

Stuttgart, 11.09.2018

Standortsuche neuer SSB-Stadtbahnbetriebshof Nord - Entscheidung für Variante "Bei Ditzingen-Ost" und U13-Verlängerung Hausen/Ditzingen

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Einbringung	nicht öffentlich	18.09.2018
Bezirksbeirat Weilimdorf	Beratung	öffentlich	19.09.2018
Ausschuss für Umwelt und Technik	Beschlussfassung	öffentlich	02.10.2018

Beschlussantrag

Vom Bericht über die Standortsuche für einen neuen SSB-Stadtbahnbetriebshof Nord und die Grundsatzentscheidung für die Variante „Bei Ditzingen-Ost“ sowie die damit verbundene Verlängerung der U13 nach Hausen und Ditzingen wird zustimmend Kenntnis genommen.

Kurzfassung der Begründung

Am 03. Juni 2016 beschäftigte sich der Aufsichtsrat der Stuttgarter Straßenbahnen AG auf einer ganztägigen Klausur im Waldaupark in S-Degerloch mit Perspektiven und Voraussetzungen für Kapazitätserweiterungen und Ausbaumaßnahmen im ÖPNV-Netz der SSB. Grund hierfür war, dass das Stuttgarter Stadtbahnnetz an immer mehr Stellen an seine Kapazitätsgrenzen kommt. Um die städtischen Ziele hinsichtlich Luftreinhaltung, Klimaschutz und Reduktion des Kfz-Verkehrs aber erfüllen zu können, ist ein Stadtbahnssystem vonnöten, das auch in Zukunft in der Lage ist, noch mehr Verkehre aufzunehmen. Das bestehende, gute Netz muss daher durch Ausbaumaßnahmen weiter verbessert werden. Als Ergebnis dieser Klausur wurden eine Reihe von kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen beschlossen, die in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen und mit denen das Stadtbahnssystem für seine zukünftigen Herausforderungen fit gemacht werden soll.

All diese Maßnahmen ziehen einen erheblichen zusätzlichen Fahrzeugbedarf in der Stadtbahnflotte der SSB nach sich. Die Gesamtzahl der Stadtbahnfahrzeuge steigt da-

mit bis ins Jahr 2023 auf 224 an, eine Flottengröße, die mit den heute existierenden Betriebshöfen und Abstellanlagen nicht mehr gehändelt werden kann. Daher ziehen die geplanten Maßnahmen im Stadtbahnnetz neben der Flottenvergrößerung auch den Bedarf für den Bau eines neuen Stadtbahnbetriebshofes im Stuttgarter Norden nach sich. Der Stuttgarter Gemeinderat hat aus diesem Grund im Juli 2017 (GRDrs. 589/2017) beschlossen, die erforderlichen Haushaltsmittel für einen Investitionskostenzuschuss an die SSB von 72,5 Mio. Euro für den Kauf neuer Stadtbahn- und Zahnradbahnfahrzeuge sowie den Bau eines neuen Stadtbahnbetriebshofes innerhalb der Ergebnisrücklage zu binden. Die eigentliche Finanzausgabe erfolgt dann im Rahmen des Beschlusses über die konkrete Planung nach Abschluss der Entwurfsplanung (vrs. im Jahr 2020).

Die Suche nach einem Standort für diesen neuen Stadtbahnbetriebshof Nord, der eine Fläche von rund 4 Hektar benötigt, gestaltete sich schwierig. Von Mitte 2016 bis Ende 2017 wurden von der SSB AG in Zusammenarbeit mit dem Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung sowie dem Amt für Umweltschutz der Landeshauptstadt eine Vielzahl von Standorten geprüft und bewertet.

Hierbei wurde zuerst geprüft, ob sich geeignete Innenbereichsflächen für den Betriebshof finden lassen. Bei dieser ersten Vorprüfung stellte sich schnell heraus, dass es wenig bis keine Standorte im Innenbereich gibt, die die erforderlichen Kriterien erfüllen. Der geplante SSB-Stadtbahnbetriebshof ist die Voraussetzung, um den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr in Stuttgart ausbauen zu können. Die positiven Effekte, die der Ausbau des schienengebundenen ÖPNV für die LHS mit sich bringt, begründeten daraufhin die Aufnahme von Außenbereichsflächen in die Standortprüfungen. Aus diesen speziellen Gründen wurde in diesem Einzelfall vom geltenden Planungsgrundsatz "Innen- vor Außenentwicklung" abgerückt.

Nach Abschluss dieses gemeinsamen Suchlaufs erfolgte von Januar bis Mai 2018 die öffentliche Diskussion in den zuständigen politischen Gremien der LHS sowie in der Bürgerschaft. In diesem sehr intensiv geführten und allseits als sehr positiv bewerteten Beteiligungsverfahren wurden nochmals viele weitere Standorte in die Diskussion eingebracht, so dass zuletzt fast 20 Standorte in unterschiedlicher Tiefe geprüft und bewertet wurden.

