

Stuttgart, 15. April 2008

- A) Änderung Nr. 44 des FNP 2010 Bereich Bahnhof Vaihingen -  
Fernomnibusbahnhof (FOB)  
- Parallelverf. § 8 (3) BauGB  
- Aufstellungsbeschl. § 2 (1) BauGB**  
**B) Bebauungsplan Fernomnibusbahnhof (FOB) Stuttgart (Vai 252)  
- Aufstellungsbeschl. § 2 (1) BauGB**

### Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik Ausschuss für Umwelt und Technik	Einbringung Beschlussfassung	nicht öffentlich öffentlich	- -

**Dieser Beschluss wird nicht in das Gemeinderatsauftragssystem aufgenommen.**

### Beschlussantrag

#### **Zu A):**

Der Flächennutzungsplan 2010 der Landeshauptstadt Stuttgart ist im Bereich des Bahnhofs Vaihingen im Parallelverfahren zum Bebauungsplan „Fernomnibusbahnhof (FOB) Stuttgart“ (Vai 252) gemäß § 8 (3) BauGB zu ändern. Anstelle der für den Bahnbetrieb nicht mehr erforderlichen, im FNP dargestellten Fläche für Bahnanlagen soll nun eine gemischte Baufläche Verwaltung (MV-Umnutzung) dargestellt werden.

Maßgebend ist der Übersichtsplan des Amtes für Stadtplanung und Stadterneuerung im Maßstab 1 : 5 000 vom 17. Januar 2008 mit Begründung und Umweltprüfung (Anlage 1).

#### **Zu B):**

Der Bebauungsplan mit Satzung über örtliche Bauvorschriften „Fernomnibusbahnhof (FOB) Stuttgart“ (Vai 252) ist gemäß § 2 (1) BauGB aufzustellen. Der Geltungsbereich ist auf dem Deckblatt der allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung mit Checkliste zur Umweltprüfung dargestellt (Anlage 2).

Maßgebend für den Geltungsbereich ist der Lageplan zum Aufstellungsbeschluss im Maßstab 1 : 2 500 vom 31. Januar 2008 (Anlage 3).

## Begründung

### Begründung des Beschlussantrags:

#### Inhaltsübersicht

1. Ausgangssituation: Verlagerung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB)
2. Untersuchungen zu Planungs- und Standortalternativen (Alternativenprüfung)
  - 2.1. Prüfung von 17 Alternativstandorten im Stadtgebiet Stuttgart (1998, 2006)
  - 2.2. Prüfung von weiteren 5 Alternativstandorten (2007)
  - 2.3. Prüfung eines dezentralen Standortkonzepts
  - 2.4. Standorte außerhalb der Stadt Stuttgart
  - 2.5. Untersuchung des Standorts „Bahnhof Vaihingen“
3. Detaillierte Untersuchung des Standorts „Bahnhof Vaihingen“
  - 3.1. Studie von SWITCH und der Universität zu den Bemessungsgrundlagen des FOB
  - 3.2. Kennzahlen und Belastungen an „Regeltagen“
  - 3.3. Kennzahlen und Belastungen an „Spitzentagen“
  - 3.4. Anforderungen an die Planung des FOB
4. Freistellung der Bahnflächen
5. Öffentlichkeitsbeteiligung
6. Änderung des Flächennutzungsplan im Parallelverfahren
7. Aufstellung des Bebauungsplans
8. Ablehnung des geplanten FOB durch den Bezirksbeirat Vaihingen und die Öffentlichkeit

### Zu A) und B)

1. Ausgangssituation: Verlagerung des Zentralen Omnibusbahnhofs  
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 fungiert mit Ausnahme einer Stadtbuslinie nicht als zentrale Anlaufstelle für den städtischen Linienbusverkehr. Hauptnutzer sind fast ausschließlich Fernlinienbusse, so dass ein entsprechender alternativer Standort für einen solchen Fernomnibusbahnhof (FOB) gefunden werden musste. Die Einrichtung bzw. bauliche Umsetzung eines solchen Fernomnibusbahnhofs muss im Rahmen des Zeitplans zum Projekt „Stuttgart 21“ bis Ende 2010 vollzogen sein.
2. Untersuchungen zu Planungs- und Standortalternativen (Alternativenprüfung)  
In den Jahren 1998 und 2006 wurden durch die Universität Stuttgart sowie im Jahr 2007 durch das Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung verschiedene Untersuchungen bzw. Gutachten zu alternativen Standorten durchgeführt. Für die letztendliche Auswahl des geeigneten Standorts waren mehrere Suchläufe notwendig. Der Standort „Bahnhof Vaihingen“ wurde als der geeignete Standort bewertet.
  - 2.1. Prüfung von 17 Alternativstandorten im Stadtgebiet Stuttgart (1998, 2006)  
In einem ersten Suchlauf wurden 17 mögliche Standorte ermittelt und hinsichtlich bestimmter Kriterien bzw. Anforderungen, die für einen FOB erfüllt sein müssen, analysiert:
    - Verfügbarkeit der Fläche (unter Berücksichtigung der zeitlichen Komponente),
    - Flächengröße ca. 6 000 bis 7 000 m<sup>2</sup>,
    - gute Erreichbarkeit mit ÖPNV, also Anschluss an S-Bahn und Stadtbahn,

