

**Bebauungsplan Hauptstätter/Esslinger Straße (Stgt 317)
im Stadtbezirk Stuttgart-Mitte**

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

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB wurde mit Schreiben vom 14. Dezember 2021 und der Frist von 31 Tagen nach Erhalt des Schreibens durchgeführt.

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berück- sichtigung
<p><u>Zweckverband Bodensee-Wasserversorgung, Stuttgart</u> (Schreiben vom 15.12.2021)</p> <p>Im Bereich dieser Maßnahme befinden sich weder vorhandene noch geplante Anlagen der BMV.</p> <p>Es werden daher keine Bedenken erhoben. Eine weitere Beteiligung am Verfahren ist nicht erforderlich.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es wird entsprechend verfahren.</p>	<p>-</p> <p>ja</p>
<p><u>Handwerkskammer Region Stuttgart, Stuttgart</u> (Schreiben vom 15.12.2021)</p> <p>Zu diesem Bebauungsplan haben wir nach wie vor keine Bedenken oder Anregungen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>
<p><u>SWR, Baden-Baden</u> (Schreiben vom 15.12.2021)</p> <p>Unsere gesetzliche Aufgabe der Rundfunkversorgung wird nach wie vor durch den Bebauungsplan nicht direkt berührt. Es sind derzeit keine bestehenden oder geplanten Richtfunkstrecken des SWR betroffen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>
<p>Wir weisen ferner darauf hin, dass der Empfang von Hörfunk- und Fernsehprogrammen durch bauliche Veränderungen gestört werden kann. Insbesondere großflächige reflektierende Strukturen wie z. B. metallische Fassadenverklei-</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>dungen sind potentiell geeignet, Störungen des Rundfunkempfangs zu verursachen. Um derartige Störungen zu vermeiden, sind Ihrerseits bereits bei der Planaufstellung entsprechende Vorkehrungen zu treffen.</p> <p>Für den Fall von Abschattungen durch Hochbauten können die Bauherren beispielsweise zu Maßnahmen verpflichtet werden, die den betroffenen Rundfunkteilnehmern wieder einen ungestörten Empfang ermöglichen. Grundsätzlich sollte sichergestellt werden, dass den Bewohnern die Montage von Empfangsantennen möglich ist.</p> <p><u>terrantes bw GmbH, Stuttgart</u> (Schreiben vom 15.12.2021)</p> <p>Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes (gilt nur für rot markierten Bereich) liegen keine Anlagen der terranets bw GmbH, so dass wir von dieser Maßnahme nicht betroffen werden.</p> <p>Eine Beteiligung am weiteren Verfahren ist nicht erforderlich.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Es wird entsprechend verfahren.</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>ja</p>
<p><u>Stuttgarter Straßenbahnen AG, Leiter Stabsbereich Planung, Stuttgart</u> (Schreiben vom 17.12.2021)</p> <p>Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Bebauungsplan Hauptstätter/Esslinger Straße (Stgt 317) befinden sich Bushaltestellen der SSB AG. Die Wetterschutzeinrichtungen der Bushaltestellen werden über daran angebrachte Werbeeinrichtungen finanziert.</p> <p>Bei dem im Bebauungsplan formulierten Verbot von Werbeanlagen (Begründung S. 23, Textteil S. 7) muss daher ergänzt werden, dass Bushaltestellen von der Regelung ausgenommen sind und an ihnen auch Werbung mit wechselndem Licht zulässig ist.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es befinden sich keine Bushaltestellen der SSB innerhalb des Plangebietes. Das Vorhaben greift in bestehende Verkehrsflächen ein. Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur und -technik im angrenzenden Straßennetz sind im Rahmen der baulichen Umsetzung</p>	<p>-</p> <p>nein</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
	auf Grundlage des neuen Planungsrechts erforderlich. Hierbei sind insbesondere die Verkehrssicherheit und der reibungslose Ablauf des ÖPNV zu gewährleisten und es hat eine intensive Abstimmung mit der zuständigen Verkehrsbehörde zu erfolgen.	
<p><u>Deutsche Bahn AG, Baurecht, Karlsruhe</u> (Schreiben vom 27.12.2021) Der Bebauungsplan liegt ca. 600 m abseits der Bahnlinie Stuttgart - Filderstadt.</p> <p>Die Belange der Deutschen Bahn AG und ihrer Konzernunternehmen werden nicht berührt. Wir haben daher weder Bedenken noch Anregungen vorzubringen.</p> <p>Eine weitere Beteiligung im Verfahren halten wir nicht für erforderlich. Bei Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es wird entsprechend verfahren.</p>	<p>-</p> <p>ja</p>
<p><u>Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS), Stuttgart</u> (Schreiben vom 04.01.2022)</p> <p>Gegen die Aufstellung des Bebauungsplans haben wir keine Einwände.</p> <p>Das Plangebiet ist - wie in der Bebauungsplan-Begründung (Ziffer 1.2 Verkehrliche Belange/Erschließung, S. 4) dargestellt - sehr gut an das ÖPNV-Netz angebunden:</p> <p>Die Bus- und Stadtbahnlinien im Verlauf der Hauptstätter Straße sowie am Charlottenplatz bieten eine hervorragende ÖPNV-Erschließung.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>
<p><u>Vodafone BW GmbH, Kassel</u> (Schreiben vom 06.01.2022)</p> <p>Gegen die Planung haben wir keine Einwände.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Bitte geben Sie dabei immer unsere obenstehende Vorgangsnummer an.</p>		
<p><u>Industrie- und Handelskammer, Region Stuttgart, Stuttgart</u> (Schreiben vom 07.01.2022)</p> <p>Wir bedanken uns für die eingeräumte Möglichkeit zur Stellungnahme, die wir gerne wahrnehmen.</p> <p>Die trennende Wirkung der B14 für Stuttgart zu reduzieren, ist eine der großen verkehrsplanerischen und städtebaulichen Herausforderungen in Stuttgart. Insofern ist es wichtig, dass die Planungen mit den Ergebnissen des städtebaulichen Wettbewerbs „Neuer Stadtraum B14“ korrespondieren, die unter anderem für die Neubebauung zwischen Österreichischem Platz und Leonhardskirche eine Erweiterung des Gerberviertels und für den Leonhardsplatz mehr räumliche Qualitäten vorsehen („Leonhards Wohnzimmer“). Mit der im Planentwurf vorgesehenen Gliederung der Quartierskante an der Hauptstätter Straße erscheint dies möglich. Durch das Vorsehen einer Überkragung mit einer lichten Höhe von 4,70 m würde auch eine künftige Führung der B14 ohne Tunnelbauwerke ermöglicht, soweit diese auch Bestandteil des Ergebnisses der für 2022 zur Vergabe anstehenden Machbarkeitsstudie sein sollte.</p> <p>Vorgesehen ist die Festsetzung eines Kerngebiets nach § 7 BauNVO. In Anbetracht der vorgesehenen Nutzungen ist dies konsequent. Auch die maximale Ausschöpfung der Grundflächenzahl für ein Kerngebiet nach § 17 BauNVO sowie die deutliche Erhöhung der Geschossflächenzahl gegenüber dem Orientierungswert sind aufgrund von Lage und vorgesehener städtebaulicher Wirkung der Baukörper nachvollziehbar und folgerichtig.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme Im Planbereich für das geplante HFM wurde anstatt des bisher vorgesehenen MK ein SO - sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Film- und Medienhaus“ festgesetzt.</p>	<p>-</p> <p>-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Besonders innovativ verspricht der geplante Mobilitäts-Hub in seiner ange-dachten Funktion als Mobilitätsdrehkreuz am Rand der City zu werden. Wir begrü-ßen es, dass damit neue Wege zu einer Verbesserung der innerstädtischen Mobi-lität beschritten werden und damit zu-gleich ein Beitrag zugunsten einer lebendigen Innenstadt geleistet wird. Es ist zukunftsweisend, dabei planungs-rechtlich auch die Voraussetzungen für Mobilitätsformen der Zukunft (bis hin zum Einsatz von Drohnen/Lufttaxen) vor-zusehen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>
<p>Zwei Aspekte wollen wir hierzu heraus-greifen:</p> <p>1.) Da die Innenstadt innerhalb des City-rings in Zukunft weitgehend autofrei gestaltet sein soll, wird ausreichend zentrumsnaher Parkraum für Pkw be-nötigt werden. Insoweit beobachten wir die Reduktion des Parkraumange-bots in diesem Bereich sehr aufmerk-sam. Allein schon die im Verkehrsgut-achten von Bender+Stahl aufgeführte Reduzierung um 120 Stellplätze (von 650 auf 530) stellt hier eine signifi-kante Verknappung dar. In Anbe-tracht des Leuchtturmcharakters des Projekts halten wir diese aber für ver-tretbar. Wichtig ist aus unserer Sicht, dass die Planung auch den Aspekt der Schaffung von Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Fahrzeuge sowie die Option einer Wasserstoff-betankungsanlage durch entspre-chende Ausnahme vorsehen soll.</p>	<p>Kenntnisnahme Tankstellen sind im Zusammen-hang mit Parkhäusern und Groß-garagen im Plangebiet aus-nahmsweise zulässig.</p> <p>Zusätzlich enthält der städtebauli-che Vertrag zwischen der Pla-nungsbegünstigten des Mobility Hub und der Stadt Stuttgart er-gänzende Regelungen.</p>	<p>-</p>
<p>2.) Mobility Hubs werden heute vielfach allein vor dem Hintergrund einer sich wandelnden Personenmobilität ent-wickelt und geplant. Wir haben positiv zur Kenntnis genommen, dass der im Plangebiet vorgesehene Mobility-Hub auch „als Anlaufstelle für Logistik-dienstleistungen genutzt werden“ kann. Eine derartige Verzahnung von</p>	<p>Kenntnisnahme Die Stellungnahme wurde an die Planungsbegünstigte des „Mobi-lity Hub“ weitergeleitet.</p>	<p>-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Personen- und Gütermobilität entspräche nach unserem Dafürhalten den Bemühungen modernste Logistik für die letzte Meile in künftige Mobilitätsknoten zu integrieren. Hierzu regen wir an, die weitere Ausgestaltung und Konkretisierung in enger Zusammenarbeit mit der/dem Wirtschaftsverkehrsbeauftragten/m der Landeshauptstadt vorzunehmen.</p> <p>Für Informationen über den weiteren Verlauf der Planungen wären wir Ihnen dankbar.</p>	<p>Es wird entsprechend verfahren.</p>	<p>-</p>
<p><u>Polizeipräsidium Stuttgart, Referat Prävention, Stuttgart</u> (Schreiben vom 10.01.2022)</p> <p>1. „Sicherer öffentlicher Raum“ durch städtebauliche Kriminalprävention</p> <p><i>„Baden-Württemberg ist ein sicheres Land. In puncto Sicherheit nehmen wir bundesweit regelmäßig eine Spitzenposition ein. Darauf ruhen wir uns aber nicht aus. Der sichere öffentliche Raum ist ein Schwerpunkt unserer Regierungsarbeit!“, so der Innenstaatssekretär Wilfried Klenk MdL. „Der Sicherheitsanspruch der Bürgerinnen und Bürger in Baden-Württemberg ist für mich und die gesamte Landesregierung eine Verpflichtung. Dort, wo die Bürgerinnen und Bürger Sicherheit tagtäglich erleben, legen wir einen besonderen Handlungsschwerpunkt - nämlich im öffentlichen Raum“, so Staatssekretär Klenk weiter. (Staatssekretär Wilfried Klenk MdL zur Projektgruppe „Sicherer öffentlicher Raum“ in der Pressemitteilung vom 13.09.2019).</i></p> <p>2. Betrachtung im Rahmen der Beteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB</p> <p>Die von uns mit Mail vom 20.04.2021 unter dem Aktenzeichen PRÄV-917/2021 übersandte Stellungnahme wurde von uns in Verbindung mit der neuerlichen Möglichkeit der Beteiligung geprüft und</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>hat inhaltlich weiterhin Bestand. Sie wird um nachfolgende Hinweise insbesondere in Bezug auf das Gutachten.</p>		
<p>Verkehrsuntersuchung 6442, Stadt Stuttgart Bebauungsplan „Hauptstätter/Esslinger Straße (Stgt 317) BS Ingenieure; Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen des Bebauungsplans „Hauptstätter/Esslinger Straße (Stgt 317)“ in Stuttgart-Mitte vom Juli 2021 ergänzt.</p>		
<p>3. Bebauung im örtlichen Umfeld</p>		
<p>Es haben sich keine signifikanten Änderungen ergeben.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>
<p>4. Öffentlicher Personennahverkehr</p>		
<p>Es haben sich keine Änderungen ergeben.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>
<p>5. Straßenverkehrssituation</p>		
<p>Im derzeitigen Ausbauzustand stellt das Gebiet um das Parkhaus „Breuninger“ für Fußgänger und alternativmobile Verkehrsarten wie E-Scooter, E-Bike und Fahrradverkehr wenig einladende und attraktiv nutzbare Verkehrsräume zur Verfügung.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>
<p>Wie in unserer vorangegangenen Stellungnahme in Bezug auf subjektive Sicherheit dargestellt, ergeben sich aus den Tiefbauwerken und Unterführungen nur wenig vorteilhafte Verbindungen zur Innenstadt.</p>		
<p>Die aktuelle Bebauung mit den Breuninger-Parkgaragen und dem Hofbräu-Hochhaus entlang der B27 und B14 sowie die Bebauung auf der gegenüberliegenden Seite wirken stark abgrenzend, obwohl der Bereich der Esslinger Straße ab der Rosenstraße hin zum Zugang zur SSB-Haltestelle Charlottenplatz und zur</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>B27 als Fußgängerzone, die für Radfahrer freigegeben ist, eine bauliche Aufwertung erfahren hat.</p> <p>Anliegende Cafés, Restaurants und Gastronomie beleben in den Sommermonaten den Bereich auf den Verkehrsflächen mit ihrer Außenbewirtschaftung. Somit verbleibt nur ein Teil der Verkehrsfläche für die vorhandenen Verkehrsarten. Die eingerichtete Einbahnstraßenregelung (für Radfahrer in beide Richtungen freigegeben) und Zone 30 der Esslinger Straße zur aktuellen Einfahrt in die Parkgaragen und das angrenzende Bohnenviertel tragen bereits zur sichereren Nutzung bei, wobei der Linksabbiegerverkehr von der Pfarrstraße in die Esslinger Straße einen hoch belasteten Kreuzungspunkt zwischen motorisiertem Verkehr und Fußgänger darstellt.</p> <p>Aktuell sind begrenzte Parkmöglichkeiten vor Gebäuden der Esslinger Straße gegeben, die bei Umgestaltung des Verkehrsraumes zwischen Hauptstätter Straße und Esslinger Straße aufgegeben werden sollen.</p> <p>Die vorhandene Verkehrsfläche um die Leonhardskirche, im Altstadtbereich (Bohnenviertel) zwischen Esslinger und Olgastraße bieten aufgrund der historischen Bebauung wenig freie Parkplätze für Besucher der kleinen Gaststätten und Restaurants, Cafés, Blumenläden sowie die Anwohner.</p> <p>Zwischen Pfarrstraße und Lazarettstraße befindet sich das Parkhaus Züblin, welches diesen Bedarf an Parkraum mit 597 Pkw-Stellplätzen ausreichend deckt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>
<p>Durch das Angebot des alternativen Parkwürfels, in Verbindung mit den Angeboten des ÖPNV und des Mobility Hub, soll der Wegfall der Parkmöglichkeiten des bisherigen Parkhauses Breuninger und der angrenzenden Straßen abgedeckt werden. Ohne Berücksichtigung bleibt der Wegfall der 597 Stellplätze im Parkhaus Züblin, welches</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>im Zuge der Stadtentwicklung „Neuer Stadtraum B14“ einer nicht mehr verkehrlichen Nutzung zugeführt werden soll.</p> <p>Es wird hier angenommen, dass im geplanten Bauvorhaben genügend Parkraum für Personen, die aufgrund körperlicher Einschränkungen auf ein Fahrzeug angewiesen sind eingeplant wird und diese weiterhin einen erforderlichen barrierefreien Zugang zum neu gestalteten Stadtviertel haben werden, um weiterhin am dortigen kulturellen und sozialen Leben teilnehmen zu können.</p> <p>Besucher von Anwohnern und Veranstaltungen sollten trotz Einbindung in das ÖPNV-Angebot und Verfügbarkeit alternativer Verkehrswege (Radwegenetz, Gehwege etc.) weiterhin ausreichend Parkräume zur Verfügung gestellt werden. Somit kann verkehrsbehinderndes Parken und Parkplatzsuchverkehr innerhalb der bestehenden Bohnen-/ Leonhardsviertels reduziert werden. Ebenfalls vermieden wird ein weiter zunehmender Parkdruck auf die benachbarten Straßenzüge um das Bohnenviertel.</p> <p>Die Erforderlichkeit einer hohen Überwachungsintensität des ruhenden Verkehrs im neu gestalteten Bereich sollte vermieden werden. Hier wird auf die Zuständigkeit der Stadt Stuttgart für die Überwachung des ruhenden Verkehrs hingewiesen.</p> <p>Die Attraktivität des Verkehrsraums mit optisch einladender Ausgestaltung des Raumes wie auf S. 6 u. 7/30 in Anlage 2 des Bebauungsplans und Satzung über örtliche Bauvorschriften Hauptstätter/Esslinger Straße (Stgt 317) im Stadtbezirk Stuttgart-Mitte, Begründung mit Umweltbericht, Stand: 16.11.2021 geplant, würde das Projekt extrem positiv beeinflussen, da die Kundschaft sonst eher vom Projekt abgehalten werden würde.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p> <p>-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Auf die bisherigen Bereitstellungsorte und deren Erreichbarkeit von E-Scootern und Leihfahrrädern wurde von uns in der vorangegangenen Stellungnahme bereits ausführlich eingegangen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>
<p>Nach Umgestaltung des Stadtraums B14 und den angrenzenden Flächen zur B27 dürfte eine erfolgreiche Anbindung an den Charlottenplatz gelingen, und somit die Mobilitätsströme mit dem Bereich Bohnen-/Leonhardsviertel und zum „Mobility Hub“ verknüpft werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>
<p>Die Erschließung des geplanten Mobility-Hubs, mit Parkwürfel, sowie des Hauses für Film und Medien ausschließlich über die Hauptstätter Straße, würde eine zusätzliche Beruhigung der Esslinger Straße bedeuten. Der dortige Bereich würde von dem aktuell vorhandenen Zufahrtsverkehr zum Parkhaus befreit und die Leistungsfähigkeit für die übrigen Verkehrsteilnehmer wäre deutlich verbessert. Es kann dadurch eine unfallverhütende Trennung der Verkehrsarten herbeigeführt und trotzdem eine leistungsfähige und verkehrssichere Abwicklung des Fahrzeugverkehrs unter Erhalt der Sicherheit und Leichtigkeit des allgemeinen Verkehrs herbeigeführt werden.</p>	<p>Die Zu-/Abfahrten zum Mobility Hub mit Parkwürfel und das HFM wurden im Bebauungsplan entsprechend festgesetzt.</p>	<p>ja</p>
<p>Aufgrund des Planungshorizonts von 15 Jahren dürfte eine Entwicklung weg von den aktuell traditionellen Verkehrsarten hin zu den angestrebten alternativen Verkehrsarten zur vermehrten Nachfrage von Angeboten des Mobility-Hubs führen. Die jeweiligen Aus- und Einfahrten sollten derart gestaltet werden, dass sie mit dem parallel geführten Radverkehr harmonieren und es keine direkten Überschneidungen gibt.</p>	<p>Kenntnisnahme Die Hauptradroute 1 verläuft entlang der gegenüberliegenden Seite der Hauptstätter Straße. Die neu zu überplanenden Grundstücksflächen an der Esslinger Straße sind damit nicht direkt an die Hauptradrouten angebunden. Eine Anbindung an das Radwegenetz ist jedoch mittels ampelgesteuerter Querungsmöglichkeiten über die B14 im Bereich des nahen Charlottenplatzes gegeben. Mittelfristig ist die Herstellung eines Geh- und Radweges unmittel-</p>	<p>-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Trotzdem wird empfohlen, die Ein- und Ausfahrten der jeweiligen Parkmöglichkeiten so zu gestalten, dass es möglichst kreuzungsfrei für jede Verkehrsart (KFZ-Verkehr, E-Mobilität, Fußgänger- u. Radverkehr) möglich ist. Hier wären gesonderte Fahrstreifen hilfreich, wie in der Verkehrsuntersuchung 6442, Stadt Stuttgart Bebauungsplan „Hauptstätter/ Esslinger Straße (Stgt 317) BS Ingenieure; Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen des Bebauungsplans „Hauptstätter/Esslinger Straße (Stgt 317)“ in Stuttgart-Mitte vom Juli 2021 vorgeschlagen.</p> <p>Für die Verbindung zur Innenstadt, hier die Gestaltung der Querungen der Hauptstätter Straße, sprechen wir uns nach wie vor für eine Wegeführung außerhalb von Tiefbauwerken aus. Einer guten und leistungsfähigen Anbindung an die Hauptradroute 1 auf der gegenüberliegenden Seite der Hauptstätter Straße wird von uns hier nur gesehen, wenn die Nutzer von Fahrrädern, E-Scootern und Lastenrädern diese ohne den Weg über Treppen erreichen können. Insbesondere Nutzer von (schwereren) elektrisch betriebenen Fahrzeugen würden bei einer reinen Möglichkeit der Querung in einer Unterführung dann auch vermehrt Aufzüge nutzen, was eine Anpassung von deren Kapazität und Verfügbarkeit aus unserer Sicht gegenüber dem aktuellen Stand erfordern würde.</p>	<p>bar vor der geplanten Neubebauung parallel zur Hauptstätter Straße beabsichtigt.</p> <p>Der Bebauungsplan lässt Zu-/Ausfahrten für Kfz innerhalb eines größeren Bereichs entlang der nordwestlichen Baugrenze (B 14) zu. Die Berücksichtigung des künftigen Radverkehrs wird im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens sichergestellt.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme Ein barrierefreier Zugang zur unterirdischen Stadtbahnhaltestelle „Rathaus“ ist auch künftig zu gewährleisten und (im bauordnungsrechtlichen Verfahren) sicherzustellen. Die Landeshauptstadt Stuttgart ist bzw. wird Eigentümerin der Flächen des HFM. Die Bauantragsplanung für das HFM wird von der Landeshauptstadt Stuttgart erstellt, sodass im Baugenehmigungsverfahren der ordnungsgerechte Zugang gewährleistet werden kann.</p> <p>Eventuelle ebenengleiche Straßenquerungen für Fußgänger und Radfahrer werden im Rahmen der</p>	<p>-</p> <p>-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>In den Gassen des Bohnenviertels ist der Fahrbahnbelag historisch mit Kopfsteinpflaster versehen, das für E-Scooter- und Radfahrende nicht nur bei Nässe problematisch ist und die Nutzung durch diese Verkehrsarten erschwert und gefährlich gestaltet. Eine entsprechende Verbesserung der Situation wird von uns angeregt.</p> <p>Die zu begrüßende angestrebte stadtplanerische Umgestaltung der B14/ Hauptstätter Straße und neue Bebauung sollte, wie auf Seite 9/30 dargestellt, gewährleisten, dass trotz einer teilweisen Auskragung über die Fahrbahn eine ausreichende Durchfahrtshöhe auch für die Großraum- und Schwertransporte gewährleistet wird. Lichte Höhe wäre mit gewährleisteten 5,00 m anstatt mindestens 4,70 m zukunftsorientiert.</p> <p>Hierbei handelt es sich maßgeblich um Transporte, welche nicht über die Tangentiallinien geführt werden können, da deren Ziel in der Innenstadt liegt. Der Wirtschaftsstandort Stuttgart als pulsierende Metropole macht solche Transporte für dessen zukünftige Entwicklung in der Talkesselage erforderlich. Zukünftige Bauprojekte sind nicht ohne für den Schwerlastverkehr geeignete Verkehrswege realisierbar.</p> <p>Die Neuanlage von Rad- und Fußwegen sollte möglichst kreuzungsfrei und idealerweise mit einer baulichen Trennung der Verkehrsarten gestaltet werden, um für alle Verkehrsarten die größtmögliche Verkehrssicherheit anbieten zu können. Eine Fahrbahnmarkierung bei Trennung der einzelnen Verkehrsarten bei ausreichend Verkehrsfläche wird die Sicherheit und Leichtigkeit weiter erhöhen.</p> <p>E-Ladestationen wären zu begrüßen, da zukünftig mit einer größeren Zahl an Fahrzeugen mit dieser Antriebsart zu rechnen ist. Es sollte jedoch vermieden</p>	<p>künftigen Umgestaltung des Stadtraums B14 geprüft.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Bei der Festsetzung handelt es sich um eine Mindesthöhe. Infolge der Überbauung werden für Großraum- und Schwertransporte mit Übermaß künftig umwegigere und aufwendigere Routen erforderlich sein.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p> <p>nein</p> <p>-</p> <p>-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>werden, Ladestationen in Tiefbauwerken zu installieren, da dies auf absehbare Zeit mit nicht abschließend zu kalkulierenden Risiken, wie Brandgefahr und Gasbildung, verbunden ist.</p> <p>Die Standorte von Müll- und Wertstofftonnen innerhalb der Gebäude sollten verkehrsgünstig gelegen sein. Die Entsorgung sollte direkt am Standort gewährleistet sein, da ein Bereitstellen im öffentlichen Verkehrsraum weder erlaubt noch wünschenswert ist. Die Abstellräumlichkeiten sollten verschlossen und nicht jedermann zugänglich sein. Aufstellorte zur Bereitstellung sollten gegeben falls im Bebauungsplan festgeschrieben werden.</p> <p>6. Urban Air Mobility Landeplatz (UAM)/Landeplattform/elektr. Betrieb. Flugtaxi / eVTOL-Fluggeräte)</p>	<p>Der Bebauungsplan setzt fest, dass Standplätze für Abfallbehälter in die Gebäude zu integrieren sind. Die Bestimmungen der Abfallwirtschaftssatzung der LHS sind dabei einzuhalten.</p>	<p>ja</p>
<p>Zum geplanten Standort des Urban Air Mobility Landeplatz auf dem Gebäudeteil 3 müsste eine fachliche Expertise bei der für Luftverkehr zuständigen Behörde eingeholt werden, da diese beim Polizeipräsidium Stuttgart, Sachbereich Verkehr, nicht vorliegt.</p> <p>Es ist geplant, auf der Dachfläche des Parkwürfels (Gebäudeteil 3) die Möglichkeit für einen künftigen Taxiflugbetrieb (UAM1) mit elektrisch angetriebenen senkrecht startenden und landenden Fluggeräten (eVTOL2) einzurichten.</p> <p>Die Einrichtung und spätere Nutzung der Landeplattform mit geplanten/angenommen 160 Flugbewegungen (80 Starts und 80 Landungen) pro Tag im Beurteilungszeitraum 06.00 h bis 22.00 h, gleich verteilt auf die definierten Luftfahrzeuggruppen [2] (Multicopter (z.B. Hersteller Volocopter) und Vectored Thrust (z.B. Hersteller Lilium Jet) [3]) sowie die Nutzung der Antennen für einen Urban Air Mobility Landeplatz dürfen keine direkten Auswirkungen auf die Verkehrsarten haben. Es soll hier eine weitere Verkehrsart zur Ergänzung der</p>	<p>Kenntnisnahme Die Anregungen können im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für einen möglichen Flugtaxibetrieb beachtet werden.</p>	<p>-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>individuellen Mobilität ermöglicht werden - den innerstädtischen Luftverkehr - der bislang noch nicht etabliert ist. Zumindest zu Beginn der Nutzung rechnen wir mit der Gefährdung des bodenabhängigen Verkehrs. Dies insofern die dortigen Verkehrsteilnehmer durch die Fluggeräte in ihrer Aufmerksamkeit vom Verkehrsgeschehen abgelenkt werden, was zu einer Steigerung der Unfallwahrscheinlichkeit führen könnte.</p> <p>Bestehende Überflugverbote städtischer Flächen stehen dem Vorhaben diametral gegenüber (Knotenpunkt Charlottenplatz mit Fahrzeugverkehr/Königstraße und geplantem neu geordnetem Stadtviertel mit Fußgänger-/Scooter-/Fahrrad-/E-Bike-Verkehr). Gefährdete Schutzobjekte befinden sich in der Innenstadt und in der Nähe des Baufeldes.</p> <p>Bei der geplanten Schaffung eines Start- und Ladeplatzes für eVTOL-Fluggeräte (elektrisch betriebene Flugtaxis) im Rahmen eines Kerngebietes müssten für Start- und Landevorgänge auch Notfallpläne im dicht bebauten Innenstadtbereich ausgearbeitet werden. Flugsicherung/Evakuierung der Bevölkerung bei Havarie bzw. Schutz der Bevölkerung und der Verkehrsarten vor Havarien. (LuftVG analog Hubschauberverkehrsflugplatz/Hubschraubersonderflugplatz).</p> <p>7. Gutachten</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>
<p>Verkehrsuntersuchung 6442, Stadt Stuttgart Bebauungsplan „Hauptstätter/Esslinger Straße (Stgt 317) BS Ingenieure; Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen des Bebauungsplans „Hauptstätter/Esslinger Straße (Stgt 317)“ in Stuttgart-Mitte vom Juli 2021</p> <p>Diesem können wir uns in Bezug auf die Forderung, dass die Maßnahmen dazu dienen müssen, die Sicherheit und</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Leichtigkeit des Verkehrs bis hin zu einem Prognosehorizont von 15 Jahren zu gewährleisten, anschließen.</p> <p>Die vorgesehene Bewirtschaftung des Parkraums ohne Schrankenanlagen wird als im Hinblick auf den möglichen Verzicht von Stauraum an den Zufahrten zielführend angesehen.</p> <p>Mit einem weiteren Rückgang des motorisierten (Pkw-)Individualverkehrs kann unter Berücksichtigung von aktuellen Entwicklungen gerechnet werden. Innenstädte werden vermutlich zukünftig ihre Eigenschaft als Orte des Einkaufs und des Konsums verlieren. Der Aufenthalt im innerstädtischen Bereich wird sich also womöglich überwiegend auf Freizeit, Event und Kultur beschränken. Die Besucher, welche mit diesem Ziel Stuttgart aufsuchen, nutzen bereits heute öffentliche Verkehrsmittel zur An- und Abreise.</p> <p>Im Gutachten wurde auf den Grund der Nutzung einer bestimmten Parkebene nicht eingegangen. Es ist daher nicht geklärt, ob die Nutzung einer Ebene auf der Entscheidung des Fahrzeugführenden beruht, oder organisatorische oder sachliche Zwänge den Benutzenden in die Parkebene führten. Zum Beispiel Zuweisung eines bestimmten Parkplatzes für Dauerparker, besondere Eingänge in der Tiefebene (Personaleingang?).</p> <p>Dies ist aus unserer Sicht jedoch nicht unerheblich, da erfahrungsgemäß oberirdische Parkanlagen subjektiv vom Benutzenden als sicherer empfunden werden, weshalb diese auch primär genutzt werden, sofern er zwanglos entscheiden kann. Es ist also hier planerisch bei der Entwicklung der intelligenten Zuführung Sorge zu tragen, in den Parkleitsystemen den Hinweis auf die Verfügbarkeit oberirdische und unterirdischer Stellplätze bereits in der Vorwegweisung getrennt darzustellen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme Die Anregungen betreffen nicht das Bebauungsplanverfahren. Die Anregungen werden, soweit geboten, im Rahmen der Bauausführung beachtet.</p>	<p>-</p> <p>-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Eine vollständige Parkraumbewirtschaftung sollte zukünftig auch Leitsysteme mittels variabler Bodenmarkierungen berücksichtigen. Beispielsweise die Führung durch bedarfsgerecht gesteuerte wechselnd beleuchtete Fahrbahnlichter und Fahrbahnmarkierungen.</p> <p>Zum Thema Parkraumbewirtschaftung erlauben wir uns den Hinweis auf verschiedene Modelle in Verbindung mit Zufahrtsgebühren zu Innenstädten. Hierbei wird eine Gebühr für die Zufahrt zur Innenstadt erhoben, welche die Parkgebühren enthält. Die Kontrolle erfolgt hier über Kennzeichenlesesysteme bzw. bei Dauernutzern (Anwohner, Pendler) auch mittels elektronischer Sender. Die Bezahlung erfolgt vorrangig bargeldlos, für die Barzahlung werden Terminals vorgehalten. Dies würde in vieler Hinsicht eine Vereinfachung der Abläufe darstellen und die Verkehrsüberwachung könnte bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs entlastet werden.</p>	<p>Kenntnisnahme Die Anregungen betreffen nicht das Bebauungsplanverfahren. Die Anregungen werden, soweit geboten, im Rahmen der Bauausführung beachtet.</p>	-
<p>8. ÖPNV Anbindung</p> <p>Der ÖPNV Ausbau in der Innenstadt, insbesondere innerhalb des Cityrings, bietet räumlich kaum noch Potential. Eine weitere Steigerung der Kapazitäten durch technische Ertüchtigung der Strecken und Fahrzeuge ist uns aktuell nicht bekannt. Es ist nicht absehbar, ob die Kapazitäten bei den aus der Peripherie zulaufenden Linien der schienengebundenen ÖPNV Angebote zukünftig ausreichen werden.</p> <p>Zudem stellen sich die Fahrzeiten bei ÖPNV Nutzung aktuell nur bedingt konkurrenzfähig zum eigenen Pkw dar. Nur während weniger Stunden an Werktagen kann der ÖPNV mit seiner Fahrzeit gegenüber dem motorisierten Individualverkehr einen Vorteil bieten.</p> <p>Somit wird von uns in diesem Punkt Bedarf der Nachsteuerung gesehen, wenn das angestrebte Konzept mit der Reduzierung motorisierten Individualverkehr</p>	<p>Kenntnisnahme Die Anregungen betreffen nicht das Bebauungsplanverfahren. Die Anregungen werden, soweit geboten, im Rahmen der Bauausführung beachtet.</p>	-