Letztendlich wurde mit der Variante „Bei Ditzingen-Ost“ ein komplett auf Stuttgarter Gemarkung liegender Standort gefunden, der in Bürgerschaft und Kommunalpolitik auf fast einhellige Zustimmung stößt, weil er neben der reinen Betriebshoffunktion eine Reihe von Perspektiven für die Weiterentwicklung des Stadtbahnnetzes im Raum Weilimdorf/Ditzingen bietet. Der Standort trägt den Namen „Bei Ditzingen-Ost“, da er unmittelbar an das bis an die Gemarkungsgrenze heranreichende Ditzinger Gewerbegebiet „Ditzingen-Ost“ anschließt, er liegt aber vollständig auf der Gemarkung der Landeshauptstadt Stuttgart.

Die Variante „U13 Hausen“ (in Verbindung mit dem Standort „Bei Ditzingen-Ost“) eröffnet die Möglichkeit, die Stadtbahn nach dem Bau der Trasse bis Hausen nach Ditzingen zu verlängern. Denkbar ist hierbei eine direkte Erschließung der bedeutenden Gewerbegebiete mit den Firmen Trumpf und Thales sowie mit weiteren Flächen, die noch zur Besiedelung zur Verfügung stehen.

Auf Anfrage der SSB hat der Planungsausschuss des Verbands Region Stuttgart am 11. Juli 2018 mit einer Gegenstimme beschlossen, dass die Geschäftsstelle des VRS der SSB eine regionalplanerische Einschätzung zugunsten des Standorts bei Ditzingen-Ost übermitteln solle, da in der Gesamtabwägung der Eingriff in die regionale Grünzäsur mit den großen Entwicklungspotenziale für den Ausbau des Stadtbahnnetzes nach Hausen und nach Ditzingen, die mit dieser Maßnahme möglich werden, gerechtfertigt werden kann. Eine abschließende Entscheidung erfolgt dann im Rahmen nachfolgender Verfahren. Sollte die Verlängerung im weiteren Planungsverlauf in Frage gestellt

werden, weil die Streckenführung nicht mehr realisierbar ist, so wären die Standorte neu zu bewerten.

Nach dem Beschluss zur vorliegenden Gemeinderatsdrucksache wird die SSB in Abstimmung mit den städtischen Ämtern die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für den Stadtbahnbetriebshof und die U13-Verlängerung nach Hausen erarbeiten. Ziel ist die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen im Jahr 2020. Vor Einreichung der Unterlagen wird erneut ein Gremienbeschluss zur abgeschlossenen Entwurfsplanung erfolgen.

Parallel dazu wird zusammen mit der Stadt Ditzingen die Planung für die Verlängerung der U13 weitergeführt, damit im Idealfall diese im direkten Anschluss an den Bau von Betriebshof und Hausen-Verlängerung gebaut werden kann, der für die Jahre 2023-2025 vorgesehen ist.

Finanzielle Auswirkungen

Eine erste grobe Kostenschätzung geht von rund 60 Mio. Euro für den Bau des neuen Stadtbahnbetriebshofs aus. Die LHS hat der SSB mit Beschluss des Gemeinderats vom Juli 2017 einen Investitionszuschuss von 25 Mio. Euro hierfür reserviert. Die eigentliche Finanzausgabe erfolgt dann im Rahmen des Beschlusses über die konkrete Planung nach Abschluss der Entwurfsplanung (vrsl. im Jahr 2020).

Für die Streckenverlängerung der U13 liegt noch keine Kostenschätzung vor.

Die SSB wird für den Stadtbahnbetriebshof GVFG-Zuwendungen beim Land Baden-Württemberg beantragen.

Für die U13-Verlängerung werden ebenfalls GVFG-Zuwendungen beim Land oder bei Gesamtkosten über 50 Mio. Euro beim Bund und beim Land beantragt.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Referate StU, T, SOS, JB und WFB

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Erledigte Anfragen/Anträge:

Antrag Nr. 12/2018 vom 22.01.2018 der SPD-Gemeinderatsfraktion

("Stadtbahn im Norden der Stadt bis zur S-Bahnstation Weilimdorf verlängern!")

Antrag Nr. 67/2018 vom 02.03.2018 der Freie Wähler-, CDU- und SPD-

Gemeinderatsfraktion sowie der FDP

("Alternative Planungen für einen SSB-Stadtbahnbetriebshof in Weilimdorf")

Antrag Nr. 68/2018 vom 02.03.2018 der Bündnis 90/DIE GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion

("Weitere Alternativen für einen SSB-Betriebshof in Weilimdorf prüfen")

Antrag Nr. 117/2018 der Freie Wähler-Gemeinderatsfraktion vom 03.05.2018

("SSB-Stadtbahnbetriebshof Nord in Weilimdorf - Schadensbegrenzung für die Landwirtschaft")