- gute Erreichbarkeit für den Individualverkehr.

Die Untersuchungen haben ergeben, dass keiner dieser 17 Standorte die Auswahlkriterien vollständig erfüllen konnte, und somit als zukünftiger Standort für einen FOB in Frage kam bzw. weiterverfolgt wurde. In den meisten Fällen war die Flächenverfügbarkeit bzw. -kapazität der Ausschlussgrund.

Der Ausschuss für Umwelt und Technik wurde am 7. Oktober 2003 und 25. November 2003 mit der Vorlage „Zentraler Omnibusbahnhof“ (GRDRs 159/2003) über die Ergebnisse der Untersuchungen informiert. Die Verwaltung wurde mit Beschluss vom 25. November 2003 beauftragt, die Möglichkeiten für den Bau eines ZOBs zwischen Jäger- und Kriegsbergstraße zu prüfen. Vom Beschlussantrag ausgenommen wurde folgender Satz: „Alternativ sollen Planungen für den ZOB auf der Bahnfläche nordöstlich des Bahnhofs Vaihingen durchgeführt werden“.

## 2.2. Prüfung von weiteren 5 Alternativstandorten (2007)

Das negative Ergebnis der ersten Untersuchung hat dazu geführt, dass weitere Standorte ermittelt und überprüft werden mussten. Ausgehend von den oben genannten Standortkriterien wurde vom Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung geprüft, welche Standorte im Stadtgebiet sich noch für die Nutzung als FOB eignen könnten. In einem weiteren Suchlauf 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 Individualverkehr (MIV)-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. Neben dem Standort Vaihingen wurde daher auch ein dezentrales Standortkonzept geprüft, da häufig die Kopplung von Größe und Verfügbarkeit der Flächen das Problem darstellt.

### 2.3. Prüfung eines dezentralen Standortkonzepts

Angesichts der Tatsache, dass zwischen den Fernbuslinien keine Umsteigebeziehungen existieren, wurde die Frage aufgeworfen, ob nicht ein dezentrales Standortkonzept für diese Busse denkbar sei. Damit könnten die vom FOB ausgehenden Belastungen auf mehrere Standorte verteilt und für jeden einzelnen Standort vermindert werden.

Die oben genannten Anforderungen hinsichtlich Erreichbarkeit und Ausstattung (Serviceeinrichtungen/-infrastruktur) müssten bei einem dezentralen Konzept für jeden der verschiedenen Standorte erfüllt sein. Einsparungen würden sich bei der erforderlichen Größe der Anlage und der zu erwartenden Verkehrsbelastung durch Busse und privaten Bring- und Abholverkehr ergeben. Die Investitionen würden bei einem dezentralen Konzept an mehreren Standorten anfallen und wären damit deutlich höher.

Die Akzeptanz eines dezentralen Konzepts durch die Nutzer, z.B. die deutsche Touring als Marktführer, ist vermutlich geringer, da die Anbieter ein Interesse daran haben, ihre Aktivitäten an einem Standort zu bündeln. Durch mehrere Fernbushaltestellen in Stuttgart wäre außerdem zu befürchten, dass es bei den Fahrgästen zu Unklarheiten kommt. Dies wäre nicht kundenfreundlich und neben den erhöhten Kosten ein weiterer Nachteil der dezentralen Lösung.

### 2.4. Standorte außerhalb der Stadt Stuttgart

Fernbuslinien haben im Verlauf ihrer Fahrtroute vergleichsweise wenige Haltepunkte. So liegen für die Linienbusse häufig die nächsten Haltepunkte in Heilbronn, Karlsruhe und Ulm. Das bedeutet, dass der Busbahnhof einen Einzugsbereich hat, der praktisch die gesamte Region Stuttgart umfasst. Nach Auffassung der Verwaltung gehört es zu den Aufgaben der Landeshauptstadt Stuttgart als Zentrum der Metropolregion, zentrale Einrichtungen wie einen FOB anzubieten.