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>und Umstieg auf Angebote ÖPNC/des Mobility Hub gelingen soll.</p> <p>Es sollte bei der Aufteilung des Straßenraumes auch die zunehmende Bedeutung autonom fahrender Straßenverkehrsmittel berücksichtigt werden. Hierzu zählen Kleinbusse und Taxis ebenso wie automatisierte Zustellfahrzeuge. Die erforderlichen Aufstellflächen regen wir an, mit dem Bebauungsplan zu ermöglichen.</p>	<p>Der Bebauungsplan setzt die öffentlichen Verkehrsflächen als Gesamtfläche fest. Die Aufteilung erfolgt im Rahmen der Bauausführung.</p>	
<p><u>Netze BW Wasser GmbH, Stuttgart</u> (Schreiben vom 11.01.2022)</p> <p>Wir haben die Unterlagen auf unsere Belange hin durchgesehen und nehmen wie folgt Stellung:</p> <p>Um die im B-Plan beschriebenen Ziele und Zwecke zu erfüllen, sind vor dem geplanten Rückbau des vorhandenen Parkhauses sowie der Erstellung der geplanten Baukörper A, B und C unsere im Baufeld befindliche Anlagen (Gasleitungen und Fernwärmeleitungen) zu verlegen. Bitte beachten Sie, dass es sich bei den Anlagen um wichtige Versorgungsleitungen handelt, die der örtlichen Versorgung mit Wärme und Gas dienen. Eine Ersatztrasse ist vorab zu definieren. Befindet sich die neue Trasse im nicht öffentlichen Bereich, ist diese durch Leitungsrechte bzw. durch bsp. Dienstbarkeiten abzusichern.</p> <p>Die Kostentragung richtet sich nach den derzeit rechtsgültigen Verträgen (Konzessionsvertrag). Für die betroffene Gasleitung hat das zur Konsequenz, dass alle Kosten notwendiger Umlegungsmaßnahmen von der Stadt zu tragen sind.</p> <p>Eine Koordinierung zwischen dem Planungsbüro (Breuninger) der Stadt Stuttgart sowie der Netze BW (Gas) und der EnBW AG (Fernwärme) ist notwendig.</p>	<p>Kenntnisnahme Im Rahmen künftiger Baumaßnahmen werden notwendige Leitungsverlegungen zwischen Vorhabensträgern und Versorgungsunternehmen abgestimmt.</p> <p>Kenntnisnahme Die Kostentragung ist nicht im Bebauungsplanverfahren zu klären.</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Konkrete Festlegungen der Erschließung der Neubauten mit Wasser, Strom und Fernwärme sind erst möglich, wenn belastbare Leistungswerte/Verbrauchswerte vorliegen.</p>		
<p><u>Regierungspräsidium Freiburg, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau, Freiburg</u> (Schreiben vom 11.01.2022)</p> <p>Unter Verweis auf unsere weiterhin gültige Stellungnahme mit dem Aktenzeichen 2511//21-02917 vom 06.04.2021 sind von unserer Seite zum offengelegten Planvorhaben keine weiteren Hinweise oder Anregungen vorzubringen.</p> <p>Stellungnahme vom 06.04.2021:</p> <p>1 Rechtliche Vorgaben aufgrund fachgesetzlicher Regelungen, die im Regelfall nicht überwunden werden können</p> <p>Keine</p> <p>2 Beabsichtigte eigene Planungen und Maßnahmen, die den Plan berühren können, mit Angabe des Sachstandes</p> <p>Keine</p> <p>3 Hinweise, Anregungen oder Bedenken</p> <p><u>Geotechnik</u></p> <p>Das LGRB weist darauf hin, dass im Anhörungsverfahren als Träger öffentlicher Belange keine fachtechnische Prüfung vorgelegter Gutachten oder von Auszügen daraus erfolgt.</p> <p>Sofern für das Plangebiet ein ingenieur-geologisches Übersichtsgutachten, Baugrundgutachten oder geotechnischer Bericht vorliegt, liegen die darin getroffenen Aussagen im Verantwortungsbereich des</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>gutachtenden Ingenieurbüros. Eine Zulässigkeit der geplanten Nutzung vorausgesetzt, wird andernfalls die Übernahme der folgenden geotechnischen Hinweise in den Bebauungsplan empfohlen:</p> <p>Das Plangebiet befindet sich auf Grundlage der am LGRB vorhandenen Geodaten (einschließlich der Baugrundkarte von Stuttgart) im Verbreitungsbereich von Gesteinen der Grabfeld-Formation (Gipskeuper). Diese werden größtenteils von quartären Lockergesteinen (Altwasserablagerungen (einschließlich Schlick), Talauenschottern, Auenlehm) mit 7–12 m Mächtigkeit überdeckt. Mit einem oberflächennahen saisonalen Schwinden (bei Austrocknung) und Quellen (bei Wiederbefeuchtung) des tonigen/tonigschluffigen Verwitterungsbodens, mit Auffüllungen vorangegangener Nutzungen, die möglicherweise nicht zur Lastabtragung geeignet sind, sowie mit einem kleinräumig deutlich unterschiedlichen Setzungsverhalten des Untergrundes ist zu rechnen. Organische Anteile können zu zusätzlichen bautechnischen Erschwernissen führen. Der Grundwasserflurabstand kann bauwerksrelevant sein. Verkarstungserscheinungen (offene oder lehmerfüllte Spalten, Hohlräume, Dolinen) sind nicht auszuschließen.</p> <p>Sollte eine Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer geplant bzw. wasserwirtschaftlich zulässig sein, wird auf das Arbeitsblatt DWA-A 138 (2005) verwiesen und im Einzelfall die Erstellung eines entsprechenden hydrologischen Versickerungsgutachtens empfohlen. Wegen der Gefahr einer Verschlechterung der Baugrundeigenschaften sowie ggf. von Sulfatgesteinslösung im Untergrund sollte von der Errichtung technischer Versickerungsanlagen (z. B. Sickerschächte, Sickerbecken, Mulden-Rigolen-Systeme zur Versickerung) Abstand genommen werden.</p>		

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Bei etwaigen geotechnischen Fragen im Zuge der weiteren Planungen oder von Bauarbeiten (z. B. zum genauen Baugrundaufbau, zu Bodenkennwerten, zur Wahl und Tragfähigkeit des Gründungshorizonts, zum Grundwasser, zur Baugrubensicherung, bei Antreffen verkarsungsbedingter Fehlstellen wie z. B. offenen bzw. lehmgefüllten Spalten) werden objektbezogene Baugrunduntersuchungen gemäß DIN EN 1997-2 bzw. DIN 4020 durch ein privates Ingenieurbüro empfohlen.</p> <p><u>Boden</u></p> <p>Zur Planung sind aus bodenkundlicher Sicht keine Hinweise, Anregungen oder Bedenken vorzutragen.</p> <p><u>Mineralische Rohstoffe</u></p> <p>Zum Planungsvorhaben sind aus rohstoffgeologischer Sicht keine Hinweise, Anregungen oder Bedenken vorzubringen.</p> <p><u>Grundwasser</u></p> <p>Das Plangebiet liegt außerhalb eines bestehenden oder geplanten Wasserschutzgebiets. Nach der Rechtsverordnung zum Schutz der staatlich anerkannten Heilquellen in Stuttgart-Bad Cannstatt und Stuttgart-Berg vom 11.06.2002 liegt das Plangebiet in der Kernzone des Heilquellenschutzgebiets. Hierauf ist im Bebauungsplan bereits hingewiesen. Aus hydrogeologischer Sicht sind keine weiteren Hinweise, Anregungen oder Bedenken vorzutragen.</p> <p><u>Bergbau</u></p> <p>Gegen die Planung bestehen von bergbehördlicher Seite keine Einwendungen.</p> <p><u>Geotopschutz</u></p>		

