landesweit auf der Vorwarnliste,
- Nachtkerzenschwärmer, Feldhasen, Zwergfledermäuse und Tagfalter.

Für die Zauneidechse und die blauflüglige Sandschrecke werden außerhalb des Geltungsbereichs Ersatzflächen bereitgestellt, bevor das beplante Gebiet einer anderen Nutzung zugeführt wird.

Lärm

Die Orientierungswerte der DIN 18005 für MK-Gebiete (65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts) können weitestgehend eingehalten werden.

Altlasten

Im nordöstlichen Teil des Geltungsbereichs befinden sich Altlastenverdachtsflächen, die im weiteren Verfahren im Rahmen eines Gutachtens näher untersucht und in der Planung berücksichtigt werden.

Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung

Eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung kann erst mit dem konkreten städtebaulichen Konzept erstellt werden, so dass im weiteren Verfahren, insbesondere im Aufstellungsverfahren des Bebauungsplans, eine entsprechende Bilanzierung nach § 1a BauGB durchgeführt wird.

Im weiteren Verlauf der Planung werden die weiteren Umweltauswirkungen genau und umfassend ermittelt bzw. durch Fachgutachten geprüft. Im Rahmen des Umweltberichts gemäß § 2a BauGB werden sie beschrieben dargelegt und bewertet.

Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
Stuttgart, 17. Januar 2008



Dr.-Ing. Kron
Stadtdirektor