### 2.5. Untersuchung des Standorts „Bahnhof Vaihingen“

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.

Als die Aurelis (Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG) – als Eigentümerin der Flächen – allerdings Anfang 2007 signalisiert hatte, dass die Flächen für den Bahnbetrieb nicht mehr benötigt werden, wurden weitergehende Untersuchungen durchgeführt. Das Ergebnis dieser Prüfungen hat ergeben, dass der Standort hinsichtlich der formulierten Kriterien (Verfügbarkeit, Größe, Erreichbarkeit durch ÖPNV und MIV) für den neuen Fernomnibusbahnhof geeignet ist (mündlicher Bericht im UTA und BB Vaihingen am 13. November 2007).

### 3. Detaillierte Untersuchung des Standorts „Bahnhof Vaihingen“

Nachdem sich in einer ersten Prüfung des Standorts „Bahnhof Vaihingen“ herausgestellt hat, dass dieser Standort für die Nutzung des FOB geeignet ist, wurde es notwendig, genauere Datengrundlagen zu ermitteln. Sie bilden die Grundlage für die weitere Planung des FOB und damit auch die Basis für den Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplans „Fernomnibusbahnhof Stuttgart“ (Vai 252).

#### 3.1 Studie von SWITCH und der Universität zu den Bemessungsgrundlagen des FOB

Für die Ermittlung der erforderlichen Busbahnsteige und Kurzzeitparkplätze sind exakte Bemessungsgrundlagen erforderlich. Anhand von Fahrplandaten und Verkehrszählungen zur Anzahl der Busse wurden diese Datengrundlagen ermittelt und ausgewertet, um schließlich Aussagen zu den Anforderungen und Auswirkungen des FOB am Standort „Bahnhof Vaihingen“ machen zu können.

Um die vorhandenen Bemessungsgrundlagen an einem Spitzentag zu überprüfen, wurde in der Vorweihnachtswoche im Dezember 2007 eine detaillierte Erhebung des Fernomnibusverkehrs, des Fahrgastaufkommens sowie des PKW-Bring- und Abholverkehrs am heutigen ZOB in Stuttgart durchgeführt (mündlicher Bericht im UTA und BB Vaihingen am 12. Februar 2008).

#### 3.2. Kennzahlen und Belastungen an „Regeltagen“

Der „Regeltag“ ist der Normalfall hinsichtlich der Belastungszahlen am FOB, so dass die Spitzenbelastung an Regeltagen auch mitentscheidend für die Dimensionierung des FOB ist.

Busverkehr:

- ca. 500 Fernlinienbusse pro Woche,
- 60 bis 75 Fernlinienbusse pro Tag (samstags 84, sonntags 72),
- Spitzenbelastung zwischen 16:00 und 17:00 Uhr, mit ca. 19% der Busse. Damit am Spitzentag Samstag in der Spitzenstunde ca. 16 Busse.

Fahrgastaufkommen und PKW-Verkehr:

- ca. 150 Fahrgäste pro Tag fahren ab, ca. 150 Fahrgäste pro Tag kommen an,
- PKW-Verkehr (Bringen und Abholen der Fahrgäste) ca. 216 Fahrbewegungen,
- 19% in der Spitzenstunde und damit 41 Fahrbewegungen,
- durchschnittliche Aufenthaltsdauer ca. 30 min pro PKW,
- damit sind 10 bis 12 Stellplätze erforderlich.

#### 3.3. Kennzahlen und Belastungen an „Spitzentagen“

Die „Spitzentage“ treten insbesondere vor bestimmten Feiertagen im Jahr sowie in den Sommerferien auf, wobei innerhalb der Sommerferien ebenfalls eine Verteilung der Belastung festzustellen ist. Insgesamt handelt es sich bei den Spitzenbelastungen um ca. 8 Tage im Jahr.

Busverkehr:

- bis zu 170 Busse täglich,
- ca. 19% der Busbewegungen in der Spitzenstunde, somit ca. 32 Busse.



Fahrgastaufkommen und PKW-Verkehr:

- ca. 1.460 Fahrgäste pro Tag fahren ab, ca. 470 Fahrgäste kommen an, also etwa 11 – 12 Fahrgäste je Bus,
- PKW-Verkehr (Bringen und Abholen der Fahrgäste): ca. 400 PKW Bewegungen in der Spitzenstunde,
- damit sind ca. 120 Stellplätze erforderlich.