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Im Bereich der Planfläche sind Belange des geowissenschaftlichen Naturschutzes nicht tangiert.</p> <p><u>Allgemeine Hinweise</u></p> <p>Die lokalen geologischen Untergrundverhältnisse können dem bestehenden Geologischen Kartenwerk, eine Übersicht über die am LGRB vorhandenen Bohrdaten der Homepage des LGRB (http://www.lgrb-bw.de) entnommen werden. Des Weiteren verweisen wir auf unser Geotop-Kataster, welches im Internet unter der Adresse http://lgrb-bw.de/geotourismus/geotope (Anwendung LGRB-Mapserver Geotop-Kataster) abgerufen werden kann.</p> <p><u>Regierungspräsidium Stuttgart, Landesamt für Denkmalpflege, Stuttgart</u> (Schreiben vom 12.01.2022)</p> <p>Das Landesamt für Denkmalpflege verweist nochmals ausdrücklich auf die bereits am 07.04.2021 zum Planvorhaben gegenüber der Stadt Stuttgart zum Planvorhaben abgegebenen Stellungnahme (siehe Anhang). Nach Prüfung der Unterlagen haben sowohl die betroffenen Belange der Archäologie als auch der Bau- und Kunstdenkmalpflege noch nicht in erforderlichem Umfang Berücksichtigung in den Planunterlagen gefunden. Ein entsprechendes Abwägungsprotokoll liegt dem Landesamt für Denkmalpflege nicht vor.</p> <p>Ergänzend zur bereits abgegebenen Stellungnahme vom 07.04.2021 wird seitens der Archäologischen Denkmalpflege auf folgendes hingewiesen:</p> <p>Der Geltungsraum liegt vollständig innerhalb archäologischer Relevanzflächen. Trotz Kriegsverlusten und modernen Eingriffen ist weiterhin das Vorhandensein von Kulturdenkmälern gemäß § 2 DSchG nicht auszuschließen bzw. zu erwarten. Dabei kann es sich um Funde und Befunde von hohem Quellenwert für</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Ein entsprechender Hinweis wurde in den Textteil des Bebauungsplans aufgenommen.</p> <p>Kenntnisnahme Die Informationen wurden an die Projektträger weitergeleitet.</p>	<p>-</p> <p>ja</p> <p>-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>die frühe Stadtentwicklung hier handeln. Hervorzuheben sind insbesondere auch noch in größerer Tiefe fassbare Siedlungsrelikte der mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Vorstadt, zugehörigen Anlagen der Ver- und Entsorgung, wie etwa Brunnen und Latrinen sowie der mittelalterlichen Stadtbefestigung. Daher ist weiterhin von einer gegebenenfalls erheblichen Beeinträchtigung im Zuge von erforderlichen Gründungs- und Tiefbaumaßnahmen auszugehen. Für die Anlage der vorgesehenen Tiefgarage muss von einem vollständigen Verlust etwa vorhandener denkmalwerter Substanz ausgegangen werden.</p>		
<p>Demgegenüber haben die betroffenen Belange noch nicht in ausreichendem Maße Eingang in die Planunterlagen gefunden. Vermittels der bisher in die Unterlagen eingegangenen textlichen Festsetzungen in Verbindung mit einem allg. Hinweis auf die Möglichkeit zufälliger Funde (gem. § 20 DSchG), kann eine hinreichende Berücksichtigung der im Gebiet gegebenenfalls umfänglich betroffenen archäologische Belange nicht erreicht werden (vgl. Textteil unter D. Hinweise, Punkte Denkmalschutz/ Bodenfunde). Weiterhin bedürfen die Ausführungen in der Begründung zum Schutzgut dahingehend der Korrektur, dass archäologische Kulturdenkmale im Gebiet bislang nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden können. Gegebenenfalls liegt für vorkommende Bodendenkmale gem. § 2 DSchG eine erhebliche Beeinträchtigung vor. Eine weitergehende Berücksichtigung ist daher vorzusehen.</p>	<p>Der bisher formulierte Text in den Hinweisen zum Bebauungsplan wurde entsprechend ergänzt.</p>	<p>ja</p>
<p>Nach dem Vorgenannten und mit dem Ziel vermittels der ausreichenden Beachtung des Schutzgutes Planungssicherheit zu erleichtern und herzustellen, bedürfen daher die bereits mitgeteilten Sachverhalte der archäologischen Denkmalpflege noch ergänzenden Eingang in Textteil und Begründung. Nach Lage der</p>	<p>Ein entsprechender Hinweis wurde in den Textteil des Bebauungsplans aufgenommen. Es wurde die Begründung unter der Ziffer Schutzgut Kultur- und Sachgüter ergänzt.</p>	<p>ja</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Dinge bestehen gegenüber den beabsichtigten Planungen weiterhin begründet erhebliche Bedenken, sofern nicht durch entsprechende Nachweise eines bereits weitest gehenden oder totalen archäologischen Substanzverlusts diese Bedenken zurückzustellen sind. Weiterhin ist im Gebiet daher eine frühzeitige Beteiligung der Archäologischen Denkmalpflege, vertreten durch Herrn Dr. Jonathan Scheschkewitz (jonathan.scheschkewitz@rps.bwl.de) an nachfolgenden Genehmigungsverfahren erforderlich. Sämtliche Bodeneingriffe bedürfen hier gemäß § 8 DSchG der denkmalschutzrechtlichen Genehmigung. Inhaltlich wird dazu nochmals auf unsere früheren ausführlichen Äußerungen (s. E-Mail vom 07.04.2021) verwiesen.</p> <p>Um die nachrichtliche Übernahme der Informationen zum Kulturgut wird daher nochmals ausdrücklich gebeten. Bitte teilen Sie uns das Abwägungsergebnis mit.</p>	<p>Es wird entsprechend verfahren.</p>	
<p><u>Regierungspräsidium Stuttgart, Mobilität, Verkehr, Straßen, Stuttgart</u> (Schreiben vom 12.01.2022)</p> <p>Wir haben am 19.03.2021 über das Referat 21 im Hause RPS bereits zu diesem „Aufstellungsbeschluss“ Bebauungsplan Stellung genommen.</p> <p>Unsere luftrechtliche Stellungnahme vom 19.03.2021 mit Az.: 46.2-2511.-2-S-Mitte 04 halten wir aufrecht.</p> <p>Sie bitten nun mit Schreiben vom 14.12.2021 um ergänzende Rückmeldung zur Thematik Regenrückhaltebecken (RRB) Charlottenplatz im nördlichen Bereich des Planungsgebietes.</p> <p>Wir teilen Ihnen mit, dass für die Thematik RRB Charlottenplatz keine luftrechtlichen Belange berührt sind.</p> <p>Luftrechtliche Stellungnahme vom 19.03.2021:</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Wir bedanken uns für die Beteiligung am o.g. Verfahren und können dazu mitteilen, dass sich das Vorhaben in der Verlängerung des An- und Abflugkorridors des Sonderlandeplatzes für Rettungshubschrauber auf dem Marienhospital Stuttgart befindet. Wir verweisen auf die beigefügte Sichtflugkarte des Sonderlandeplatzes.</p> <p>Der Sonderlandeplatz befindet sich auf einer Höhe von 1.065 feet bzw. 324,60 m ü. NN.</p> <p>Welche der innerhalb der vorgelegten Präsentationspläne angegebenen maximalen Gebäudehöhen (ca. 18 m über Grund im Textteil, 21,10 m ü. Grund im zeichnerische Teil Schnitt BB oder 23 m über Grund FMH als verträgliche Gebäudehöhe im Rahmenplan Hüllkurve) tatsächlich in den noch aufzustellenden detaillierten Bebauungsplan übernommen werden, steht gegenwärtig nicht fest. Da dem vorliegenden Plan keine verbindlichen maximalen Bebauungshöhen entnommen werden können, ist eine weitergehende Beurteilung des Vorhabens nicht möglich.</p> <p>Bei der Durchsicht der Präsentationspläne konnten wir fernerhin feststellen, dass auf dem Dachbereich des Parkwürfels ein Volocopterlandeplatz vorgesehen ist. Wir weisen darauf hin, dass es für einen solchen Landeplatz einer luftrechtlichen Genehmigung nach § 6 Luftverkehrsgesetz bedarf.</p> <p><u>Zweckverbandes Strohgäu-Wasserversorgung</u> (Schreiben vom 12.01.2022)</p> <p>In Ihrem dargestellten Planungsbereich befinden sich keine Zubringerwasserleitungen mit Zubehör des Zweckverbandes Strohgäu-Wasserversorgung.</p> <p>Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	<p>Kenntnisnahme Die auf der Grundlage des Bebauungsplanentwurfs maximal zulässige Gebäudehöhe liegt bei 274,50 m ü. NN. Überschreitungen durch Aufzugsüberfahrten bis max. 1,50 m sind zulässig. Die max. Gesamthöhe liegt somit deutlich (ca. 50 m) unter der Höhe des Sonderlandeplatzes im Bereich Marienhospital.</p> <p>Kenntnisnahme Die Anregungen wurden im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für einen möglichen Flugtaxibetrieb beachtet.</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p> <p>-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p><u>Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 21, Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz</u> (Schreiben vom 13.01.2022)</p> <p>Die Unterlagen wurden ins Intranet eingestellt bzw. durch Ref. 21 ausgelegt und damit den Fachabteilungen im Hause zugänglich gemacht.</p> <p>Es handelt sich nach dem von Ihnen vorgelegten Formblatt um einen entwickelten Bebauungsplan. Nach dem Erlass des Regierungspräsidiums vom 10.02.2017 erhalten Sie keine Gesamtstellungnahme des Regierungspräsidiums. Die von Ihnen benannten Fachabteilungen nehmen - bei Bedarf - jeweils direkt Stellung.</p> <p>Raumordnung Aus raumordnerischer Sicht werden zu dem o.g. Vorhaben weiterhin keine Bedenken geäußert.</p> <p>Zur Aufnahme in das Raumordnungskataster wird gemäß § 26 Abs. 3 LplG gebeten, dem Regierungspräsidium nach Inkrafttreten des Planes eine Fertigung der Planunterlagen in digitalisierter Form an das Postfach KoordinationBauleitplanung@rps.bwl.de zu senden. Die Stadtkreise und großen Kreisstädte werden gebeten, auch den Bekanntmachungsnachweis digital vorzulegen.</p> <p>Ansprechpartner in den weiteren Abteilungen des Regierungspräsidiums sind:</p> <p>Abt. 3 Landwirtschaft</p> <p>Abt. 4 Mobilität, Verkehr, Straßen</p> <p>Abt. 5 Umwelt</p> <p>Abt. 8 Denkmalpflege</p> <p>Wir bitten darum, am weiteren Verfahren beteiligt zu werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>-</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>-</p> <p>Berücksichtigung Es wird entsprechend verfahren.</p> <p>ja</p> <p>Es wird entsprechend verfahren.</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>ja</p> <p>ja</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p><u>Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 51, Recht und Verwaltung</u> (Schreiben vom 17.01.2022)</p> <p>Im Rahmen der Beteiligung gem. § 4 Abs. 2 BauGB meldet die Abteilung 5 - Umwelt des Regierungspräsidiums Stuttgart Fehlanzeige:</p> <p>Die Belange der Wasserversorgung und des Grundwasserschutzes liegen in der Zuständigkeit der unteren Wasserbehörde und sind von dieser wahrzunehmen.</p> <p>Die in unserer Stellungnahme vom 07.04.2021 vorgebrachten Bedenken in Bezug auf die Luftreinhaltung wurden berücksichtigt und in den Bebauungsplan eingearbeitet.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>
<p><u>Verschönerungsverein Stuttgart e. V.</u> (Schreiben vom 23.01.2022)</p> <p>Im Jahr 2021 wurde aufbauend auf dem Ergebnis des Wettbewerbs „Umgestaltung Stadtraum B14“ ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb für die Neuentwicklung der Quartierskante des Bohnenviertels zur Hauptstätter Straße entschieden. Gegenstand der Auslobung war die Planung eines Mobility Hubs an Stelle des heutigen Breuninger-Parkhauses und die Planung eines Hauses für Film und Medien am Leonhardsplatz sowie ergänzender Nutzungen. Dem Bebauungsplan-Entwurf wurde der erste Preis dieses Wettbewerbs zugrunde gelegt (Abb. 1).</p> <p>Die Ausschreibung konzentrierte sich auf mittelfristige private und städtische Bauprojektziele und fragte nur bedingt nach langfristig tragfähigen urbanen Zielsetzungen für diesen Standort. Die Animationen des ersten Preises verheißen urbane Atmosphären, denen die objektive Sprache der Pläne leider widerspricht.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>I.</p> <p>Es wird Sie sicher nicht verwundern, dass wir uns als Verschönerungsverein vorstellen können, das Bohnenviertel auch anders zu arrondieren (Abb. 2 Montage der Idee des Verschönerungsvereins in den Wettbewerbsplan von asp):</p> <p>Die Rosen-, Brenner- und Wagnerstraße werden bis zu dem von asp neu gestalteten öffentlichen Raum der B14 geführt, der Blick von der Pfarrstraße in Richtung Marktstraße bleibt offen und die Körnigkeit des Bohnenviertels wird übernommen; eine in unseren Augen selbstverständliche Arrondierung des Bohnenviertels als Teil der neuen Leonhardsvorstadt. Dabei wird die südliche Bauflucht leicht gedreht und zurückgenommen, um auch den für Stuttgart charakteristischen Blick aus der Marktstraße über die Gebäude an der Pfarrstraße hinweg bis zum Kesselrand freizugeben. Die geplanten Gebäude könnten in einem ähnlichen Zeithorizont wie die IBA 2027 realisiert werden. Die Planung könnte dazu beitragen, dass sich die Leonhardsvorstadt zur Hauptstätter Straße hin als attraktives, gemischt genutztes und urbanes Innenstadtquartier weiterentwickeln kann. Die Baumassen würden sich in die Umgebungsbebauung einfügen und der öffentliche Raum zwischen Leonhardsvorstadt und City könnte prägnant gefasst werden. Insbesondere die nachfolgenden Ziele der Landeshauptstadt Stuttgart für die Entwicklung des Plangebietes könnten erfüllt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Orientierung an der historischen „Körnung“, • Neufassung des Stadtraums durch Verschiebung der Raumkante Richtung Hauptstätter Straße (B14), • Auflösung der überwiegend geschlossenen Raumkante in Einzelbaukörper, 	<p>Kenntnisnahme Zielplanung und damit Grundlage der Neuordnung ist der prämierte städtebauliche Entwurf von asp Architekten und Stadtplaner und Koeber Landschaftsarchitekten für die Umgestaltung des Stadtraums der B14 (siehe Ziffer 2.2 der Bebauungsplanbegründung). Für das Plangebiet wurden in den Jahren 2021 und 2022 unter Einbeziehung der Eckpunkte des o.g. WB für die Umgestaltung der B14 und in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Stuttgart zwei Wettbewerbsverfahren durchgeführt. Die Ausschreibungen und die Ergebnisse der beiden Wettbewerbssieger wurde von den Gremien der LHS gebilligt und dienen als Grundlage für die verbindliche Bauleitplanung.</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p> <p>-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung eines einladenden, die heutige Trennung auflösenden städtebaulichen Ensembles für den Rand- bzw. Zugangsbereich der Leonhardsvorstadt, • Schaffung einer belebten Erdgeschosszone, • gemischte Nutzung innerhalb der Bausteine, • Haus für Film und Medien (HFM) und Mobility Hub als neue Nutzungsbau- steine, • Reduktion von Stellplätzen. <p>Allerdings müsste untersucht werden, ob und wie die berechtigten Ziele der Fa. Breuninger, das bestehende Parkhaus mit 650 relativ engdimensionierten Parkplätzen abzureißen und durch ein neues Parkhaus mit 530 großzügigen Parkplätzen zu ersetzen, erreicht werden könnten.</p> <p>Aus Sicht des Verschönerungsvereins würde es die oberirdische Führung der B14 auf der Basis des Wettbewerbsbeitrags von asp erlauben, die bestehende unterirdische Tiefgarage in Richtung Charlottenplatz bis zur Tiefgarage des Dorotheenquartiers unter der B14 zu erweitern, die zugleich auch von der Leonhardsvorstadt angefahren werden könnte. Hier könnten zudem Fahrräder und alternative Verkehrsmittel der Mikromobilität untergebracht und mit dem Charlottenplatz verbunden werden. Ob freilich der gewünschte Taxiflugbetrieb mit elektrisch angetriebenen senkrecht startenden und landenden Fluggeräten möglich und wünschenswert wäre, sei dahingestellt.</p> <p>Zudem sollte geprüft werden, ob das Haus für Film und Medien vielleicht auch im Bereich des IBA-Projekts Züblin-Parkhaus oder in der vorgeschlagenen Arrondierung des Bohnenviertels einen Standort finden könnte.</p> <p>Die nachfolgende Montage (Abb. 3) lässt den städtebaulichen Lösungsansatz des</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Im Jahr 2022 wurde, aufbauend auf dem überarbeiteten Ergebnis des Wettbewerbs „Mobility Hub“, ein Realisierungswettbewerb für ein Haus für Film und Medien (HFM) entschieden. Mit dem Haus für Film und Medien wird die Stuttgarter Kulturmeile aus Staatsgale-</p>	<p style="text-align: center;">-</p> <p style="text-align: center;">nein</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>gegenwärtigen Bebauungsplan-Entwurfs längerfristig eher als suboptimal erscheinen. Der Vorteil liegt allein in seiner zeitnahen Realisierbarkeit.</p> <p>II.</p> <p>Sollte der oben dargestellte Vorschlag des Verschönerungsvereins nicht mehr in Betracht kommen können, möchten wir darum bitten, die nachfolgenden drei Vorschläge zur Öffnung von Blickbeziehungen über die Hauptstätter Straße hinweg zu prüfen.</p> <p>Wenn die Hauptstätter Straße auch in Zuge der Neuplanung ihren verkehrlich trennenden Charakter verlieren soll, ist es sinnwidrig, einen solchen trennenden Charakter durch die Blick-verstellende Planung von Gebäudekanten und Baufluchten wieder neu entstehen zu lassen. Dies vermeiden unsere folgenden Vorschläge. Wir ersuchen auch darum, diese Vorschläge im Bericht der Stellungnahmen der TöB an den Ausschuss und den Gemeinderat mit der Bebilderung wiederzugeben.</p> <p>1. Die geplante Bauflucht des nördlichen Baukörpers (Abb. 4) könnte durch eine leichte Drehung an die Bauflucht der Rosenstraße westlich</p>	<p>rie, Württembergischer Landesbibliothek und Stadtpalais bis zum Wilhelmsplatz verlängert. Zusätzlich soll die Neugestaltung des städtischen Raums am Leonhardsplatz eine attraktive Quer-Verbindung über die bisherige Barriere der B14 hinweg zwischen der Innenstadt am Marktplatz und der Leonhardsvorstadt ermöglichen.</p> <p>Das HFM bildet künftig den südlichen Blickfang aus Richtung Marktstraße und ist gleichzeitig, in Verbindung mit dem neu gestalteten Stadtplatz gegenüber der Leonhardskirche, städtebauliches Gelenk zwischen dem Altstadt-oval und der Leonhardsvorstadt. Der Standort soll daher beibehalten werden.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Vorschlag wird aufgenommen. Die nordöstliche Baugrenze wird entsprechend des Vorschlags des</p>	<p>-</p> <p>ja</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>der B14 angeglichen werden und dazu beitragen, einen interessanten Blick in Richtung Innenstadt zu öffnen (Abb. 5).</p> <p>2. Die Blickbeziehungen aus der Wagnerstraße nach Westen würden im Vergleich zur heutigen Situation (Abb.6) durch den B-Plan völlig geschlossen (Abb.7). Durch eine Drehung der Fassade könnte der Blick zur City freigegeben werden.</p> <p>3. Der gegenwärtige Blick aus der Pfarrstraße (Abb.9) würde durch den Bebauungsplan verstellt. Durch eine Drehung der Fassade könnte der Blick zur Marktstraße geöffnet werden und eine bessere Orientierung zur City ermöglichen.</p> <p>4. Die im Geltungsbereich geplanten Gebäude der Firma Breuninger und der Landeshauptstadt Stuttgart sollten vollrecyclebar konzipiert und realisiert werden (siehe Anlage: Aus Alt bau Neu! Architekten entdecken das Recycling). Durch diese Dimension der Nachhaltigkeit wäre es möglich, die Projekte als IBA-Bausteine zu deklarieren und künftige Generationen in die Lage zu versetzen, eine effektive Adaption an veränderte Umstände und die Wahrnehmung sich bietender Chancen zu ermöglichen.</p>	<p>Verschönerungsvereins angepasst.</p> <p>Die Freistellung des geplanten Hauses für Film und Medien (HFM) war mit einer funktionalen Neuorganisation, insbesondere auch der Anordnung der geplanten Stellplätze des Mobility Hub, und einer Verschiebung des Baukörpers des Hubs nach Südwesten verbunden.</p> <p>Diese Grundkonstellation bildete auch die Grundlage des Realisierungswettbewerbs für das HFM. Auf Blickbeziehungen aus der Wagnerstraße und der Pfarrstraße in Richtung Altstadt oval wurde hierbei verzichtet.</p> <p>Die Anregungen betreffen nicht das Bebauungsplanverfahren. Die Anregungen werden, soweit geboten, im Rahmen der Bauausführung beachtet.</p>	<p>teilweise</p> <p>nein</p>
<p><u>Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz</u> (Schreiben vom 25.01.2022)</p> <p>Das Amt für Umweltschutz nimmt im Rahmen der Beteiligung wie folgt Stellung:</p> <p>(bei Änderungen: <u>unterstrichen</u> = einfügen, durchgestrichen = löschen)</p> <p>Naturschutz (Ansprechpartner/in: GZ 36-2.21, Nebenstelle 88654)</p>		

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Wie bereits in vorherigen Stellungnahmen dargestellt, soll aufgrund der geplanten großen Glasflächen das Thema Vogelschlag frühzeitig in der Planung berücksichtigt werden. Nach dem Umweltbericht (S. 53) soll ein Maßnahmenkonzept zur Vermeidung im Bauantrag erstellt werden. Es wird angeregt, den Punkt - äquivalent zur Festlegung der Nistkästen - in den städtebaulichen Vertrag folgendermaßen aufzunehmen:</p> <p><i>"Zur Vermeidung der Tötung und Verletzung von Vögeln an Glas- und Fensterfronten von Gebäuden, Gebäudeteilen und Anbauten sind diese vogelschlagsicher zu gestalten. Für die Ausgestaltung der Fronten sind die Fachempfehlungen der Schweizerischen Vogelschutzwerke (Schmid et al. 2012, Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht; LAG VSW 2021, Vermeidung von Vogelverlusten an Glasscheiben - Bewertung des Vogelschlagsrisikos an Glas) zu berücksichtigen.</i></p> <p><i>Notwendige Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind mit der zuständigen Naturschutzbehörde abzustimmen, und ein Konzept ist durch ein Fachbüro zu erstellen."</i></p>	<p>Der Textteil des Bebauungsplans enthält einen entsprechenden Hinweis.</p> <p>Zusätzlich enthält der städtebauliche Vertrag zwischen der Planungsbegünstigten des Mobility Hub und der Stadt Stuttgart eine entsprechende Vereinbarung.</p>	<p>ja</p>
<p>Die Aufnahme der Nistkästen in den Städtebaulichen Vertrag wird mitgetragen.</p> <p>Grundwasserschutz (Ansprechpartner/in: GZ 36-3.63, Nebenstelle 88959)</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>ja</p>
<p>Die Belange des Grundwasser- und Heilquellenschutzes wurden zwar unter Hinweise im Textteil zum Plan ausreichend mit aufgenommen, fehlen jedoch in der Begründung. Es wird daher empfohlen, den Textbaustein in der Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vom 14.04.2021 zum Grundwasserschutz ebenfalls in den Begründungstext unter Umweltbelange mit aufzunehmen.</p>	<p>Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.</p>	<p>ja</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Immissionsschutz (Ansprechpartner/in: GZ 36-3.35, Nebenstelle 88667)</p> <p>Aufgrund der Lärmeinwirkungen auf das Plangebiet und der beabsichtigten besucherintensiven Nutzungen auch nach 22.00 Uhr empfehlen wir, von jeglicher Wohnnutzung im Plangebiet abzusehen. Folgende Fälle können sich für besucherintensive Nutzungen nachteilig auswirken, wenn im Bebauungsplan Immissionsorte mit erhöhtem nächtlichem Schutzanspruch (also Wohnnutzungen) zugelassen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die besucherintensive Nutzung rückt an einen bestehenden Immissionsort mit nächtlichem Schutzanspruch heran. Der nächtliche Immissionsrichtwert von 45 dB(A) ist einzuhalten. • Die besucherintensive Nutzung rückt an ein unbebautes Grundstück oder an ein bebautes Grundstück, das keine Gebäude mit schutzbedürftigen Räumen enthält wie zum Beispiel ein Parkhaus heran. Der nächtliche Immissionsrichtwert von 45 dB(A) ist grundsätzlich einzuhalten, wenn planungsrechtlich auf diesem Grundstück eine Nutzung mit einem nächtlichen Schutzanspruch möglich ist. 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Ziel der Stadt Stuttgart ist eine nachhaltige Belebung der Innenstadt durch eine möglichst vielfältige Nutzungsmischung zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang soll auch, wo immer möglich, ein Anteil an Wohnnutzung ermöglicht werden. Eine Wohnnutzung wird daher im Plangebiet nicht vollständig ausgeschlossen. Vor dem Hintergrund der Vorbelastung des Plangebietes durch Lärm und Luftschadstoffe wird die Zulässigkeit jedoch auf den Bereich der künftig verkehrsberuhigten Esslinger Straße und hier erst ab dem 2. Obergeschoss beschränkt.</p>	<p>nein</p>
<p>Der letztgenannte Punkt ist im schalltechnischen Gutachten aus Seite 18 aus unserer Sicht nicht korrekt dargestellt:</p> <p><i>„Werden zuerst Baugenehmigungen für betriebliche Nutzungen im Plangebiet erteilt, kann dies unter Umständen zur Folge haben, dass spätere Wohnnutzungen innerhalb des Plangebiets aufwendige Selbstschutzmaßnahmen vorsehen müssen oder im ungünstigsten Fall nicht wie beabsichtigt angesiedelt werden können.“</i></p>	<p>Das schalltechnische Gutachten wurde entsprechend angepasst.</p>	<p>ja</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Denn schon bei der Erteilung der Baugenehmigungen für betriebliche Nutzungen im Plangebiet sind auch potentielle Wohnnutzungen zu berücksichtigen (siehe Anlage Aktenvermerk vom 05.07.2021 - Nachtlärm in Kerngebieten).</p> <p>Ansonsten hat sich auch der Lärmsachverständige in seinem Gutachten unter Ziffer 5 gegen Wohnnutzungen ausgesprochen:</p> <p><i>„Aus schalltechnischer Sicht erachten wir es als empfehlenswert, auf Wohnungen im Plangebiet „Hauptstätter/Esslinger Straße (Stgt 317)“ zu verzichten. Die bewusste Konzentration städtischer Mobilität auf den Standort des MHS verfolgt eine flexible, möglichst zeitunabhängige Nutzung von Verkehrsmitteln in allen Geschossbereichen und sieht dafür zusätzlich einen Fluggerätelandeplatz auf dem Dach des PHS vor. Darüber hinaus sind intensive Nutzungen der Plangebäude und der Freiflächen bis zum Beginn und, sofern möglich, während der Nachtzeit mit vielen Gästen/Besuchern beabsichtigt. Das Vorhaben befindet sich zudem in unmittelbarer Nähe direkt an sehr hoch belasteten Verkehrsachsen. Wohnnutzungen sind regelmäßig vor solchen jeweiligen Geräuschen besonders zu schützen. Bei Verkehrseinwirkungen kann es zulässig sein, dazu passive Schallschutzmaßnahmen anzuwenden. Dagegen sind die Immissionsrichtwerte bei Anlagen-/Betriebsgeräuschen bereits außen vor geöffnetem Fenster einzuhalten.</i></p> <p><i>Für Wohnungen im Plangebiet „Hauptstätter/Esslinger Straße (Stgt 317)“ sehen wir den Grundsatz zur Konfliktvermeidung nicht ausreichend gewürdigt. Denn insbesondere durch die Planung dieser gezielt sehr intensiven Geräusch-situation, sehen wir ein Übersteigen der üblichen Verhältnisse einer belebten Innenstadt im Plangebiet und damit einen deutlichen Gegensatz zum erforderlichen</i></p>		

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p><i>Ruhebedürfnis von Wohnnutzungen. Aufgrund der verschiedenen Geräuscharten in Verbindung mit den sehr intensiven Immissionen im Plangebiet erfahren Wohnungen dort sehr restriktive Auflagen (Schallschutzfassaden, Lüftungsanlagen). Optimierende Grundrissorientierungen oder Geschosspositionierungen sind aufgrund der nahezu allseitigen Einwirkungen nicht bereits im üblichen Maß konfliktreduzierend.</i></p> <p><i>Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass potenzielles Wohnen im Plangebiet den künftigen anderen Nutzungen im Plangebiet insbesondere aufgrund von Immissionsorten vor geöffneten Fenstern entgegensteht. Unter Umständen kann dies unerwünschte Nutzungseinschränkungen bzw. Nutzungsbegrenzungen sowohl im Regelbetrieb als auch bei vereinzelt „seltenen Ereignissen“ erzwingen, die der Attraktivität und dem Besucheraufkommen abträglich sein können und auf die im Nachhinein nicht mehr baurechtlich eingewirkt werden kann. Insbesondere steht dies der grundlegenden Flexibilität des Gesamtkonzepts entgegen, die für das Plangebiet aufgrund der beabsichtigten Nutzungen und modular flexiblen Bauweise in besonderem Maß benötigt wird.“</i></p> <p>Dieser Darstellung stimmen wir vollumfänglich zu. Im Einzelnen möchten wir folgende nächtliche Immissionskonflikte mit der bestehenden Wohnbebauung an der Esslinger Straße und ggf. mit der neu geplanten Wohnnutzung im Plangebiet hervorheben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Parkhaus sollte zumindest in Richtung von Wohnnutzungen eine geschlossene Fassade aufweisen. Die Zufahrt darf - wie geplant - nur auf der Seite der B14 erfolgen. • Veranstaltungsräume sind mit einer mechanischen Lüftung und 	<p>Kenntnisnahme Die Anregungen werden, soweit erforderlich und geboten, im Rahmen des Genehmigungsverfahrens beachtet.</p>	<p style="text-align: center;">-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>abschließbaren Fenstern auszurüsten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Außennutzungen im Freien wie Gastronomie, Open-Air-Kino oder sonstige Veranstaltungen müssen nach 22:00 Uhr gegenüber Wohnnutzungen abgeschirmt werden, so dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm vor den Fenstern von schutzbedürftigen Räumen eingehalten werden. • Die Besucherströme sind so zu steuern und der Eingangsbereich ist so zu gestalten, dass insbesondere die nächtlichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm vor den Fenstern von schutzbedürftigen Räumen von Wohnnutzungen eingehalten werden. <p>Stadtklima und Lufthygiene (Ansprechpartner/in: GZ 36-4.21, Nebenstelle 88687)</p> <p>Mit Verweis auf vorangehende Beteiligungen bestehen nachfolgende Anmerkungen sowie Änderungsbedarf:</p> <p>Begründung:</p> <p>Im Dokument „Begründung und Umweltbericht“ ist auf Seite 5 unter „Flächennutzungsplan“ die Aussage des im FNP enthaltenen Standortkonzept Hochhäuser hinzuzufügen.</p> <p>Die in der frühzeitigen Beteiligung vorgelegte Planung wurde in ihrer Höhenentwicklung aus stadtklimatischer Sicht als Maximum betrachtet und die 23 m im Bereich des Haus für Film und Medien mitgetragen. Hochhäuser sind im Bereich des Plangebiets u.a. aus stadtklimatischen Gründen nicht vorzusehen, von einer weiteren Höhenentwicklung in Bezug</p>	<p>Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.</p> <p>Im Rahmen der mittlerweile erfolgten Überarbeitung des Wettbewerbsentwurfs für den Mobility Hub und aufgrund des Ergebnisses des Realisierungswettbewerbs für das Haus für Film und Medien (HFM) ergab sich die Notwendigkeit für eine Erhöhung der maximalen Höhe der baulichen</p>	<p>ja</p> <p>nein</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p data-bbox="193 215 794 282">zur frühzeitigen Beteiligung ist abzusehen.</p> <p data-bbox="193 725 794 1016">Auf Seite 9 trifft der Satz <i>„Ein Eingriff in die Verkehrsführung soll in diesem Verfahren dadurch vermieden werden, ...“</i> nicht zu. Die im Rahmen des Wettbewerbs der Umgestaltung der B14 stattfindenden städtebaulichen Planungen bedingen eine verkehrliche Umgestaltung der B14.</p>	<p data-bbox="802 215 1305 685">Anlagen (HbA) beim geplanten Sondergebiet (Haus für Film und Medien) auf max. 274,50 m ü. NN (ca. 28 m über Gelände) und beim geplanten Kerngebiet (MK) auf max. 271,00 ü. NN (ca. 24 m über Gelände). Überschreitungen in begrenztem Maß sind lediglich für Brüstungen und Geländer sowie im MK für ein Sonnensegel bzw. eine Landeplattform (UAM-Landeplatz) zulässig.</p> <p data-bbox="802 725 1305 2027">Die Formulierung wurde beibehalten. Das Wettbewerbsergebnis des städtebaulichen Ideenwettbewerbs „Neuer Stadtraum B14“ des Büros asp Architekten/Koeber Landschaftsarchitekten vom 16.09.2020 ist Ziel für die Umgestaltung des Bereiches Hauptstätter Straße und Leonhardsplatz. Bei der Planung und Realisierung des HFM und des Mobility Hub wird sowohl der heute bestehende als auch der zukünftig geplante Verlauf der B14 berücksichtigt. Bis zur Fertigstellung und Inbetriebnahme der ersten Phase des Mobility Hubs wird die B14 ihre heutige Breite und den derzeitigen Verlauf beibehalten und daher in der Planung und Realisierung entsprechend berücksichtigt. Mit Blick auf die Zukunft kann die B14 bereits in Teilen, in einer Höhe von mindestens 4,70 Metern, stützenfrei überbaut werden. In Zukunft, in einer Phase 2, soll die B14 gemäß dem städtebaulichen Rahmenplan durch eine Verengung des Straßenraums vom Mobility Hub abrücken. Im Bereich des stützenfrei überbaubaren Streifens entstehen dann Fuß- und Radwegeverbindungen und Aufenthaltsflächen. Eine mittelfristige Umgestaltung der B14</p>	<p data-bbox="1313 725 1500 759" style="text-align: center;">nein</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Die auf Seite 9 unter den Zielen für die Entwicklung des Plangebiets genannte Gliederung der Bebauung in Einzelbaukörper wird aus stadtklimatischer Sicht begrüßt und ist auch so umzusetzen. Dies sichert Querlüftungen durch die orthogonal an das Plangebiet heranreichenden Straßenzüge. Daran ist festzuhalten, Verbindungen in den unteren Stockwerken sind zu vermeiden.</p>	<p>in diesem Bereich wird daher angestrebt.</p> <p>Kenntnisnahme In der Überarbeitung des Siegerentwurfs des Wettbewerbs „Realisierungswettbewerb Mobility Hub“ wurde das Haus für Film und Medien (HFM) auf Grund der prioritären zeitlichen Verwirklichung des Projektes „Mobilty Hub“ aus dem gemeinsamen Sockel herausgelöst und freigestellt. Das HFM betont damit als Einzelbaukörper den Eingang der Esslinger Straße und bildet gleichzeitig den optischen Abschluss der Sichtachse im Verlauf der Marktstraße. Das Konzept der Einzelbaukörper wurde insofern weiterverfolgt und in den Bebauungsplanentwurf übernommen. Eine durchgehende Sockelzone im Bereich des geplanten Mobility Hub ist weiterhin aus funktionalen Gründen erforderlich.</p>	<p>- teilweise</p>
<p>Des Weiteren sind den Zielen auf den Seiten 9 und 10 hinsichtlich der Entwicklung des Plangebiets Anpassungsmaßnahmen an die Folgen des Klimawandels hinzuzufügen und umzusetzen.</p>	<p>Anpassungsmaßnahmen an die Folgen des Klimawandels werden im Bebauungsplan festgesetzt (Dach- und Fassadenbegrünung, Baumpflanzungen im öffentlichen Straßenraum der Esslinger Straße).</p>	<p>ja</p>
<p>Auf Seite 14 im 2. Absatz ist folgender Satz zu ändern, da er ansonsten aus stadtklimatischer und lufthygienischer Sicht fachlich nichtzutreffend ist: <i>„Nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sowie Klima und Luft durch die Überschreitung werden dadurch minimiert, dass überwiegend bereits versiegelte und überbaute bzw. anthropogen überformte Flächen bzw. Böden in Anspruch genommen werden“</i>. Außerdem nicht zutreffend ist der Satz <i>„Zusammen mit den festgesetzten Dach- und Fassadenbegrünungen wirken sich diese Maßnahmen positiv auf die klimatischen und</i></p>	<p>Im Zusammenhang mit der Realisierung des Bauvorhabens werden 12 Baumersatzpflanzungen erforderlich. Diese können nur teilweise im Geltungsbereich des Bebauungsplans realisiert werden. Innerhalb des Geltungsbereichs werden Standorte für 7 Neupflanzungen festgesetzt.</p> <p>Der Baumersatz soll daher darüber hinaus im nahen räumlichen Umfeld und engem zeitlichen Zusammenhang mit der Baumaßnahme realisiert werden. Die</p>	<p>ja</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p data-bbox="193 215 794 719"><i>lufthygienischen Verhältnisse im Plangebiet</i>. Um den genannten Effekt zu erreichen, sind weitere Baumpflanzungen zu Verschattungszwecken direkt im Plangebiet zu verorten. Alle 12 Ersatzbaumpflanzungen sind an anderer Stelle im Stadtgebiet geplant und haben daher lokalklimatisch keinen direkten Effekt auf das Plangebiet. Die geplanten Dach- und Fassadenbegrünungen werden begrüßt, diese sind jedoch deutlich umfassender auszugestalten, um eine Anpassung an die unvermeidlichen Folgen des Klimawandels zu erreichen (s.u.).</p> <p data-bbox="193 981 794 1305">Anmerkung zum darauffolgenden Absatz auf Seite 14: Eine Beeinträchtigung der Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch die Überschreitung der GFZ-Orientierungswerte ist durch die Ausbildung eines Straßenschluchtcharakters aufgrund der Auskragung über die B14 hinsichtlich Lufthygiene gegeben.</p>	<p data-bbox="802 215 1305 943">Stadt plant im Kontext der städtebaulichen Entwicklung der Leonhardsvorstadt auch die Aufwertung des öffentlichen Raums. Ziel ist es, in diesem Zusammenhang auch die erforderlichen Ersatzbäume zu pflanzen sowie die Durchgrünung und eine Entsiegelung der Straße zu ermöglichen. Die Planungsbegünstigte verpflichtet sich zur Übernahme der Kosten für die im Zusammenhang mit ihrem Bauvorhaben entstehenden Ersatzpflanzungen. An den in der Planzeichnung gekennzeichneten Stellen im Bereich der Esslinger Straße ist je ein standortgerechter, mittel- bis großkroniger Laubbaum (Mindestgröße 20/25) zu pflanzen</p> <p data-bbox="802 1016 1305 1048">Kenntnisnahme</p> <p data-bbox="802 1059 1305 1227">Der Bebauungsplan trifft Festsetzungen bzw. empfiehlt Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Auswirkungen durch Luftschadstoffe.</p> <p data-bbox="802 1238 1305 1525">Entlang der nordwestlichen Baugrenze (B14) sind bei zum dauerhaften Aufenthalt von Menschen geeigneten Räumen zum Schutz vor kfz-bedingten Luftschadstoffen an den Außenteilen baulicher Anlagen geeignete Vorkehrungen zu treffen.</p> <p data-bbox="802 1536 1305 1704">Es sind technische Lüftungseinrichtungen vorzusehen. Die Ansaugung hat aus lufthygienisch unbedenklichen Bereichen zu erfolgen.</p> <p data-bbox="802 1715 1305 1928">Für die überkragten Erdgeschossbereiche entlang der B14 wird eine Nutzung empfohlen, die gewährleistet, dass sich dort Menschen nicht oder nur vorübergehend aufhalten.</p> <p data-bbox="802 1973 1305 2060">Im Sinne einer Konfliktvermeidung (Luftschadstoffbelastung) sind Wohnungen erst ab dem 2.</p>	<p data-bbox="1313 987 1500 1010" style="text-align: center;">-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Zum vorletzten Absatz auf Seite 15 ist anzumerken, dass die angedachte Verengung des Straßenquerschnitts und damit Schaffung eines Straßenschluchtkarakters mit erhöhten Luftschadstoffkonzentrationen nur in Verbindung mit den im Zuge der Umgestaltung der B14 geplanten verkehrlichen Reduzierungen erfolgen soll. Auf das Luftschadstoffgutachten wird verwiesen. Die Umsetzung der dem Wettbewerb zugrunde gelegten verkehrlichen Änderungen ist erforderlich.</p>	<p>Obergeschoss und nur entlang der südöstliche Baugrenze (Esslinger Straße) zulässig.</p> <p>Kenntnisnahme Bei der Planung und Realisierung des HFM und des Mobility Hub wird sowohl der heute bestehende als auch der zukünftig geplante Verlauf der B14 berücksichtigt. Bis zur Fertigstellung und Inbetriebnahme der ersten Phase des Mobility Hubs wird die B14 ihre heutige Breite und den derzeitigen Verlauf beibehalten und daher in der Planung und Realisierung entsprechend berücksichtigt. Mit Blick auf die Zukunft kann die B14 bereits in Teilen, in einer Mindesthöhe von 4,70 Metern, stützenfrei überbaut werden. In Zukunft, in einer Phase 2, soll die B14 gemäß dem städtebaulichen Rahmenplan durch eine Verengung des Straßenraums vom Mobility Hub abrücken. Im Bereich des stützenfrei überbaubaren Streifens entstehen dann Fuß- und Radwegeverbindungen und Aufenthaltsflächen. Eine mittelfristige Umgestaltung der B14 in diesem Bereich wird daher angestrebt. Zielplanung und damit Grundlage für eine Neuordnung im Bereich der B14 ist der prämierte städtebauliche Entwurf von asp Architekten und Stadtplaner und Koeber Landschaftsarchitekten für die Umgestaltung des Stadtraums der B14. Die angestrebte Verbesserung der Verweil- und Aufenthaltsqualität und die ökologische Aufwertung im Straßenraum soll u.a. durch eine Reduzierung der bestehenden versiegelten Verkehrsflächen und das Anlegen von Grünstreifen sowie durch Baumpflanzungen erreicht werden.</p>	<p>-</p> <p>ja</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Auf Seite 19 ist unter „Luftschadstoffe“ der Name des Gutachterbüros an deren Schreibweise anzupassen: Müller-BBM GmbH.</p> <p>Im Unterkapitel „Feinstaub PM10“ ist hinter den jeweiligen Konzentrationswerten <u>„im Jahresmittel“</u> einzufügen. Der letzte Satz ist folgendermaßen zu ersetzen:</p> <p><u>„Auch die zulässigen 35 Überschreitungen für den Tagesgrenzwert von PM10 werden unterschritten“. „Auch der Kurzzeitgrenzwert für PM10 von 50 µg/m³ im Tagesmittel mit 35 erlaubten Überschreitungstagen im Kalenderjahr ist eingehalten“.</u></p> <p>Für das nächste Unterkapitel ist die Überschrift anzupassen: <u>„Belastung mit Stickstoffdioxiden (NO₂)“</u>.</p> <p>Außerdem ist folgender Satz anzupassen: <u>„An den Gebädefassaden entlang der nordwestlichen Baugrenze werden NO₂-Jahresmittelwerte deutlich größer höher als der gesetzlich geltende Langzeitgrenzwert von 40 µg/m³ im Jahresmittel erwartet“.</u></p> <p>Es ist dem Kapitel hinzuzufügen, dass eine Wohnnutzung auszuschließen ist. Räume zum „dauerhaften Aufenthalt von Menschen“ sind näher zu definieren.</p>	<p>Die Begründung/der Umweltbericht wurde entsprechend ergänzt/angepasst.</p> <p>Ziel der Stadt Stuttgart ist, eine nachhaltige Belegung der Innenstadt durch eine möglichst vielfältige Nutzungsmischung zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang soll auch, wo immer möglich, ein Anteil an Wohnnutzung ermöglicht werden.</p> <p>Eine Wohnnutzung wird daher im Plangebiet ausnahmsweise zugelassen. Vor dem Hintergrund der Vorbelastung des Plangebietes durch Lärm und Luftschadstoffe wird die Zulässigkeit jedoch auf den Bereich der künftig verkehrsberuhigten Esslinger Straße und hier erst ab dem 2. Obergeschoss beschränkt.</p>	<p>nein</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Auf Seite 20 unter „Dachbegrünung (pv1)“, welche dem überwiegenden Anteil der Dachflächen entspricht, ist anzupassen, dass Solaranlagen in senkrechter Projektion von oben auf das Dach maximal anstatt 70 % nur 50 % der begrünten Fläche überdecken dürfen.</p>	<p>Die Festsetzung des Überdeckungsgrades von maximal 70 % wurde beibehalten. Mit der Möglichkeit für eine höhere Belegung mit Solaranlagen soll alternativen Energiekonzepten Rechnung getragen werden. Der städtebauliche Vertrag zwischen der Planungsbegünstigten für den Mobility Hub und der Stadt Stuttgart enthält hierzu weitergehende Regelungen.</p>	<p>nein</p>
<p>Aus stadtklimatischer und lufthygienischer Sicht ist außerdem auf eine Nutzung des obersten Geschosses als Parkfläche zu verzichten, stattdessen dieses umfassend zu begrünen.</p>	<p>Eine Nutzung des obersten Geschosses des in der Planzeichnung mit AN5 gekennzeichneten Bereichs ist aufgrund der Nutzung als Mobility Hub erforderlich. Bei einer möglichen späteren Reduktion der Kfz-Stellplätze und einer Umnutzung der Parkplatzflächen ist das oberste Geschoss zu begrünen.</p>	<p>teilweise</p>
<p>Auf Seite 21 ist eine Fassadenbegrünung mit mindestens <u>30 %</u> anstatt nur 15 % Fassadenflächenanteil festzusetzen. Dies kommt dem Ziel einer klimangepassten Planung näher und erfüllt die städtischen Zielvorgaben im Klimawandelanpassungskonzept (KLIMAKS), in „Weltklima in Not - Stuttgart handelt“, SIM, u.a.</p>	<p>Die Festsetzung im Bebauungsplan von mindestens 15 % Fassadenflächenanteil auf das gesamte Gebäude wurde beibehalten. Der städtebauliche Vertrag zwischen der Planungsbegünstigten für den Mobility Hub und der Stadt Stuttgart enthält weitergehende Regelungen zur Fassadenbegrünung.</p>	<p>teilweise</p>
<p>Auf Seite 25 ist der Satz <i>„Bei Umsetzung der unter Ziffer 3.7 genannten Maßnahmen ergeben sich keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch“</i> so nichtzutreffend. Eine Wohnnutzung im Bereich der B14 ist auszuschließen.</p>	<p>Ausnahmsweise werden Wohnungen zugelassen. Im Sinne einer Konfliktvermeidung (Lärm- und Luftschadstoffbelastung) sind diese Wohnungen erst ab dem 2. Obergeschoss und nur entlang der Esslinger Straße zulässig.</p>	<p>teilweise</p>
<p>Das Kapitel „Schutzgut Klima und Luft“ stellt die klimatischen Auswirkungen nicht vollumfänglich dar, es wird lediglich auf einen Teil der Kaltluftströmung eingegangen. Der Text ist zu streichen und zu ersetzen durch:</p>	<p>Die Begründung wurde entsprechend angepasst.</p>	<p>ja</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p><u>„Das Bauvorhaben befindet sich in der Stuttgarter Innenstadt, in welcher Sommerliche Überwärmung und Hitzestress mit fortschreitendem Klimawandel immer gravierender werden. Der Klimaatlas (Verband Region Stuttgart, 2008) weist den Bereich als bebautes Gebiet mit klimatisch-lufthygienischen Nachteilen aus, welcher unter stadtklimatischen Gesichtspunkten sanierungsbedürftig ist. Insbesondere sind die Zielsetzungen einer klimaverträglichen Mobilität und einer an den Klimawandel angepassten Stadtentwicklung von Bedeutung. Für den langgestreckten Stuttgarter Talkessel ist das Tal des Nesenbachs samt seiner Zuläufe wegen nächtlicher Kaltluftströme von großer lokalklimatischer und lufthygienischer Bedeutung. Aus stadtklimatischer Sicht ist demzufolge eine nachhaltige Veränderung der Ventilation in der Innenstadt durch eine Verringerung des bedeutsamen Kaltluftstrom des Nesenbachtals bspw. durch eine Verengung des Straßenquerschnitts, Hochbauten oder starke Variationen in der Höhenentwicklung zu vermeiden. Im Gegenzug ist aus stadtklimatischer Sicht eine Verstärkung der Kaltluftströmung durch eine Aufweitung des Straßenraumes sowie eine möglichst niedrige Bebauung anzustreben. Gleiches gilt auch für die Kaltluftzuläufe von den nahegelegenen Hangbereichen. Bei der Umgestaltung des Plangebiets ist eine Verknüpfung zum Rahmenplan Halbhöhenlagen herzustellen, die dort beschriebenen Kaltluftströmungen, insbesondere im Bereich Dobel, sind aufzunehmen um die Ventilation im Plangebiet und den umliegenden innerstädtischen Siedlungsbereichen zu verbessern und damit auch die thermische Belastung zu senken. Die orthogonal an das Plangebiet heranreichenden Straßenzüge sind somit für Querlüftungen zu nutzen und nicht zu verbauen.</u></p> <p><u>Maßnahmen zur Verringerung von Aufheizung und Verstärkung von Verduns-</u></p>		