#### 3.4 Anforderungen an die Planung des FOB:

Die durchschnittliche Aufenthaltszeit der Busse kann auf ca. 20 Minuten begrenzt werden, so dass bei 16 Bushaltestellen bis zu 48 Busse pro Stunde bewältigt werden können. An Regeltagen würden für die erwarteten 16 Busse in der Spitzenstunde rechnerisch 6 Bussteige ausreichen, wenn gleichmäßig verteilte Zu- und Abfahrten gesichert sind. Nach der gleichen Rechnung wären während der Spitzenstunde von Spitzentagen 10 bis 11 Bussteige ausreichend. Mit der dabei in diesem Zeitraum unterstellten gleichmäßigen Zu- und Abfahrt der Busse kann jedoch nicht gerechnet werden. Deshalb ist eine angemessene Reserve vorzuhalten, wenn ankommende Busse nicht im Straßenraum stehend auf die Einfahrt in den FOB warten sollen.

Die Begrenzung der Aufenthaltszeiten im Busbahnhof sowie soweit möglich die Steuerung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten sind Aufgaben des Betriebsmanagements für den FOB. Dieses wird umso aufwändiger, je geringer die Kapazitätsreserven des FOB sind. Im Laufe der weiteren Planungen wird deshalb ein Optimum zwischen der Größe des Busbahnhofs bzw. den Investitionskosten einerseits und dem Aufwand für den Betrieb des Busbahnhofs andererseits gesucht werden müssen.

Der künftige Bauherr der durch den Bebauungsplan ermöglichten Baulichkeiten hat durch geeignete Maßnahmen den langfristigen Betrieb eines Fernomnibusbahnhofs mit den hierfür erforderlichen Infrastruktureinrichtungen sicherzustellen. Über das Betreiberkonzept und dessen finanzielle Auswirkungen erfolgt nach abschließender Klärung über die Rahmenbedingungen eine gesonderte Gemeinderatsdrucksache.

Aus dem Gutachten zur Ermittlung der Bemessungsgrundlagen ergeben sich folgende Anforderungen an den FOB:

- ausschließliche Nutzung durch Fernbuslinien,
- Betreiberkonzept ist erforderlich,
- bis zu 16 Bussteige,
- 20 Kurzzeitparkplätze an „Regeltagen“. Für „Spitzentage“ ist daher eine Nutzungsvereinbarung mit Betreibern von Parkhäusern in der Nähe vorgesehen,
- Taxistandplatz,
- Ticketverkauf,
- Sanitäre Anlagen,
- Warteraum, Kiosk.

#### 4. Freistellung der Bahnflächen

Das erforderliche Freistellungsverfahren wird von Aurelis parallel zum Bebauungsplanverfahren durchgeführt. Erst mit der Freistellung unterliegt die Fläche der Planungshoheit der Gemeinde, so dass der Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan erst nach der offiziellen Freistellung gefasst werden kann.

5. Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB ist in der Weise vorzunehmen, dass die Ziele und Zwecke der Planung für die Dauer von zwei Wochen im Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung und im Bezirksamt eingesehen werden können. Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung ist in einem Anhörungstermin im Stadtbezirk Vaihingen außerhalb der Dienstzeit zu geben.

**Zu A)**

6. Änderung des Flächennutzungsplan im Parallelverfahren

Im Flächennutzungsplan 2010 ist der Planbereich als Fläche für Bahnanlagen bzw. gemischte Baufläche Verwaltung dargestellt. Neben der Einrichtung des FOB mit den dazugehörigen Serviceeinrichtungen sind weitere gewerbliche Nutzungen an dem Standort vorgesehen (Hotel, Einzelhandel, Bürofläche, Boardinghouse).

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

**Zu B)**

7. Aufstellung des Bebauungsplans

Die Grundstücke 1033/9, 1033/10, 1033/11, 1033/12, 799/2, 799/3 im Geltungsbereich befinden sich 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 und nach Freistellung kein Planungsrecht besteht, ist die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich, um die städtebauliche Entwicklung und Ordnung festzulegen.

Die vorhandenen Gleiskörper im Geltungsbereich sollen bis auf ein Gleis, das durch die SSB als Anlieferung für SSB-Betriebsfahrzeuge weiterhin genutzt wird, aufgegeben werden. Das erforderliche Freistellungsverfahren wird zeitgleich zum Bebauungsplanverfahren durchgeführt, und muss vor dem Satzungsbeschluss des Bebauungsplans abgeschlossen sein.

Die bisher an eine Mietwagenfirma verpachtete Fläche innerhalb des Geltungsbereichs soll im Zuge der Neubebauung neu geordnet werden.