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p><u>lungskühlung sind planerisch sicherzustellen. Umfassende Begrünungsmaßnahmen sowie auch eine umfassende Entsiegelung wirken hierbei sowohl stadtklimatisch wie lufthygienisch begünstigend im diesbezüglich stark vorbelasteten Stadtraum. Vollumfängliche Dach- und Fassadenbegrünungen zur Verbesserung der kleinklimatischen Verhältnisse sind in größtmöglichem Umfang festzusetzen und umzusetzen.“</u></p> <p>Textteil:</p> <p>Im Textteil ist auf Seite 5 unter „Luftschadstoffe“ zum einen die Schreibweise des Gutachterbüros anzupassen. Außerdem ist einzufügen, dass eine Wohnnutzung entlang der B14 nicht vorzusehen ist.</p> <p>Auf Seite 6 ist anzupassen, dass Solaranlagen die Begrünung in der Dachaufsicht um maximal anstatt 70 % nur 50 % überdecken dürfen. Der Anteil der Fassadenbegrünung ist mit mindestens 30 % anstatt 15 % festzusetzen.</p> <p>Umweltbericht der Gruppe für ökologische Gutachten:</p> <p>Auf Seite 17 ist das in den FNP eingegliederte Standortkonzept Hochhäuser nicht enthalten, somit auch keine Aussage dazu.</p> <p>Zu Seite 40, Kap. 2.6 „Umweltbelang Klima und Luft“ ist anzumerken, dass der Erhalt des „Bestandsklimas“, bzw. die „Beibehaltung der klimatischen Verhältnisse“ als Ziel nicht ausreicht. Da das Plangebiet unter stadtklimatischen Gesichtspunkten sanierungsbedürftig ist, ist es erforderlich, die lokalklimatischen Verhältnisse umfänglich zu verbessern und aufzuwerten.</p> <p>Das Ziel der „Luftreinigungsfunktion“ des Plangebiets ist näher zu definieren.</p>	<p>Der Textteil wurde entsprechend angepasst.</p> <p>Siehe oben.</p> <p>Der Umweltbericht wurde entsprechend ergänzt/geändert.</p>	<p>ja</p> <p>ja</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Ziel muss es sein, an der Quelle anzusetzen und neben den Immissionen vor allem die Emissionen deutlich zu reduzieren.</p> <p>Hinweis zu Tabelle 6: Stadtklimatische Untersuchungen des Deutschen Wetterdienstes berechneten die zukünftig zu erwartende Anzahl an Tagen mit starker Wärmebelastung, auch im Bereich des Plangebiets (Stadtklimatische Untersuchungen der sommerlichen Wärmebelastung in Stuttgart als Grundlage zur Anpassung an den Klimawandel, 2017). Diese kann ebenfalls herangezogen werden.</p> <p>Zur Bestandsbewertung ist wie im Gutachten selbst auch einige Seiten zuvor aufgeführt - auch das Umfeld, insbesondere bzgl. Strömungssituation, heranzuziehen.</p> <p>Insgesamt ist innerhalb dieses Kapitels keine umfassende Bewertung der Bestandssituation erfolgt, dies ist noch zu ergänzen.</p> <p>Hinweis zu Seite 50: Dass Turbulenzen in der Luftströmung mit der Höhe zunehmen, ist fachlich so nichtzutreffend. Unseres Erachtens wäre eher von einer Erhöhung des Luftaustauschs über Dach zu sprechen.</p> <p>Der letzte Absatz des Unterkapitels „Luft“ auf Seite 51 beinhaltet eine These, die die erforderliche Umstrukturierung der Verkehrssituation entlang der B14 außer Acht lässt. Es fehlt außerdem der genaue Bezug zwischen Planung und Schadstoffimmission. Durch das auskragende Element wird ein Straßenschluchtcharakter geschaffen, welcher insbesondere in diesem Bereich die Schadstoffkonzentration erhöht. Dieser Aspekt wird in der Bewertung nicht thematisiert. Außerdem verweist das Luftschadstoffgutachten darauf, dass eine Wohnnutzung hier nicht umsetzbar ist und dass eine verkehrliche Neuplanung im</p>		

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Bereich B14 - wie als Grundlage für das Wettbewerbsverfahren angekündigt - zwingend umzusetzen ist.</p> <p>Der zweite Absatz des Kapitels 5.5 „Umweltbelang Klima und Luft“ auf Seite 55 bezieht in der Reduktion der thermischen Aufheizung durch die festgesetzte Dachbegrünung nicht den geringen Umfang der Begrünung mit ein. Ebenso bzgl. der Fassadenbegrünung. Der Umfang der Begrünung ist so gering, dass dieser aus stadtklimatologischer Sicht nicht als adäquater Ausgleich für die bereits existierende und auch zukünftig zu erwartende thermische Belastung dienen kann. Es fehlt die Aussage, dass eine stadtklimatische Sanierung in diesem Bereich vorzunehmen ist.</p> <p>In den Aussagen zur Kaltluftströmung entlang des Nesenbachtals auf Seite 56 wird von einer rein dynamischen Strömung ausgegangen, die sämtliche Gebäude problemlos überströmt. Der thermische Aspekt dieser Dichteströmungen wird außer Acht gelassen. So auch der Umstand, dass Kaltluft im Bereich Wärme emittierender Gebiete und Gebäude aufgezehrt wird. Die Begründung, der nahestehende, höhere Kirchturm lässt keine weitere Beeinträchtigung der Planung auf die Kaltluftströmung erwarten, ist fachlich unzutreffend und zu streichen.</p> <p>Auf die Verengung des Durchlüftungsraumes wird nicht eingegangen.</p> <p>Auf Seite 15 wurde beschrieben, dass bei der Prüfung auf die Luftströmung eingegangen wird. Aussagen zu Auswirkungen auf den Wind und die Durchlüftungsfähigkeit bzw. auch dessen Zustand im dicht bebauten Innenstadtbereich fehlen jedoch.</p> <p>Weiter wird zu Beginn der Seite 56 darauf hingewiesen, dass keine Hindernisse einen Austausch beeinträchtigen dürfen. Es fehlen jedoch Aussagen zu Kaltluft und Durchlüftungsräumen quer zum Plangebiet sowie der Hinderniswir-</p>		

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>kung der geschlossenen unteren Stockwerke in Bezug auf diese bodennahen Querlüftungen.</p> <p>Es fehlen Aussagen zur thermischen Belastung.</p> <p>Die Schlussfolgerung in der Bewertung auf Seite 56, allein die Dachbegrünung und die Fassadenbegrünung führen zu einer Verbesserung der lokalklimatischen Verhältnisse innerhalb des Plangebiets trifft nicht umfassend zu. Diese hat eine vernachlässigbare Auswirkung auf den Wind. Aussagen dazu fehlen. Ebenso Aussagen zur thermischen Belastung, die mit einer weiteren 100 %-igen Versiegelung und fehlender Verschattung durch großkronige Bäume und eine umfassende Bauwerksbegrünung nicht wesentlich verringert wird. Eine Verbindung zu Tabelle 6 und die Auswirkungen auf das Plangebiet, auch bei Durchführung der Planung, wurde nicht hergestellt.</p> <p>Das zu Beginn des Gutachtens genannte Ziel einer Anpassung an die unvermeidlichen Folgen des Klimawandels sowie der Vermeidung des Voranschreitens des Klimawandels wird nicht in die Bewertung aufgenommen.</p> <p>Aus stadtklimatischer und lufthygienischer Sicht ist das Ziel mit Umsetzung der Planung (bzgl. letzterem ohne gleichzeitige Umsetzung der verkehrlichen Ziele entlang der B14) nicht erfüllt. Es werden zwar Anpassungsmaßnahmen vorgeschlagen, die Anforderungen an eine klimaresiliente Quartiersentwicklung werden jedoch nicht in ausreichendem Maße berücksichtigt.</p> <p>Zu Seite 61 besteht zum Unterkapitel „Luft“ der Hinweis, dass Schallpegel nicht zu diesem Thema gehören.</p> <p>Bezüglich der Minderungsmaßnahmen unter 6.5 „Umweltbelang Klima und Luft“ auf Seite 64 wäre darauf hinzuweisen, dass aus stadtklimatischer und lufthygienischer Sicht auf eine Parkierung im</p>		

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>obersten Geschoss zu verzichten und die Dachfläche vollflächig zu begrünen ist.</p> <p>Es wäre außerdem darauf hinzuweisen, dass für eine Minderungsmaßnahme mehr als 15 % Fassadenbegrünung erforderlich sind. So auch eine Aussage zu den Baumstandorten.</p> <p>Vorherige Aussagen dieser Stellungnahme gelten uneingeschränkt für Kapitel „Schutzgut Klima und Luft“ auf Seite 70. So auch für das Kapitel 9.3 „Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel“ auf den Seiten 72 und 73. Hier sei außerdem auf weitere Konzepte zur Klimawandelfolgenanpassung der LHS verwiesen.</p> <p>Auf Seite 71 ist die Bewertung, der Eingriff durch die Planung auf das Stadtklima und die Lufthygiene seien durch Dach- und Fassadenbegrünung ausgeglichen, fachlich unzutreffend.</p> <p>Fazit: Der Umweltbericht der Gruppe für ökologische Gutachten weist fachliche Defizite auf und ist entsprechend nachzubessern.</p> <p>Verkehrslärm (Ansprechpartner/in: GZ 36-4.30, Nebenstelle 88719)</p>		
<p>Das Lärmgutachten von BS Ingenieure (Stand 26.5.2021) in Verbindung mit der fachtechnischen Stellungnahme des Ing.-Büros ACCON für die Emissionen des angedachten Landeplatzes ist fachlich korrekt und die Ergebnisse sind nachvollziehbar dargestellt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>
<p>Straßenverkehrslärm:</p> <p>Der zu erwartende maßgebliche Außenlärmpegel gemäß DIN 4109 der stark befahrenen B14 (Hauptstätter Straße) wird an der straßenzugewandten Fassade mit bis zu 81 dB(A) am Tage angegeben und selbst in der mehr vom Lärm abgewand-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>In den Bereichen innerhalb des Plangebietes mit einem durch den Straßenverkehrslärm verursachten Beurteilungspegel von tags 70 dB(A)/nachts 60 dB(A) und größer</p>	<p>-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>ten Seite an der Esslinger Straße herrschen immer noch maßgebliche Außenlärmpegel von bis zu 68 dB(A) im Nachtzeitraum vor. Diese Werte überschreiten die bisher üblicherweise als gesundheitsgefährdend angesehenen Schallpegelwerte von 70/60 dB(A) tags/nachts erheblich.</p> <p>Eine Wohnnutzung - selbst im Sinne von ausnahmsweisem Wohnen für Hausmeister oder Betriebsinhaber - sollte deshalb ausgeschlossen werden. Dies empfiehlt auch der Gutachter im Kapitel 5 auf Seite 13ff (vollständiges Zitat s. auch oben unter Immissionsschutz): <i>„Aus gutachterlicher Sicht erachten wir es als empfehlenswert, auf Wohnnutzungen im Plangebiet „Hauptstätter/ Esslinger Straße (Stgt 317)“ zu verzichten. ... Für Wohnungen im Plangebiet „Hauptstätter/Esslinger Straße (Stgt 317)“ sehen wir den Grundsatz zur Konfliktvermeidung nicht ausreichend gewürdigt. Optimierende Grundrissorientierungen oder Geschosspositionierungen sind aufgrund der nahezu allseitigen Einwirkungen nicht bereits im üblichen Maß konfliktreduzierend.“</i></p> <p>Des Weiteren wäre eine nachträgliche Umnutzung der für Büronutzung konzipierten Geschossflächen nur mit einem erheblichen Aufwand für zusätzlichen</p>	<p>dürfen Gebäude mit schutzbedürftigen Räumen im Sinne der DIN 4109 nur mit nicht offenbaren Fenstern oder geschlossenen Fassaden (z. B. verglasten Loggien, vorgehängten Glasfassaden oder vergleichbaren Maßnahmen) zum Schutz vor gesundheitsgefährdendem Straßenlärm errichtet werden. Eine fensterunabhängige Belüftung ist zu gewährleisten.</p> <p>In den Bereichen innerhalb des Plangebietes mit einem durch den Straßenverkehrslärm verursachten Beurteilungspegel von tags 70 dB(A) und größer sind bei Terrassen, Balkonen und Laubengängen geeignete Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Freizeiteiche (Verglasungen oder vergleichbare Maßnahmen) vorzusehen.</p> <p>Ziel der Stadt Stuttgart ist, eine nachhaltige Belegung der Innenstadt durch eine möglichst vielfältige Nutzungsmischung zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang soll auch, wo immer möglich, ein Anteil an Wohnnutzung ermöglicht werden. Eine Wohnnutzung wird daher im Plangebiet nicht vollständig ausgeschlossen. Vor dem Hintergrund der Vorbelastung des Plangebietes durch Lärm und Luftschadstoffe wird die Zulässigkeit jedoch auf den Bereich der künftig verkehrsberuhigten Esslinger Straße und hier erst ab dem 2. Obergeschoss beschränkt.</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>teilweise</p> <p>-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Schallschutz möglich, weil eine Wohnnutzung strengere Anforderungen an den Schallschutz stellt. Auch für eine Nutzung mit Büro-/Veranstaltungsräumen werden an allen Fassaden erhebliche passive Schallschutzmaßnahmen und teilweise evtl. Sonderkonstruktionen für die Fenster notwendig, die nur entlang der Esslinger Straße ohne zusätzliche Lüftungseinrichtungen auskommen könnten.</p> <p>Auch mit dem von der Stadt geplanten Rückbau der B14, der nur mit einer Halbierung der Verkehrszahlen möglich scheint, werden die Schallpegel noch deutlich über der Schwelle der Gesundheitsgefährdung verbleiben. Eine Halbierung der Verkehrszahlen hat eine Lärm-minderung um lediglich 3 dB zur Folge, so dass immer noch viel zu hohe Schall-pegel erwartet werden müssen.</p> <p>Geplanter Landeplatz:</p> <p>Bisher gibt es keine luftverkehrsrechtli- che Zulassung für diese Fluggeräte und keine Vorschriften für Flugrouten, Min- destflughöhen oder Landeplätze. Des- halb werden auch vom Gutachter hilfsw- eise die bisherigen Vorschriften für Hubschrauber als Vergleich herangezogen. Zwar sind die erwähnten eVTOL Flugtaxis deutlich leiser als Hubschrau- ber, aber mindestens im Nahbereich von Landeplätzen sind sie für die vorhandene Wohnnutzung deutlich zu laut.</p> <p>In der schalltechnischen Stellungnahme wird auf die Immissionen der Fluggeräte entlang der Flugroute nicht näher eingegan- gen. Aber auch hier sind erhebliche Belästigungen der Anwohner*innen zu erwarten, auch deshalb, weil eine deutlich niedrigere Mindestflughöhe der neuartigen Fluggeräte gegenüber Hub- schraubern und Kleinflugzeugen zu erwarten ist. Deshalb ist aus Gründen des Lärmschutzes von einer Ausweisung von Landeplätzen im innerstädtischen Bereich abzusehen.</p>	<p>Kenntnisnahme Die Anregungen werden im Rah- men des späteren Genehmi- gungsverfahrens für einen mögli- chen Flugtaxibetrieb beachtet.</p> <p>Siehe oben.</p>	<p>-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Zudem wird für einen solchen Landeplatz eine entsprechende luftrechtliche Genehmigung (derzeit nach §6 LuftVG) erforderlich, die gerade die Belange des Lärmschutzes nochmals detailliert untersuchen muss. Es wird auch hierbei derzeit davon ausgegangen, dass eine solche Genehmigung für eine zivile, gewerbliche Nutzung (Flugtaxi im Gegensatz zu einer Nutzung durch z. B. Rettungsdienste bei Krankenhäusern) aufgrund der immissionsschutzrechtlichen Beurteilung im innerstädtischen Bereich nicht erteilt werden kann. Diesbezüglich sind auch der Sicherheitsaspekte und die erforderlichen Abstände zu anderen Gebäuden relevant.</p> <p>Energie (Ansprechpartner/in: GZ 36-5, Nebenstelle 88668)</p> <p><u>Energiestandard:</u></p> <p>Es wird empfohlen, zukünftige Neubauten als Plusenergiegebäude oder als klimaneutrale Gebäude zu errichten. Als Mindestanforderungen können die vom Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart beschlossenen Energiestandards dienen.</p> <p><u>Solaranlagen:</u></p> <p>Textbaustein:</p> <p>Alle unverschatteten, nach Süden, Westen oder Osten orientierten Dachflächen, sind unabhängig von der Dachform (Sattel-, Walm-, Krüppelwalm- oder Pultdach) mit Solaranlagen auszustatten. Diese Solaranlagen sind dauerhaft zu erhalten. Flachdächer und flach geneigte Dächer bis 15° sind unabhängig von ihrer Ausrichtung in allen unverschatteten Bereichen mit Solaranlagen und Dachbegrünung auszustatten, die dauerhaft zu erhalten sind. Dabei sind folgende Vorgaben einzuhalten:</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Pflicht zur Herstellung von Solarkollektoren regelt die Verordnung des Umweltministeriums zu den Pflichten zur Installation von Photovoltaikanlagen auf Dach- und Parkplatzflächen (Photovoltaik-Pflicht-Verordnung - PVPf-VO). Auf eine Festsetzung im BP wird daher verzichtet.</p>	<p>-</p> <p>nein</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<ul style="list-style-type: none"> • Über der begrünten Dachfläche sind schräg aufgeständert Solaranlagen mit größtmöglicher installierter Leistung zu realisieren. Dabei dürfen die Solarmodule bzw. -kollektoren in senkrechter Projektion von oben auf das Dach maximal die Hälfte der begrünten Fläche bedecken. • Wenn die Dachfläche nicht vollständig für Solaranlagen und Begrünung zur Verfügung steht, sind folgende Nutzungen zulässig: technische Aufbauten, Dachterrassen, Attika und nicht brennbare Abstandsstreifen auf maximal 20 % der Fläche nach Dachaufsichtsplan. <p>Eine Befreiung von diesen Vorgaben ist möglich bei nachgewiesener technischer Unmöglichkeit oder wirtschaftlicher Unrentabilität.</p> <p><u>Änderungen:</u></p> <p>Textteil</p> <p>Kap. Höhe baulicher Anlagen, Abschnitt HbA, 2. Absatz: „(...) sowie</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie, wenn die Überschreitung max. 1,00 m beträgt und ein Abstand zur Außenkante der Attika/Brüstung von Mindestens 2,50 m eingehalten wird.“</i> <p>Kap. Höhe baulicher Anlagen, Abschnitt AN1: Anmerkung: Der Abstand von 3 m horizontal ist unbedingt zu überprüfen. Unter Berücksichtigung städtebaulicher Belange sollte dieser minimiert werden, um eine möglichst großflächige Solaranlage zu ermöglichen. Im besten Fall sollte der Abstand komplett entfallen.</p>	<p>Grundlage für die Aufstellung des Bebauungsplans waren die Ergebnisse von Wettbewerben für einen Mobility Hub im Bereich des geplanten Kerngebietes (MK) und für ein Haus für Film und Medien (HFM) im Bereich des festgesetzten sonstigen Sondergebietes (SO).</p> <p>Zur Umsetzung dieser Ergebnisse sind von den Standards abweichende Sonderlösungen notwendig.</p> <p>Bei den im Bereich AN1 geplanten Solaranlagen handelt es sich um ein sogenanntes „Sonnensegel“, das über der letzten Parkebene ermöglicht wird. Aus städtebaulichen Gründen ist ein hier Abstand zum Dachrand von 3 m notwendig.</p> <p>In allen anderen Bereichen wurde der Abstand auf 1,50 m verkürzt.</p>	<p>nein</p> <p>teilweise</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p><u>„Für den Bereich AN1 gilt hiervon abweichend:</u> <i>Überschreitungen der Höhenbegrenzungen sind ausnahmsweise zulässig durch:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie, wenn die Überschreitung max. 2,75 m beträgt und ein Abstand zur Außenkante der Attika von mindestens 3,00 m sowie ein Abstand von mindestens 2,00 m zwischen Unterkante Solarpaneel und Oberkante Attika eingehalten werden.“</i> <p>Kap. Pflanzbindungen und -verpflichtungen, Abschnitt AN5: Anmerkung: Der Abstand von 3 m horizontal ist unbedingt zu überprüfen. Unter Berücksichtigung städtebaulicher Belange sollte dieser minimiert werden, um eine möglichst großflächige Solaranlage zu ermöglichen. Im besten Fall sollte der Abstand komplett entfallen.</p> <p><i>„Wird innerhalb (...). Hierbei ist zu gewährleisten, dass die Anlage zur Nutzung von Solarenergie einen Abstand zur Außenkante der Attika von mindestens 3,00 m und einen Abstand von mindestens 2,00 m zwischen Unterkante Solarpaneel und Oberkante Attika einhält. (...).“</i></p>		
<p><u>Allgemeiner Hinweis:</u></p> <p>Bei städtebaulichen Verträgen und Kaufverträgen müssen laut GRDRs 1493/2019 die oben genannten Energiestandards und Solaranlagen gefordert werden. Deshalb bitten wir in diesen Fällen um Beteiligung.</p>	<p>Es wird entsprechend verfahren.</p>	<p>ja</p>
<p>Bodenschutz; Altlasten/Schadensfälle und Abwasserbeseitigung</p>		
<p>Keine Hinweise.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>
<p><u>Aktenvermerk der unteren Immissionsschutzbehörde „Nachtlärm in Kerngebieten für das Haus für Film- und Medien“</u></p>		

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>(Schreiben vom 05.07.2021)</p> <p>Grundsätzlich müssen die Immissionsrichtwerte an allen maßgeblichen Immissionsorten eingehalten werden. Entscheidend sind also die Immissionsrichtwerte <u>und</u> die maßgebliche Immissionsorte.</p> <p>Die Immissionsrichtwerte sind üblicherweise gebietsbezogen unter Berücksichtigung der Baugebietsausweisung festgelegt; für ein Kerngebiet gilt nach der TA Lärm Ziffer 6 tagsüber ein Immissionsrichtwert von 60 dB(A) und nachts von 45 dB(A).</p> <p>Die maßgeblichen Immissionsorte liegen nach dem Anhang 1.3 der TA Lärm</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>bei bebauten Flächen 0,5 m außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fensters des vom Geräusch am stärksten betroffenen schutzbedürftigen Raumes</i> • <i>bei unbebauten Flächen oder bebauten Flächen, die keine Gebäude mit schutzbedürftigen Räumen enthalten, an dem am stärksten betroffenen Rand der Fläche, wo nach dem Bau- und Planungsrecht Gebäude mit schutzbedürftigen Räumen erstellt werden dürfen</i> <p>Schutzbedürftige Räumen sind in der DIN 4109 aufzählend und beispielhaft definiert als:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Wohnräume, einschließlich Wohndielen, Wohnküchen;</i> • <i>Schlafräume, einschließlich Übernachtungsräumen in Beherbergungsstätten;</i> • <i>Bettenräume in Krankenhäusern und Sanatorien;</i> • <i>Unterrichtsräume in Schulen, Hochschulen und ähnlichen Einrichtungen;</i> 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Büroräume; Praxisräume, Sitzungsräume und ähnliche Arbeitsräume</i> <p>In einem Kerngebiet kommen folgende Immissionsorte in Betracht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Büroräume und ähnliche (Arbeitsräume) für die jedoch kein verringerter Immissionsrichtwert in der Nachtzeit angesetzt wird (da diese Räume nicht dem Schlafen dienen) • Beherbergungsbetriebe als allgemein zulässige Gewerbebetriebe • Allgemein zulässige Betriebswohnungen • Allgemein zulässige Wohnungen nach Maßgabe von Festsetzungen des Bebauungsplans • Ausnahmsweises Wohnen 	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>
<p>Folgende Fälle können sich für das HFM nachteilig auswirken, wenn im Bebauungsplan Immissionsorte mit nächtlichem Schutzanspruch zugelassen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das HFM rückt an einen bestehenden Immissionsort mit nächtlichem Schutzanspruch heran. Der nächtliche Immissionsrichtwert von 45 dB(A) ist einzuhalten. • Das HFM rückt an ein unbebautes Grundstück oder an ein bebautes Grundstück, das keine Gebäude mit schutzbedürftigen Räumen enthält wie zum Beispiel ein Parkhaus heran. Der nächtliche Immissionsrichtwert von 45 dB(A) ist grundsätzlich einzuhalten, wenn planungsrechtlich auf diesem Grundstück eine Nutzung mit einem nächtlichen Schutzanspruch möglich ist. <p><u>Ergänzende Stellungnahme Amt für Umweltschutz im Rahmen der Referatsbeteiligung</u> (Schreiben vom 26.08.2022)</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Die Vorlage wird mit den nachfolgenden Hinweisen und Änderungen mitgezeichnet. (bei Änderungen: unterstrichen = einfügen, durchgestrichen = löschen)</p> <p>Grundwasserschutz (Ansprechpartner/in: GZ 36-3.63, Nebenstelle 81937)</p> <p>In Anlage 4 (Begründung), S. 66, Kap. 2.5 Umweltbelang Wasser, Abschnitt „Bestand Grundwasser“ ist folgende Korrektur erforderlich:</p> <p>Die oberste Schichteinheit im Plangebiet besteht aus Altwasserablagerung mit..."</p> <p>In Anlage 3 (Text), S. 10, unter „D. Hinweise“, Abschnitt „Geotechnik“ wird folgende Änderung empfohlen:</p> <p>„..... Sollte eine Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer geplant bzw. wasserwirtschaftlich zulässig sein, wird auf das Arbeitsblatt DWA-A 138 (2005) verwiesen und im Einzelfall die Erstellung eines entsprechenden hydrologischen Versickerungsgutachtens empfohlen. Wegen der Gefahr einer Verschlechterung der Baugrundeigenschaften sowie ggf. von Sulfatgesteinslösung im Untergrund sollte von der Errichtung technischer Versickerungsanlagen (z. B. Sickerschächte, Sickerbecken, Mulden-Rigolen-Systeme zur Versickerung) Abstand genommen werden. Da eine Verschlechterung der Baugrundeigenschaften sowie ggf. von Sulfatgesteinslösung infolge des Betriebs von technischen Versickerungsanlagen (z.B. über Sickerschächte, Sickerbecken, Mulden-Rigolen-Systeme) mit dem gegenwärtigen Kenntnisstand nicht auszuschließen ist, sollten vor deren Errichtung die geotechnische Eignung des Untergrunds durch einen sachverständigen Gutachter diesbezüglich überprüft werden. Bei etwaigen geotechnischen Fragen im Zuge der weiteren Planungen oder von Bauarbeiten ..."</p>	<p>Berücksichtigung Die Begründung und der Textteil wurde unter Kap. 2.5 Umweltbelang Wasser und D Hinweise Geotechnik entsprechend geändert/ergänzt.</p>	<p>ja</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Anmerkung zum Änderungsvorschlag: Die Textänderung schließt eine Versickerung nicht vollständig aus und ermöglicht zumindest optional eine Umsetzung, wenn auch diese vor Ort eher als unwahrscheinlich gesehen wird.</p> <p>Immissionsschutz (Ansprechpartner/in: GZ 36-3.35, Nebenstelle 88667)</p> <p>Bezüglich möglicher Immissionskonflikte und zielführender Maßnahmen verweisen wir auf die Stellungnahme von Amt 36 vom 25.01.2022. Im Rahmen des baurechtlichen Genehmigungsverfahrens wird die Einhaltung der TA Lärm für die konkreten Einzelvorhaben geprüft.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>
<p>Stadtklima und Lufthygiene (Ansprechpartner/in: GZ 36-4.21, Nebenstelle 88687)</p> <p>Grundsätzlich wird auf vorangehende Beteiligungen verwiesen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>
<p><u>Anlage 2 „Planzeichnung“:</u> Es sind die zu den Anlagen 3 und 4 nachfolgend gemachten Aussagen zu berücksichtigen. Den Festsetzungen zu dem im Sondergebiet enthaltenen Haus für Film und Medien ist, wie in vorangehenden Beteiligungen, pv3 (Fassadenbegrünung) wieder hinzuzufügen.</p>	<p>Keine Berücksichtigung Die vom Preisgericht als Siegerentwurf ausgewählte und vom GR der Stadt Stuttgart gebilligte Architektur des vorangegangenen Realisierungswettbewerbs für das HFM sieht lediglich einen geringen Anteil an begrünten Fassaden vor. Auf eine Festsetzung im BP wird daher verzichtet. Die Landeshauptstadt Stuttgart ist bzw. wird Eigentümerin der Flächen des HFM. Die Bauantragsplanung für das HFM wird von der Landeshauptstadt Stuttgart erstellt. Die LHS ist bestrebt, im Zuge der Hochbauplanung den Anteil begrünter Fassaden zu erhöhen. Die Festsetzungen NA sowie AN3 im Textteil schaffen hierzu die planungsrechtlichen Voraussetzungen.</p>	<p>nein</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Anlage 3 „Textteil“: Unter Bezug auf Anlage 7 besteht zu Seite 6 unter „Luftschadstoffe“ noch folgende Anmerkung: Es ist auszuschließen, dass in allen Bereichen abseits der Esslinger Straße eine Wohnnutzung oder eine andere Nutzung mit dauerhaftem Aufenthalt umgesetzt wird, siehe Luftschadstoffgutachten.</p>	<p>Teilweise Berücksichtigung Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter und sonstige Wohnungen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO sind nur ausnahmsweise und nur ab dem 2. Obergeschoss und nur entlang der Esslinger Straße zulässig. Entlang der nordwestlichen Baugrenze (B14) werden NO₂-Jahresmittelwerte deutlich höher als der gesetzlich geltende Langzeitgrenzwert von 40µg/m³ im Jahresmittel erwartet. Büroflächen sollen jedoch, wie in vergleichbaren Situationen in Stuttgart, möglich sein. Es sind gemäß Bebauungsplanfestsetzung geeignete Schutzvorkehrungen zu treffen. Es sind technische Lüftungseinrichtungen vorzusehen. Die Ansaugung hat aus lufthygienisch unbedenklichen Bereichen zu erfolgen. Für die überkragten Erdgeschossbereiche entlang der B14 wird eine Nutzung empfohlen, die gewährleistet, dass sich dort Menschen nicht oder nur vorübergehend aufhalten.</p>	<p>teilweise</p>
<p>Auf Seite 6 unter „pv1 – extensive Dachbegrünung“ ist „flach geneigte Dächer“ zu definieren (dies gilt auch für pv2).</p>	<p>Keine Berücksichtigung Auf die Eingrenzung der Pflanzverpflichtung auf Dächer bis 10° Neigung wurde verzichtet. Eine etwaige Befreiung von der vorgeschriebenen Dachform für ein Dach mit bspw. 11° Neigung würde andernfalls zugleich auch von der Pflanzverpflichtung entbinden.</p>	<p>nein</p>
<p>Für die auf Seite 7 dargelegte Kombinationsmöglichkeit aus Dachbegrünung und Solarmodule liegt nach Anlage 7 (Abwägung der Stellungnahmen) leider keine Begründung vor, die eine Abweichung</p>	<p>Keine Berücksichtigung Die Festsetzung des Überdeckungsgrades von maximal 70 % wurde beibehalten. Mit der Möglichkeit für eine höhere Belegung mit Solaranlagen soll alternativen</p>	<p>nein</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>der derzeit gültigen Kombinationsregelung rechtfertigt. Daher besteht aus stadtklimatischer Sicht weiterhin folgender Anpassungsbedarf: Solarmodule dürfen in senkrechter Projektion von oben auf das Dach maximal 70 50 % der begrünten Fläche bedecken.</p>	<p>Energiekonzepten, die mehr Kollektorfläche erfordern, Rechnung getragen werden. Der städtebauliche Vertrag zwischen der Planungsbegünstigten für den Mobility Hub und der Stadt Stuttgart enthält hierzu weitergehende Regelungen.</p>	
<p>Der Forderung, aus stadtklimatischer und lufthygienischer Sicht auf eine Nutzung des obersten Geschosses als Parkfläche zu verzichten, stattdessen dieses umfassend zu begrünen, wird nicht nachgekommen. Die Erforderlichkeit bei Nutzung als Mobility Hub ist nicht ausgeführt, eine spätere Begrünung nicht verbindlich vorgegeben. Von einer teilweisen Berücksichtigung kann damit nicht gesprochen werden. Diese Forderung besteht weiterhin.</p>	<p>Keine Berücksichtigung Eine Nutzung des obersten Geschosses des in der Planzeichnung mit AN5 gekennzeichneten Bereichs ist aufgrund der Nutzung als Mobility Hub erforderlich. Bei einer möglichen späteren Reduktion der Kfz-Stellplätze und einer Umnutzung des geplanten Parkhauses muss das oberste Geschoss entsprechend pv1 begrünt werden.</p>	<p>nein</p>
<p>Die in Anlage 7 aufgeführte Beibehaltung von nur 15 % Fassadenbegrünungsanteil in „pv3 - Fassadenbegrünung“ ist nicht nachvollziehbar. Die Ausführungen im städtebaulichen Vertrag, insbesondere die entfallende Begrünungspflicht bei anderer Nutzung des Gebäudeteils B, ist nicht nachvollziehbar. Es besteht daher weiterhin folgender Änderungsbedarf: Der Anteil der Fassadenbegrünung ist mit mindestens 30 % im Bebauungsplan für jedes Gebäude festzusetzen. Eine Berücksichtigung ist derzeit nicht gegeben.</p>	<p>Keine Berücksichtigung Der geplante Mobility Hub mit seiner Überkragung der öffentlichen Verkehrsfläche entlang der B 14 in Verbindung mit der geplanten Holzkonstruktion erfordert in Bezug auf die Fassadenbegrünung eine vom Standard abweichende Festlegung. Die Festsetzung im Bebauungsplan von mindestens 15 % Fassadenflächenanteil des gesamten Gebäudes wurde daher beibehalten. Der städtebauliche Vertrag zwischen der Planungsbegünstigten für den Mobility Hub und der Stadt Stuttgart enthält weitergehende Regelungen zur Fassadenbegrünung bei einer künftig denkbaren Nutzungsänderungen und einer Umgestaltung der B 14. Die vom Preisgericht als Siegerentwurf ausgewählte und vom GR der Stadt Stuttgart gebilligte Architektur des vorangegangenen Realisierungswettbewerbs für das</p>	<p>nein</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
	<p>HFM sieht lediglich einen geringen Anteil an begrünten Fassaden vor. Auf eine Festsetzung im BP wird daher verzichtet.</p> <p>Die Landeshauptstadt Stuttgart ist bzw. wird Eigentümerin der Flächen des HFM. Die Bauantragsplanung für das HFM wird von der Landeshauptstadt Stuttgart erstellt.</p> <p>Die LHS ist bestrebt, im Zuge der Hochbauplanung den Anteil begrünter Fassaden zu erhöhen.</p> <p>Die Festsetzungen NA sowie AN3 im Textteil schaffen hierzu die planungsrechtlichen Voraussetzungen.</p>	
<p>Anlage 4 „Begründung“: Auf Seite 6 unter „Flächennutzungsplan“ ist der letzte Satz „Hochhäuser sollen hier nur unter engen Voraussetzungen im Einzelfall zugelassen werden“ zu streichen. Dies trifft für Zone 1 nicht zu. Lediglich geringfügig höhere Gebäude sind in besonders begründeten Fällen mit Nachweis zulässig.</p>	<p>Berücksichtigung Die Begründung wurde entsprechend geändert.</p>	<p>ja</p>
<p>Zu Seite 12: Aus stadtklimatischer Sicht sind auf durchgehende Verbindungen in den unteren Stockwerken zu verzichten, um Querlüftungen zu ermöglichen. Es ist zu hinterfragen, ob die vorgesehenen Nutzungen tatsächlich einer weitergehenden Gebäudegliederung entgegenstehen.</p>	<p>Keine Berücksichtigung Das auf der Grundlage eines Wettbewerbsergebnisses entwickelte Konzept für den geplanten Mobility Hub erfordert aus funktionalen Gründen eine durchgehende Gebäudebasis. Das HFM wurde gegenüber dem Wettbewerbsergebnis für den Mobility Hub als eigenständiges Gebäude von dieser Basis abgesetzt platziert.</p>	<p>nein</p>
<p>Es besteht außerdem nach wie vor der Bedarf, den auf Seite 12 gelisteten Zielen für die Entwicklung des Plangebiets auch „Anpassungsmaßnahmen an die Folgen des Klimawandels“ hinzuzufügen.</p>	<p>Berücksichtigung Die Begründung wurde entsprechend angepasst.</p>	<p>ja</p>
<p>Auf Seite 18 ist der Satz „Nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut [...] Klima und Luft durch die Überschreitung</p>	<p>Berücksichtigung Der Satz wurde gestrichen.</p>	<p>ja</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>werden dadurch minimiert, dass überwiegend bereits versiegelte und überbaute bzw. anthropogen überformte Flächen bzw. Böden in Anspruch genommen werden“ aus stadtklimatischer und lufthygienischer Sicht fachlich unzutreffend und folglich zu streichen.</p>		
<p>Außerdem nicht zutreffend ist der Satz „Zusammen mit den festgesetzten Dach- und Fassadenbegrünungen wirken sich diese Maßnahmen positiv auf die klimatischen und lufthygienischen Verhältnisse im Plangebiet [...] aus“. Um den genannten Effekt zu erreichen, sind weitere Baumpflanzungen zu Verschattungszwecken direkt im Plangebiet zu verorten, Ersatzbaumpflanzungen an anderer Stelle im Stadtgebiet haben lokalklimatisch keinen direkten Effekt auf das Plangebiet. Die geplanten Dach- und Fassadenbegrünungen werden begrüßt, jedoch fällt insbesondere der Umfang der Fassadenbegrünung in dieser Beteiligung geringer aus als in vorangehenden Planentwürfen (entfällt nun im Bereich Haus für Film und Medien). Die Bauwerksbegrünung ist deutlich umfassender auszugestalten, auch, um eine Anpassung an die unvermeidlichen Folgen des Klimawandels zu erreichen. Die in Anlage 7 aufgeführte Begründung liefert dennoch keine fachliche Richtigkeit der oben angeführten Aussagen, die Forderung einer Streichung und Anpassung besteht daher weiterhin.</p>	<p>Keine Berücksichtigung Aufgrund von notwendigen Unterbauungen sowie dem engmaschigen Leitungsnetz unter den öffentlichen Verkehrsflächen sind keine weiteren, über die im Bauungsplangebiet festgesetzten 7 Standorte hinausgehenden, Baumpflanzungen möglich. Die vom Preisgericht als Siegerentwurf ausgewählte und vom GR der Stadt Stuttgart gebilligte Architektur des vorangegangenen Realisierungswettbewerbs für das HFM sieht lediglich einen geringen Anteil an begrünten Fassaden vor. Auf eine Festsetzung im BP wird daher verzichtet. Die Landeshauptstadt Stuttgart ist bzw. wird Eigentümerin der Flächen des HFM. Die Bauantragsplanung für das HFM wird von der Landeshauptstadt Stuttgart erstellt. Die LHS ist bestrebt, im Zuge der Hochbauplanung den Anteil begrünter Fassaden zu erhöhen. Die Festsetzungen NA sowie AN3 im Textteil schaffen hierzu die planungsrechtlichen Voraussetzungen.</p>	<p>nein</p>
<p>Zu „Höhe baulicher Anlagen (HbA)“ auf S. 18: Die in der frühzeitigen Beteiligung vorgelegte Planung wurde in ihrer Höhenentwicklung aus stadtklimatischer Sicht als Maximum betrachtet, die 23 m im Bereich des Haus für Film und Medien mitgetragen. Hochhäuser sind im Bereich des Plangebiets u.a. aus stadtklimatischen Gründen nicht vorzusehen, von einer weiteren Höhenentwicklung in</p>	<p>Keine Berücksichtigung Im Rahmen der mittlerweile erfolgten Überarbeitung des Wettbewerbsentwurfs für den Mobility Hub und aufgrund des Ergebnisses des Realisierungswettbewerbs für das Haus für Film und Medien (HFM) ergab sich die Notwendigkeit für eine Erhöhung der maximalen Höhe der baulichen Anlagen (HbA) beim geplanten</p>	<p>nein</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Bezug zur frühzeitigen Beteiligung ist abzusehen. Diese Anmerkung erfolgte zudem bereits im Wettbewerbsverfahren und in den nachfolgenden Beteiligungen.</p>	<p>Sondergebiet (Haus für Film und Medien) auf max. 274,80 m ü. NN (ca. 28 m über Gelände) und beim geplanten Kerngebiet (MK) auf max. 271,00 ü.NN (ca. 24 m über Gelände).</p>	
<p>Die in Anlage 7 genannte Begründung für die Erhöhung bedingt zumindest eine entsprechende Darlegung der Umweltauswirkungen im Umweltbericht.</p> <p>Es besteht weiterhin die Anmerkung, dass die angedachte Verengung des Straßenquerschnitts und damit Schaffung eines Straßenschluchtcharakters mit erhöhten Luftschadstoffkonzentrationen nur in Verbindung mit den im Zuge der Umgestaltung der B14 geplanten verkehrlichen Reduzierungen erfolgen soll. Auf das Luftschadstoffgutachten wird verwiesen. Die Umsetzung der dem Wettbewerb zugrunde gelegten verkehrlichen Änderungen ist erforderlich. Die Umsetzung des Vorhabens stellt keine Umgestaltung der B14 sicher.</p>	<p>Berücksichtigung Der Umweltbericht wurde entsprechend ergänzt.</p> <p>Kenntnisnahme Das Wettbewerbsergebnis des städtebaulichen Ideenwettbewerbs „Neuer Stadtraum B14“ des Büros asp Architekten/Koeber Landschaftsarchitekten vom 16.09.2020 ist mittelfristiges Ziel für die Umgestaltung des Bereiches Hauptstätter Straße und Leonhardsplatz. Bei der Planung und Realisierung des HFM und des Mobility Hub wird sowohl der heute bestehende als auch der zukünftig geplante Verlauf der B14 berücksichtigt. Bis zur Fertigstellung und Inbetriebnahme der ersten Phase des Mobility Hubs wird die B14 ihre heutige Breite und den derzeitigen Verlauf beibehalten und daher in der Planung und Realisierung entsprechend berücksichtigt. Mit Blick auf die Zukunft kann die B14 bereits in Teilen, in einer Mindesthöhe von 4,70 Metern, stützenfrei überbaut werden. Mittelfristig, in einer Phase 2, soll die B14 gemäß dem städtebaulichen Rahmenplan durch eine Reduzierung des Fahrbahnquerschnittes vom Mobility Hub abrücken. Im Bereich des stützenfrei überbaubaren Streifens entstehen dann Fuß- und Radwegeverbindungen und Aufenthaltsflächen. Eine mittelfristige Umgestaltung der B14, verbunden mit einer verkehrlichen</p>	<p>ja</p> <p>-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
	<p>Reduzierung, wird angestrebt. Zielplanung und damit Grundlage für eine Neuordnung im Bereich der B14 ist der prämierte städtebauliche Entwurf von asp Architekten und Stadtplaner und Koeber Landschaftsarchitekten für die Umgestaltung des Stadtraums der B14. Die angestrebte Verbesserung der Verweil- und Aufenthaltsqualität und die ökologische Aufwertung im Straßenraum soll u.a. durch eine Reduzierung der bestehenden versiegelten Verkehrsflächen und das Anlegen von Grünstreifen sowie durch Baumpflanzungen erreicht werden.“</p>	
<p>Folgende Anpassungserfordernisse bleiben bestehen oder haben sich neu ergeben.</p> <p>Eine Umsetzung, wie in Anlage 7 dargestellt, fehlt: Auf Seite 23 ist unter „Luftschadstoffe“ der Name des Gutachterbüros an deren Schreibweise anzupassen: Müller-BBM GmbH.</p>	<p>Berücksichtigung Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.</p>	<p>Ja</p>
<p>Bei den Unterkapiteln sollten die Überschriften angepasst werden: „Feinstaubbelastung (PM10)“ sowie „Belastung mit Stickstoffdioxiden(NO2)“.</p> <p>Im Unterkapitel Feinstaub ist hinter den jeweiligen Konzentrationswerten „im Jahresmittel“ einzufügen. Der Satz „Auch die zulässigen 35 Überschreitungen für den Tagesgrenzwert von PM10 werden unterschritten“ ist zu streichen. Dies wird im darauffolgenden Satz bereits erläutert. Im Unterkapitel Stickstoffdioxid ist folgender Satz anzupassen: „...An den Gebäudefassaden entlang der nordwestlichen Baugrenze werden NO2-Jahresmittelwerte deutlich größer als 40 µg/m³ höher als der gesetzlich geltende Langzeitgrenzwert von 40 µg/m³ im Jahresmittel erwartet. ...“.</p>	<p>Berücksichtigung Die Begründung wurde entsprechend ergänzt/geändert.</p>	<p>ja</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Räume zum „dauerhaften Aufenthalt von Menschen“ sind näher zu definieren.</p> <p>Zur Kombinationsmöglichkeit von Dachbegrünung und Solaranlagen (Seite 25) und zur Nutzung des oberen Parkdecks wird auf äquivalente Aussagen zu Anlage 3 verwiesen.</p> <p>Die Aussage „flachgeneigte Dächer“ ist näher zu definieren (dies gilt auch für pv2).</p>	<p>Kenntnisnahme Aufenthaltsräume sind Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt oder geeignet sind (§ 2 Abs. 6 LBO).</p> <p>Keine Berücksichtigung Auf die Eingrenzung der Pflanzverpflichtung auf Dächer bis 10° Neigung wurde verzichtet. Eine etwaige Befreiung von der vorgeschriebenen Dachform für ein Dach mit bspw. 11° Neigung würde andernfalls zugleich auch von der Pflanzverpflichtung entbinden.</p>	<p>-</p> <p>nein</p>
<p>Zu Fassadenbegrünung (Seite 26) wird auf äquivalente Aussagen zu Anlage 3 verwiesen.</p>	<p>Keine Berücksichtigung s.o.</p>	<p>nein</p>
<p>Hinweis zu folgendem Absatz: „Ist eine Begrünung oder Bepflanzung der Grundstücke nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich, so sind die baulichen Anlagen gemäß § 9 Abs. 1 Landesbauordnung zu begrünen (z.B. durch Fassadenbegrünung), soweit ihre Beschaffenheit, Konstruktion und Gestaltung es zulassen und die Maßnahme wirtschaftlich zumutbar ist“: Von einer Fassadenbegrünung wird ausgegangen, diese ist zusätzlich erforderlich und wird aus stadtklimatischer Sicht aufgrund der stadtklimatischen Sanierungsbedürftigkeit nicht als Ausgleich gesehen. Eine umfassende Begrünung der Grundstücke ist zu ermöglichen.</p> <p>Die für den Vollzug der Fassadenbegrünung herangezogene Kommentierung zur LBO ist den Unterlagen beizufügen. Die hier gemachten Ausführungen sind so nicht vollständig nachvollziehbar.</p>	<p>Keine Berücksichtigung Es wird davon ausgegangen, dass im Rahmen der Genehmigung eine entsprechende Kommentierung vorliegt.</p> <p>Der für den Vollzug des Bebauungsplans zuständigen Behörde liegt die Kommentierung vor.</p>	<p>nein</p>
<p>Auf Seite 34 unter „Schutzgut Klima und Luft“ ist folgender Satz anzupassen: „Aus stadtklimatischer Sicht ist demzufolge</p>	<p>Berücksichtigung Die Begründung wurde entsprechend geändert.</p>	<p>ja</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>eine nachhaltige Veränderung der Ventilation in der Innenstadt durch eine Verringerung des bedeutsamen Kaltluftstroms des Nesenbachtals, beispielsweise durch eine Verengung des Straßenquerschnitts, Hochbauten oder starke Variationen in der Höhenentwicklung, möglichst zu vermeiden“.</p> <p>Die folgenden Absätze auf S. 35 sind so nicht zutreffend und wie folgt zu ersetzen: „Der Kaltluftstrom des Nesenbachtals überströmt das Plangebiet und folgt in etwa dem Verlauf der B14 in nordöstlicher Richtung. Insgesamt ist davon auszugehen, dass der Kaltluftstrom nicht in erheblicher Weise eingeschränkt wird. Im Verlauf der Rosenstraße, der Brennerstraße und der Pfarrstraße sowie eingeschränkt auch im Verlauf der Wagnerstraße ermöglicht die Planung weiterhin eine gewünschte Querlüftung.</p> <p>Die festgesetzte Dach- und Fassadenbegrünung, ein teilweise intensiv begrünter Dachgarten sowie Baumerersatzpflanzungen im Straßenraum der Esslinger Straße und in der nahen Umgebung wirken sich positiv auf die klimatischen Verhältnisse aus. Mit der möglichen Nutzung von Solaranlagen auf Flachdächern bzw. flach geneigten Dächern bis 10 Neigung wird ein Beitrag zur Förderung erneuerbarer Energien geleistet.</p> <p>Durch die Umsetzung des Bebauungsplans ist keine Verbesserung, jedoch auch keine erhebliche Verschlechterung in Bezug auf das Schutzgut Klima/Luft zu erwarten. Es verbleiben nachteilige Umweltwirkungen, insbesondere aufgrund der Verringerung des Querschnitts der Durchlüftungsschneise (B14) sowie der Aufheizung der geplanten Baumassen, die jedoch nicht erheblich sind.“</p> <p>„Maßnahmen zur Verringerung von Aufheizung und Verstärkung von Verdunstungskühlung sind planerisch sicherzustellen. Umfassende Begrünungsmaßnahmen sowie auch eine umfassende</p>	<p><u>Keine Berücksichtigung</u></p> <p>Der geplante Mobility Hub mit seiner Überkragung der öffentlichen Verkehrsfläche entlang der B 14 in Verbindung mit der geplanten Holzkonstruktion erfordert in Bezug auf die Fassadenbegrünung eine vom Standard abweichende Festlegung. Die Festsetzung im Bebauungsplan von mindestens 15 % Fassadenflächenanteil des gesamten Gebäudes wurde daher beibehalten. Der städtebauliche Vertrag zwischen der Planungsbezugsbegünstigten für den Mobility Hub und der Stadt Stuttgart enthält weitergehende Regelungen zur Fassadenbegrünung bei einer künftig denkbaren Nutzungsänderung und einer Umgestaltung der B 14.</p> <p>Die vom Preisgericht als Siegerentwurf ausgewählte und vom GR der Stadt Stuttgart gebilligte Architektur des vorangegangenen Realisierungswettbewerbs für das HFM sieht lediglich einen geringen Anteil an begrünten Fassaden vor. Auf eine Festsetzung im BP wird daher verzichtet.</p> <p>Die Landeshauptstadt Stuttgart ist bzw. wird Eigentümerin der Flächen des HFM. Die Bauantragsplanung für das HFM wird von der Landeshauptstadt Stuttgart erstellt.</p> <p>Die LHS ist bestrebt, im Zuge der Hochbauplanung den Anteil begrünter Fassaden zu erhöhen. Die Festsetzungen NA sowie AN3 im Textteil schaffen hierzu die pla-</p>	<p>nein</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Entsiegelung wirken hierbei sowohl stadtklimatisch wie lufthygienisch begünstigend im diesbezüglich stark vorbelasteten Stadtraum. Vollumfängliche Dach- und Fassadenbegrünungen zur Verbesserung der kleinklimatischen Verhältnisse sind in größtmöglichem Umfang festzusetzen und umzusetzen“.</p>	<p>nungsrechtlichen Voraussetzungen.</p> <p>Die Festsetzung des Überdeckungsgrades durch Solaranlagen von maximal 70 % der Dachfläche wurde beibehalten. Mit der Möglichkeit für eine höhere Belegung mit Solaranlagen soll alternativen Energiekonzepten, die mehr Kollektorfläche erfordern, Rechnung getragen werden. Darüber hinaus enthält der städtebauliche Vertrag zwischen der Planungsbegünstigten für den Mobility Hub und der Stadt Stuttgart hierzu weitergehende Regelungen.</p> <p>Eine Nutzung des obersten Geschosses des in der Planzeichnung mit AN5 gekennzeichneten Bereichs ist aufgrund der Nutzung als Mobility Hub erforderlich. Bei einer möglichen späteren Reduktion der Kfz-Stellplätze und einer Umnutzung des geplanten Parkhauses muss das oberste Geschoss entsprechend pv1 begrünt werden.</p> <p>Die Änderung des bestehenden Planungsrechts im Geltungsbereich des Bebauungsplans Hauptstätter/Esslinger Straße (Stgt 317) basiert auf mehreren aufeinander aufbauenden Wettbewerbsergebnissen.</p> <p>Zielplanung und damit Grundlage der Neuordnung ist der prämierte städtebauliche Entwurf von asp Architekten und Stadtplaner und Koeber Landschaftsarchitekten für die Umgestaltung des Stadtraums der B14.</p> <p>Im Rahmen des nicht offenen städtebaulichen Planungswettbewerbs wurde ein Gesamtkonzept über die gesamte Länge des Stadtraums vom Marienplatz bis zum Schwanenplatz entwickelt.</p>	