Der Ausschuss für Umwelt und Technik wurde am 2. Oktober 2007 und am 13. November 2007 über die bisher verfolgten Standorte für die Verlagerung des ZOB und deren Ausschlussgründe, die Vorgaben für einen FOB mit seinen verkehrlichen Auswirkungen sowie Planungen zum FOB in Vaihingen (Machbarkeitsstudie Auer und Weber von 01/2007, Machbarkeitsstudie PBP-Eger von 11/2007) informiert.

Die beiden Machbarkeitsstudien und Voruntersuchungen sollen gleichzeitig die Grundlage für den vorgesehenen Investorenwettbewerb bilden. Mit der Durchführung eines solchen Wettbewerbs soll ein hohes Maß an städtebaulicher und architektonischer Qualität erzielt werden.

Um die erforderliche Verlagerung des ZOB bis Ende 2010 gewährleisten zu können, wird das Bebauungsplanverfahren bereits vor Durchführung des Investorenwettbewerbverfahrens gestartet. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes bilden somit gleichzeitig die Grundlage und Vorgaben für das Investorenwettbewerbverfahren.

8. Ablehnung des geplanten FOB durch den Bezirksbeirat Vaihingen und die Öffentlichkeit (Bürgerinitiative)

Der Bezirksbeirat Vaihingen hat den geplanten FOB am Standort Vaihingen bereits im Jahr 2003, am 4. September 2007 sowie am 15. Januar 2008 abgelehnt. Darüber hinaus fordert der Bezirksbeirat u. a. eine öffentliche Informationsveranstaltung mit Vertretern der Stadtverwaltung.

Die Initiative gegen einen zentralen Fernomnibusbahnhof in Vaihingen (IgFOB) hat sich gebildet und eine Unterschriftenaktion gegen die Planung des FOB angekündigt. Die Initiative sieht in der Standortwahl u. a. eine Gefälligkeitsplanung für die Aurelis.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Die Kosten für Pacht und Betrieb des FOB können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht ermittelt werden. Eine erste Abschätzung ist erst möglich, wenn ein Entwurf zu einem Betreiberkonzept sowie ein städtebauliches Konzept vorliegen. Die Höhe eines städtischen Zuschusses bzw. die Kosten für den Erwerb des FOB-Grundstückes liegen noch nicht fest.

### **Mitzeichnung der beteiligten Stellen:**

Referate T, WFB, RSO und OB/82

### **Vorliegende Anfragen/Anträge:**

Antrag vom 21.02.2008, Nr. 65/2008 der SPD Gemeinderatsfraktion  
ZOB

Antrag vom 25.02.2008, Nr. 70/2008 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen  
ZOB oder FOB II "Was geht uns unser Geschwätz von gestern an?"

Antrag vom 14.03.2008, Nr. 108/2008 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen  
ZOB - besser zentrumsnah statt fern der Stadt



### **Erledigte Anfragen/Anträge:**

Antrag vom 26.10.2007 Nr. 766/2007 Dr. Roswitha Blind SPD  
ZOB Vaihingen: Mit den Bürgern reden

Antrag vom 23. August 2007 362/2007 der Freie Wähler Gemeinderatsfraktion  
„Busbahnhof gehört ins Zentrum“

Antrag vom 22. August 2007 Nr. 359/2007 der FDP Gemeinderatsfraktion  
„Omnibusbahnhof im Stadtzentrum“

Antrag vom 15. August 2007 Nr. 351/2007 der SPD Gemeinderatsfraktion  
„Busbahnhof in Vaihingen“

Antrag vom 16. August 2007 Nr. 354/2007 der Fraktion Bündnis 90/ DIE GRÜNEN  
„Zentraler Busbahnhof gehört ins Zentrum“

Antrag vom 10. August 2007 Nr. 345/2007 der CDU Gemeinderatsfraktion  
„Quo vadis Zentraler Omnibusbahnhof?“

Antrag vom 16. Mai 2007 Nr. 229/2007 der Fraktion DIE LINKE.PDS  
„Dringendes Bedürfnis am ZOB“

Antrag vom 21.01.2008, Nr. 14/2008, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen  
FOB oder ZOB – Wo halten die Busse in der Stadt?

Antrag vom 25.01.2008, Nr. 23/2008 der CDU Gemeinderatsfraktion  
Quo vadis ZOB, Teil II



Matthias Hahn  
Bürgermeister



### **Anlagen**

1. Änderung Nr. 44 des Flächennutzungsplans 2010
2. Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung mit Checkliste zur Umweltprüfung
3. Lageplan zum Aufstellungsbeschluss
4. Nutzungskonzept