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p><u>Umweltbericht</u> Die in Anlage 7 gemachte Zusicherung, dass der Umweltbericht entsprechend der in vorangehender Beteiligung gemachten Aussagen und Änderungsbedarfe angepasst wurde, konnte den Unterlagen nicht entnommen werden. Es bestehen demnach weiterhin Anmerkungen und Anpassungserfordernisse: Auf Seite 41 wird die in Tabelle 1 getroffene Aussage zu einer maximalen Höhe baulicher Anlagen von 24,60 m hinterfragt. Dies ist nicht konform mit den anderen beigefügten Anlagen.</p>	<p>Neben einer Umgestaltung und ökologischen Aufwertung des Straßenraums definiert der WB-Entwurf hierbei die baulichen Ränder entlang der B 14 neu. Das Plangebiet bildet hier als „Impulsprojekt“ sowohl in Bezug auf den neu geplanten Stadtraum als auch in Bezug auf die künftig dort angesiedelten Nutzungen einen elementaren Baustein innerhalb dieses Umgestaltungskonzeptes.</p> <p>Alternativ vorstellbar wäre vor dem Hintergrund des stadtklimatischen Sanierungsbedarfs auch eine deutlich geringere Überbauung und Gebäudehöhe oder der vollständige Verzicht auf eine Bebauung und die Anlage einer Grünfläche. Die stadtklimatischen Vorteile wurden hierbei mit den städtebaulichen Zielen der LHS, die auch den durchgeführten WB-Verfahren zugrunde lagen, abgewogen.</p> <p>Der stadträumlichen Neugestaltung der B 14 mit einer neuen prägnanten Raumkante zum Bohrenviertel verbunden mit einer Verlängerung der Kulturmeile bis zum Wilhelmsplatz wird, entsprechend den überarbeiteten Ergebnissen der genannten Wettbewerbe, hierbei Vorrang eingeräumt.</p> <p>Berücksichtigung Die Höhenangabe wurde entsprechend den Festsetzungen des BP angepasst.</p>	<p>ja</p> <p>ja</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Auf Seite 47 ist der Satz „Hochhäuser sollen hier nur unter engen Voraussetzungen im Einzelfall zugelassen werde“ ist zu streichen. Dies gilt nicht für Zone 1. Der UB wurde entsprechend angepasst.</p> <p>Zu Seite 59 „Luft“: Es wird, auch bezüglich der Ist-Situation, auf das Luftschadstoffgutachten der Müller-BBM GmbH verwiesen. Die dort getroffenen Aussagen sind in den Umweltbericht einzuarbeiten.</p> <p>Zu Seite 67, Kap. 2.6 „Umweltbelang Klima und Luft“ ist anzumerken, dass der Erhalt des „Bestandsklimas“ bzw. die „Beibehaltung der klimatischen Verhältnisse“ definitiv kein Ziel ist. Da das Plangebiet unter stadtklimatischen Gesichtspunkten sanierungsbedürftig ist, ist es das dringende und erforderliche Ziel, die lokalklimatischen Verhältnisse dort in großem Umfang zu verbessern und aufzuwerten.</p>	<p>Berücksichtigung Der Satz wurde gestrichen.</p> <p>Kenntnisnahme Insofern bezüglich der Ist-Situation auf das Luftschadstoffgutachten der Müller-BBM GmbH verwiesen wurde, wurden die dort getroffenen Aussagen bereits in den Umweltbericht eingearbeitet.</p> <p>Kenntnisnahme Die Änderung des bestehenden Planungsrechts im Geltungsbereich des Bebauungsplans Hauptstätter/Esslinger Straße (Stgt 317) basiert auf mehreren aufeinander aufbauenden Wettbewerbsergebnissen. Zielplanung und damit Grundlage der Neuordnung ist der prämierte städtebauliche Entwurf von asp Architekten und Stadtplaner und Koeber Landschaftsarchitekten für die Umgestaltung des Stadtraums der B14. Im Rahmen des nicht offenen städtebaulichen Planungswettbewerbs wurde ein Gesamtkonzept über die gesamte Länge des Stadtraums vom Marienplatz bis zum Schwanenplatz entwickelt. Neben einer Umgestaltung und ökologischen Aufwertung des Straßenraums definiert der WB-Entwurf hierbei die baulichen Ränder entlang der B 14 neu. Das Plangebiet bildet hier als „Impulsprojekt“ sowohl in Bezug auf den neu geplanten Stadtraum als auch in Bezug auf die künftig dort angesiedelten Nutzungen einen elementaren Baustein ininnerhalb dieses Umgestaltungs-konzeptes. Alternativ vorstellbar wäre vor dem Hintergrund des stadtklimatischen Sanierungsbedarfs auch</p>	<p>-</p> <p>-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Das Ziel der „Luftreinigungsfunktion“ des Plangebiets ist näher zu definieren. Ziel ist es, an der Quelle anzusetzen und neben den Immissionen vor allem die Emissionen deutlich zu reduzieren.</p>	<p>eine deutlich geringere Überbauung und Gebäudehöhe oder der vollständige Verzicht auf eine Bebauung und die Anlage einer Grünfläche. Die stadtklimatischen Vorteile wurden hierbei mit den städtebaulichen Zielen der LHS, die auch den durchgeführten WB-Verfahren zugrunde lagen, abgewogen.</p> <p>Der stadträumlichen Neugestaltung der B 14 mit einer neuen prägnanten Raumkante zum Bohrenviertel verbunden mit einer Verlängerung der Kulturmeile bis zum Wilhelmsplatz wird, entsprechend den überarbeiteten Ergebnissen der genannten Wettbewerbe, hierbei Vorrang eingeräumt.</p> <p>Kenntnisnahme Das Wettbewerbsergebnis des städtebaulichen Ideenwettbewerbs „Neuer Stadtraum B14“ des Büros asp Architekten/Koeber Landschaftsarchitekten vom 16.09.2020 ist mittelfristiges Ziel für die Umgestaltung des Bereiches Hauptstätter Straße und Leonhardsplatz.</p> <p>Bei der Planung und Realisierung des HFM und des Mobility Hub wird sowohl der heute bestehende als auch der zukünftig geplante Verlauf der B14 berücksichtigt. Bis zur Fertigstellung und Inbetriebnahme der ersten Phase des Mobility Hubs wird die B14 ihre heutige Breite und den derzeitigen Verlauf beibehalten und daher in der Planung und Realisierung entsprechend berücksichtigt. Mit Blick auf die Zukunft kann die B14 bereits in Teilen, in einer Mindesthöhe von 4,70 Metern, stützenfrei überbaut werden. Mittelfristig, in einer Phase 2, soll die B14 gemäß dem städtebaulichen Rahmenplan durch eine Reduzierung des Fahrbahnquerschnittes</p>	<p>-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
	vom Mobility Hub abrücken. Im Bereich des stützenfrei überbaubaren Streifens entstehen dann Fuß- und Radwegeverbindungen und Aufenthaltsflächen. Eine mittelfristige Umgestaltung der B14, verbunden mit einer verkehrlichen Reduzierung, wird angestrebt.	
<p>Hinweis zu Tabelle 6 (S. 68): Stadtklimatische Untersuchungen des Deutschen Wetterdienstes berechneten zukünftig zu erwartende Anzahl an Tagen mit starker Wärmebelastung, auch im Bereich des Plangebiets (Stadtklimatische Untersuchungen der sommerlichen Wärmebelastung in Stuttgart als Grundlage zur Anpassung an den Klimawandel, 2017). Diese kann ebenfalls herangezogen werden.</p> <p>Zur Bestandsbewertung ist auch das Umfeld, insbesondere bzgl. Strömungssituation, heranzuziehen, wie in den Unterlagen selbst auch einige Seiten zuvor aufgeführt.</p>	<p>Berücksichtigung Ergänzt in Tabelle 6 im Umweltbericht.</p> <p>Berücksichtigung Ergänzung im Umweltbericht ist erfolgt.</p>	<p>ja</p> <p>ja</p>
Auf Seite 70 ist das Wort „Regenerationpotential“ nichtzutreffend.	Berücksichtigung Formulierung wurde im Umweltbericht angepasst.	ja
Es ist die Bedeutung der Aussage „...tragen hierbei in einem gewissen Umfang zur Verbesserung der lufthygienischen Situation bei“ näher zu definieren.	Berücksichtigung Nähere Definition ist im Umweltbericht erfolgt.	ja
Insgesamt ist innerhalb dieses Kapitels keine umfassende Bewertung der Bestandssituation erfolgt.	Kennntnisnahme Die Beschreibung des Bestands umfasst nach Einarbeitung der vorherigen Anpassungen die wesentlichen zu betrachtenden Faktoren.	-
Hinweis zu Seite 78, Kap. 5.1, Abschnitt „Luft“: Dass Turbulenzen in der Luftströmung mit der Höhe zunehmen, ist fachlich so nichtzutreffend. Dies ist detaillierter auszuführen, um dieser Aussage	Kennntnisnahme Diese Aussage wurde aus dem Gutachten Müller-BBM GmbH (2021) übernommen.	-

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
gerecht zu werden. Hier wäre eher von einer Erhöhung des Luftaustauschs über Dach zu sprechen.		
Weiter auf Seite 78 ist die Aussage „Sofern sich die Hintergrundbelastungen z.B. durch die Neuplanung der B14 entsprechend verringert, kann eine Wohnnutzung zugelassen werden“ so nichtzutreffend, insbesondere „Hintergrundbelastung“. Bei einer Umstrukturierung der Verkehrsverhältnisse entlang der B14 ist eine erneute Prüfung der sich ergebenden lufthygienischen Situation erforderlich, um etwaige Aussagen treffen zu können.	Berücksichtigung Vorschlag zur Änderung wurde angenommen.	ja
Es fehlt außerdem der genaue Bezug zwischen Planung und Schadstoffimmission. Durch das auskragende Element wird ein Straßenschluchtcharakter geschaffen, welcher insbesondere in diesem Bereich die Schadstoffkonzentration erhöht.	Berücksichtigung Ergänzung wurde im Umweltbericht aufgenommen.	ja
Zu Kapitel 5.5 „Umweltbelang Klima und Luft“ auf Seite 83: Die Aussage unter „Mikroklima“ „... Aufgrund der deutlichen Vergrößerung der Baumassen und der damit verbundenen Erhöhung des Wärmeinseleffekts kann eine Beeinflussung mikroklimatischer Bedingungen während der Betriebsphase nicht ausgeschlossen werden.“ ist zu vage. Eine Beeinflussung mikroklimatischer Bedingungen ist zu erwarten. Die nachfolgende Aussage bezieht in der Reduktion der thermischen Aufheizung durch die festgesetzte Dachbegrünung nicht den geringen Umfang der Begrünung mit ein. Ebenso bzgl. der Fassadenbegrünung. Es fehlt die Aussage, dass das Ziel, eine stadtklimatische Sanierung in diesem Bereich vorzunehmen, verfehlt ist.	Berücksichtigung Der erste Punkt wurde im Umweltbericht ergänzt. Bezüglich der thermischen Aufheizung wurde im Umweltbericht bereits darauf hingewiesen, dass es sich um eher geringe Effekte handelt, die keine umfängliche Kompensation mit sich bringen.	ja
Die Aussage unter „Luftaustausch“ „...Allerdings liegt keine massive Bebauung vor, sondern die Bebauung erfolgt mittels	Berücksichtigung Ergänzung an entsprechender Stelle im Umweltbericht wurde aufgenommen.	ja

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Einzelbaukörpern.“ ist unzutreffend. Zuvor wurde im Umweltbericht die Bebauung als massiv bezeichnet. Außerdem liegen keine Einzelbaukörper vor, da diese durch Sockelgeschosse verbunden sind. Auch hier wird hinterfragt, woher die maximale HbA von 24,60 m kommt. In den Aussagen zur Kaltluftströmung entlang des Nesenbachtals wird von einer rein dynamischen Strömung ausgegangen, die sämtliche Gebäude problemlos überströmt. Der thermische Aspekt dieser Dichteströmungen wird außer Acht gelassen. So auch der Umstand, dass Kaltluft im Bereich Wärme emittierender Gebiete und Gebäude aufgezehrt wird und eben auf eine bodennahe Durchlüftungsmöglichkeit fokussiert werden sollte.</p>		
<p>Der Absatz „Die Gliederung der Bebauung in Einzelbaukörper sichert Querlüftungen durch die orthogonal an das Plangebiet hereinreichenden Straßenzüge. Die Einzelbaukörper sorgen dafür, dass die Ventilationsbahnen, die aus Richtung der Halbhöhenlagen Bereich Dobel in die Innenstadt führen, auch weiterhin für eine Durchlüftung und Abkühlung des umliegenden städtischen Siedlungsbereiches sorgen.“ ist unzutreffend. Aussagen zur Hinderniswirkung der geschlossenen unteren Stockwerke in Bezug auf die bodennahen Querlüftungen fehlen.</p>	<p>Berücksichtigung Ergänzung an entsprechender Stelle im Umweltbericht wurde aufgenommen.</p>	<p>ja</p>
<p>Auf Seite 45 wurde beschrieben, dass bei der Prüfung auf die Luftströmung eingegangen wird. Auswirkungen auf den Wind und die Durchlüftungsfähigkeit, bzw. auch dessen Zustand im dicht bebauten Innenstadtbereich fehlen jedoch.</p>	<p>Berücksichtigung Ergänzung an entsprechender Stelle im Umweltbericht wurde aufgenommen.</p>	<p>ja</p>
<p>Der Schluss in der Bewertung auf Seite 84, allein die Dachbegrünung und die Fassadenbegrünung führen zu einer Verbesserung der lokalklimatischen Verhältnisse innerhalb des Plangebiets ist nicht umfassend zutreffend, Änderungen im vorgelegten Bebauungsplan gegenüber</p>	<p>Teilweise Berücksichtigung Teilweise Ergänzung an entsprechender Stelle im Umweltbericht wurde aufgenommen.</p>	<p>teilweise</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>vorherigen Beteiligungen bleiben unerwähnt. Diese hat eine vernachlässigbare Auswirkung auf den Wind. Aussagen dazu fehlen. Ebenso Aussagen zur thermischen Belastung, die mit einer weiteren 100-%igen Versiegelung und fehlender Verschattung durch großkronige Bäume und eine umfassende Bauwerksbegrünung nicht wesentlich verringert wird. Eine Verbindung zu Tabelle 6 und die Auswirkungen auf das Plangebiet, auch bei Durchführung der Planung, wurde nicht hergestellt.</p> <p>Insbesondere die Aussage, dass die vorliegende Planung der dringend erforderlichen stadtklimatischen Sanierungsbedürftigkeit gerecht wird, wird stark hinterfragt. Die abschließende Bewertung ist so nichtzutreffend.</p>		
<p>Das zu Beginn des Umweltberichts genannte Ziel einer Anpassung an die unvermeidlichen Folgen des Klimawandels sowie der Vermeidung des Voranschreitens des Klimawandels wird nicht in die Bewertung aufgenommen. Aus stadtklimatischer und lufthygienischer Sicht ist das Ziel mit Umsetzung der Planung (bzgl. Letzterem ohne gleichzeitige Umsetzung der verkehrlichen Ziele entlang der B14) nicht erfüllt.</p> <p>Die in Tabelle 9 auf Seite 86 erfolgte Aussage einer „potentiellen Beeinträchtigung der Luftqualität durch geringere Durchlüftung“ ist richtig, widerspricht sich allerdings mit einigen zuvor zum Thema Durchlüftung getroffenen Aussagen. Diese sind dahingehend anzupassen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Das Thema Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel wird unter Kapitel 9.3 aufgeführt. Im Vergleich zum geltenden Planungsrecht ist nicht von einer geringeren Durchlüftung im Plangebiet auszugehen.</p>	-
<p>Zu Tabelle 11 auf Seite 88 ist anzumerken, dass Räume zum dauerhaften Aufenthalt im Bereich B14 auszuschließen sind. Es ist sicherzustellen, dass dort kein dauerhafter Aufenthalt stattfindet.</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Wohnungen sind nur ausnahmsweise und nur ab dem 2. OG und nur entlang der Esslinger Straße zulässig. Büroflächen sollen jedoch, wie in vergleichbaren Situationen in Stuttgart, möglich sein. Es sind geeignete Schutzvorkehrungen zu treffen. Es sind technische Lüf-</p>	ja

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
	<p>tungseinrichtungen vorzusehen. Die Ansaugung hat aus lufthygienisch unbedenklichen Bereichen zu erfolgen.</p> <p>Für die überkragten Erdgeschossbereiche entlang der B14 wird eine Nutzung empfohlen, die gewährleistet, dass sich dort Menschen nicht oder nur vorübergehend aufhalten.</p>	
<p>Ab Seite 93 unter Minderungsmaßnahmen Klima und Luft: Bei Dachbegrünungen ist „geneigte Dächer“ zu definieren.</p>	<p>Keine Berücksichtigung Auf die Eingrenzung der Pflanzverpflichtung auf Dächer bis 10° Neigung wurde verzichtet. Eine etwaige Befreiung von der vorgeschriebenen Dachform für ein Dach mit bspw. 11° Neigung würde andernfalls zugleich auch von der Pflanzverpflichtung entbinden.</p>	<p>nein</p>
<p>Es wäre darauf hinzuweisen, dass aus stadtklimatischer und lufthygienischer Sicht auf eine Parkierung im obersten Geschoss zu verzichten und die Dachfläche vollflächig zu begrünen ist.</p> <p>Es wäre außerdem darauf hinzuweisen, dass für eine Minderungsmaßnahme mehr als 15 % Fassadenbegrünung erforderlich sind, diese ist außerdem an jedem Gebäude innerhalb des Plangebiets umzusetzen. So auch eine Aussage zu den Baumstandorten.</p>	<p>Kenntnisnahme Hier werden die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, die im Bebauungsplan festgesetzt werden, aufgeführt. Auch eine Fassadenbegrünung mit einem Anteil von 15 % wirkt sich mindernd aus und kann folglich als Minimierungsmaßnahme aufgeführt werden. Ein Hinweis, dass weitere Maßnahmen erforderlich sind, um dem stadtklimatischen Sanierungsbedarf gerecht zu werden, wurde aufgenommen.</p>	<p>-</p>
<p>Vorherige Aussagen dieser Stellungnahme gelten uneingeschränkt für Kapitel „Schutzgut Klima und Luft“ auf Seite 100/101. So auch für das Kapitel 9.3 „Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel“ auf Seite 102. Hier sei außerdem auf weitere Konzepte zur Klimawandelfolgenanpassung der LHS verwiesen. Anmerkung zur Aussage „Im Bebauungsplan Hauptstätter/Esslinger Straße (Stgt 317) wird eine Dachbegrünung vollflächig bzw. zu 50 %, wie in</p>	<p>Teilweise Berücksichtigung Teilweise Ergänzung an entsprechender Stelle im Umweltbericht aufgenommen.</p>	<p>teilweise</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
Kapitel 6 beschrieben, festgesetzt“: Die Ausnahmen und Planungen, das Dach als Parkdeck zu verwenden und auf eine Begrünung zu verzichten, werden hier nicht beachtet.		
<p>Auf Seite 102 ist die Bewertung, dass die nachteiligen Wirkungen auf das Stadtklima und die Lufthygiene durch die zusätzliche Bebauung nahezu ausgeglichen werden, fachlich unzutreffend.</p> <p>Fazit: Der Umweltbericht ist nachzubessern.</p>	<p>Berücksichtigung Anpassung der Bewertung im Umweltbericht ist erfolgt.</p>	<p>ja</p>
<p><u>Anlage 8 „Städtebaulicher Vertrag“:</u> Kap. Gebäudebegrünung (S. 3): Bezüglich der Gebäudegestaltung, -begrünung und der Kombination von Dachbegrünung und PV gelten die zuvor gemachten Aussagen. Ein Verzicht auf eine Begrünung bei anderer Nutzung des Gebäudeteils B ist nicht nachvollziehbar.</p>	<p>Kenntnisnahme Der städtebauliche Vertrag sieht umfangreiche Abstimmungen bezüglich Dach- und Fassadenbegrünung sowie PV-Anlagen vor.</p>	<p>-</p>
<p><u>Verkehrslärm (Ansprechpartner/in: GZ 36-4.30, Nebenstelle 88719)</u> Es wird trotz der Bedenken in der Stellungnahme des Amts für Umweltschutz vom 25.01.2022 im Rahmen der TöB-Beteiligung nach wie vor ein Landeplatz für Fluggeräte vorgesehen. Dieser hat bisher keine Zulassung durch eine Luftverkehrsbehörde und wird aller Voraussicht nach aufgrund seiner Lärmbelastung auch keine bekommen. Wir weisen nochmals darauf hin, dass wir solche (und ähnliche) Nutzungen (z.B. Paketverteilung durch Drohnen) innerhalb des Stadtgebiets aufgrund der Belästigung der Anwohner grundsätzlich für nicht verträglich halten.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>
<p>Ein solcher Landeplatz hätte – sollte er doch kommen - nicht nur Auswirkungen auf die neuen Gebäude innerhalb des Bebauungsplans, sondern verursachte auch unzulässige Belästigungen an der bereits bestehenden Wohnbebauung. Dieser potenzielle Lärmkonflikt wird im vorliegenden Bebauungsplanentwurf</p>	<p>Kenntnisnahme Es wird davon ausgegangen, dass ein Landeplatz für ein elektrisch betriebenes Flugtaxi in einem Kerngebiet (MK) hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung grundsätzlich zulässig ist.</p>	<p>-</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>nicht bewältigt und kann nicht auf ein Genehmigungsverfahren für den Landeplatz abgewälzt werden, weil hier bereits die Voraussetzungen für einen solchen Landeplatz geschaffen werden und durch die gutachterliche Expertise von ACCON (in Ergänzung des Schallgutachtens von BS Ingenieure) deutlich wird, dass ein solcher Landeplatz viel zu laut wäre.</p> <p>Somit ist auch absehbar, dass die Baugenehmigung für einen solchen Landeplatz – und damit für das komplette Gebäude – nicht erteilt werden kann.</p> <p>Der Landeplatz ist auch nicht planungsrechtlich gesichert, weil er nicht explizit in den Festsetzungen für das MK-Gebiet erwähnt wird. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass alle Nutzungen, die laut BauNVO nicht explizit ausgeschlossen sind, automatisch auch zulässig sind. Zumal es sich hierbei um eine bisher allgemein noch nicht vorhandene Nutzung handelt, die bei der letzten Novelle der BauNVO nicht mal ansatzweise im Gespräch war.</p> <p>Insofern muss auf Seite 37 – Schutzgut Mensch – ein Passus eingeführt werden, der die mögliche Lärmbelastung des geplanten Landeplatzes für die umgebende Wohnnutzung beschreibt und es müssen geeignete Maßnahmen aufgezeigt werden, wie diese Lärmbelastung vermieden werden kann.</p> <p>Ebenso muss der Landeplatz auf S. 41 / Tabelle 1 genannt werden.</p> <p>Auch im Umweltbericht (S. 44) kann nicht auf das nachgeordnete Baugenehmigungsverfahren verwiesen werden, weil im B-Plan die Voraussetzungen für die Nutzung des Landeplatzes geschaffen werden und somit hier die Grundlage für die Lärmbelastung gelegt wird.</p>	<p>Mit den Überschreitungsmöglichkeiten der festgesetzten HbA werden die Voraussetzungen in Bezug auf das Maß der baulichen Nutzung für die Einrichtung eines solchen Landeplatzes geschaffen. Die Anforderungen hinsichtlich der Gebietsverträglichkeit für ein MK sind hierbei einzuhalten.</p> <p>Bezüglich der Lärmemissionen ist davon auszugehen, dass durch weitere technische Innovationen hier künftig verträgliche Werte erreicht werden können, die im bauordnungsrechtlichen Verfahren dann nachzuweisen sind.</p> <p>Der Bebauungsplan schafft nur hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung (HbA) die Voraussetzungen für die Errichtung eines Aufbaus eines Landeplatzes.</p>	

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Die bisherige Stellungnahme(n) unsererseits behalten ihre Gültigkeit.</p> <p>Es wird auf S. 9/10 ausführlich beschrieben, dass der Lärmaktionsplan verschiedene Bereiche für die Belastung betroffener Anwohner ausweist. Im Planbereich gibt es solche Bereiche bisher nicht, weil sich noch keine Wohnungen direkt an der Straße befinden. Künftig wird aber aufgrund der geplanten Nutzungen auch hier ein Lärmkonflikt – Hot Spot - ausgewiesen werden müssen. Die Betroffenenzahlen gelten unabhängig von etwa vorhandenen passiven Lärmschutzmaßnahmen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die veränderte künftige Situation wird in einer künftigen Fortschreibung des Lärmaktionsplans berücksichtigt bzw. zu berücksichtigen sein.</p>	-
<p><u>Naturschutz, Bodenschutz, Altlasten/Schadensfälle, Abwasserbeseitigung und Energie</u></p> <p>Keine Hinweise.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	-
<p><u>Verband Region Stuttgart</u> (Schreiben vom 28.01.2022)</p> <p>Der Planungsausschuss des Verbandes Region Stuttgart hat in seiner letzten Sitzung am 26.01.2022 folgende Stellungnahme zu genanntem Bebauungsplanentwurf beschlossen:</p> <p>1. Der Planung stehen keine Ziele der Regionalplanung entgegen. 2. Gemäß den Plansätzen 4.1.0.2(G) und 4.1.1.1(G) des Regionalplans soll die Erreichbarkeit von zentralörtlichen Einrichtungen gewährleistet und weiter verbessert sowie Kapazitätsengpässe und Erreichbarkeitsdefizite behoben werden. Mit der vorliegenden Planung sollte daher die Erreichbarkeit der zentralörtlichen Einrichtungen im Kern des Oberzentrums Stuttgart nicht eingeschränkt werden. Dies ist bei der weiteren Planung besonders zu berücksichtigen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	-
<p>Dem Beschluss ging folgender Sachvortrag mit regionalplanerischer Wertung voraus:</p>		

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung
<p>Sachvortrag: Der Geltungsbereich soll im Kontext des IBA-Projekts Leonhardsvorstadt/Züblin-areal entwickelt werden. Geplant ist der Bau eines Hauses für Film und Medien, ein innovativer „Mobility Hub“ und gegebenenfalls ein Haus der Kulturen. Der rechtskräftige Flächennutzungsplan stellt für diesen Bereich Gemischte Baufläche dar, der Bebauungsplan ist damit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>
<p>Regionalplanerische Wertung: Der Geltungsbereich bezieht neben dem Breuninger Parkhaus auch die B14 Hauptstätter Straße bis etwa zur Mittel-trennung ein. Ein Eingriff in die Verkehrs-führung soll nicht erfolgen und vermieden werden, indem die neue Bebauung teilweise über die Fahrbahn auskragt und eine ausreichende Durchfahrtshöhe gewährleistet wird. Eine planungsrechtliche Festsetzung der Zielplanung mit Rückbau der B14 ist laut der vorgelegten Unterlagen aufgrund der Komplexität und des Umfangs eines Eingriffes in die Hauptstätter Straße erst nach den Untersuchungen zur Machbarkeit möglich. Gemäß den Plansätzen 4.1.0.2(G) und 4.1.1.1(G) des Regionalplans soll die Erreichbarkeit von zentralörtlichen Einrichtungen gewährleistet und weiter verbessert sowie Kapazitätsengpässe und Erreichbarkeitsdefizite behoben werden. Mit der vorliegenden Planung sollte daher die Erreichbarkeit der zentralörtlichen Einrichtungen im Kern des Ober-zentrums Stuttgart nicht eingeschränkt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>
<p>Für die Gewährung der Fristverlängerung danken wir Ihnen. Wir bitten Sie, uns nach Inkrafttreten des Bebauungsplanes ein Exemplar der Planunterlagen, möglichst in digitaler Form (an: planung@region-stuttgart.org), zu überlassen. Bei Rückfragen rufen Sie uns gerne an.</p>	<p>Es wird entsprechend verfahren.</p>	<p>ja</p>

Behörde/Anregung	Stellungnahme	Berück-sichtigung
<p><u>Flughafen Stuttgart GmbH, Stuttgart</u> (Schreiben vom 01.02.2022)</p> <p>Es informiert Sie die Flughafen Stuttgart GmbH über das Bebauungsplanverfahren „Hauptstätter/Esslinger Straße“ in Stuttgart-Mitte. Vielen Dank für die Einräumung der Fristerweiterung.</p> <p>Die Flughafengesellschaft hat bereits mit Datum 12. März 2021 eine Stellungnahme zum Verfahren abgegeben. Unsererseits sind keine weiteren Belange betroffen.</p> <p>Wir danken Ihnen für die Beteiligung.</p>	Kenntnisnahme	-
<p><u>Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 24 – Recht und Planfeststellung</u> (Schreiben vom 05.07.2022)</p>		
<p>Die Planfeststellungsbeschlüsse für die B14 und die Stadtbahn sind im gegenständlichen Bereich bereits umgesetzt. Für die Belange der B14 sind daher die Aussagen der Straßenbauverwaltung relevant und für die Stadtbahn die Aussagen der SSB und ggf. TAB. Falls nicht bereits geschehen, bitten wir um Rückfrage bei diesen Stellen. Eine Betroffenheit der Planfeststellungsbehörde lässt sich derzeit nicht erkennen.</p>	Kenntnisnahme	-
<p><u>Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 46.1 – Technische Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen (TAB)</u> (Schreiben vom 11.07.2022)</p>		
<p>Die Technische Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen und Oberleitungsbusse in Baden-Württemberg ist nicht betroffen.</p>	Kenntnisnahme	-

Von folgenden Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gingen keine Stellungnahmen ein:

- Garten-, Friedhofs- und Forstamt (67)
- BUND Regionalverband Stuttgart
- Deutsche Telekom AG T-Com
- Landesanstalt für Kommunikation Baden-Württemberg
- Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg
- Naturschutzbeauftragter der Stadt Stuttgart
- Vermögen und Bau Baden-Württemberg