Fritz Kuhn

Anlagen

1. Ausführlicher Bericht
2. Lagepläne

Ausführlicher Bericht

1 Einleitung

Am 03. Juni 2016 beschäftigte sich der Aufsichtsrat der Stuttgarter Straßenbahnen AG auf einer ganztägigen Klausur im Waldaupark in S-Degerloch mit Perspektiven und Voraussetzungen für Kapazitätserweiterungen und Ausbaumaßnahmen im ÖPNV-Netz der SSB. Grund hierfür war, dass das Stuttgarter Stadtbahnnetz an immer mehr Stellen an seine Kapazitätsgrenzen kommt. Um die städtischen Ziele hinsichtlich Luftreinhaltung, Klimaschutz und Reduktion des Kfz-Verkehrs aber erfüllen zu können, ist ein Stadtbahnssystem vonnöten, das auch in Zukunft in der Lage ist, noch mehr Verkehre aufzunehmen. Das bestehende, gute Netz muss daher durch Ausbaumaßnahmen weiter verbessert werden. Als Ergebnis dieser Klausur wurden eine Reihe von kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen beschlossen, die in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen und mit denen das Stadtbahnssystem für seine zukünftigen Herausforderungen fit gemacht werden soll.

All diese Maßnahmen ziehen einen erheblichen zusätzlichen Fahrzeugbedarf in der Stadtbahnflotte der SSB nach sich. Die Gesamtzahl der Stadtbahnfahrzeuge steigt damit bis ins Jahr 2023 auf 224 an, eine Flottengröße, die mit den heute existierenden Betriebshöfen und Abstellanlagen nicht mehr gehändelt werden kann. Daher ziehen die geplanten Maßnahmen im Stadtbahnnetz neben der Flottenvergrößerung auch den Bedarf für den Bau eines neuen Stadtbahnbetriebshofes im Stuttgarter Norden nach sich. Der Stuttgarter Gemeinderat hat aus diesem Grund im Juli 2017 (GRDRs. 589/2017) beschlossen, die erforderlichen Haushaltsmittel für einen Investitionskostenzuschuss an die SSB von 72,5 Mio. Euro für den Kauf neuer Stadtbahn- und Zahnradbahnfahrzeuge sowie den Bau eines neuen Stadtbahnbetriebshofes innerhalb der Ergebnisrücklage zu binden. Die eigentliche Finanzzusage erfolgt dann im Rahmen des Beschlusses über die konkrete Planung nach Abschluss der Entwurfsplanung (vrsl. im Jahr 2020).

Die Suche nach einem Standort für diesen neuen Stadtbahnbetriebshof Nord, der eine Fläche von rund 4 Hektar benötigt, gestaltete sich schwierig. Von Mitte 2016 bis Ende 2017 wurden von der SSB AG in Zusammenarbeit mit dem Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung sowie dem Amt für Umweltschutz der Landeshauptstadt eine Vielzahl von Standorten geprüft und bewertet.

Hierbei wurde zuerst geprüft, ob sich geeignete Innenbereichsflächen für den Betriebshof finden lassen. Bei dieser ersten Vorprüfung stellte sich schnell heraus, dass es wenig bis keine Standorte im Innenbereich gibt, die die erforderlichen Kriterien erfüllen. Der geplante SSB-Stadtbahnbetriebshof ist die Voraussetzung, um den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr in Stuttgart ausbauen zu können. Die positiven Effekte, die der Ausbau des schienengebundenen ÖPNV für die LHS mit sich bringt, begründeten daraufhin die Aufnahme von Außenbereichsflächen in die Standortprüfungen. Aus diesen speziellen Gründen wurde in diesem Einzelfall vom geltenden Planungsgrundsatz "Innen- vor Außenentwicklung" abgerückt.

Nach Abschluss dieses gemeinsamen Suchlaufs erfolgte von Januar bis Mai 2018 die öffentliche Diskussion in den zuständigen politischen Gremien der LHS sowie in der Bürgerschaft. In diesem sehr intensiv geführten und allseits als sehr positiv bewerteten Beteiligungsverfahren wurden nochmals viele weitere Standorte in die Diskussion eingebracht, so dass zuletzt fast 20 Standorte in unterschiedlicher Tiefe geprüft und bewertet wurden.

Letztendlich wurde mit der Variante „Bei Ditzingen-Ost“ ein Standort gefunden, der in Bürgerschaft und Kommunalpolitik auf fast einhellige Zustimmung stößt und bei dem auch

der Planungsausschuss des VRS dem Eingriff in die regionale Grünfaser zustimmt, weil er neben der reinen Betriebshoffunktion eine Reihe von Perspektiven für die Weiterentwicklung des Stadtbahnnetzes im Raum Weilimdorf/Ditzingen bietet.

2 Das Stadtbahnnetz in Stuttgart – heute und zukünftig

2.1 Das Netz 2021

Im Jahr 2021 wird das Netz der Stadtbahn durch folgende Maßnahmen ergänzt:

- Ausbau der U5 von Leinfelden Bf nach Leinfelden Neuer Markt und
- Ausbau der U6 von Fasanenhof Schelmenwasen nach Flughafen / Messe.

In den Jahren 2016 und 2017 bereits in Betrieb gegangen sind folgende Ausbaumaßnahmen:

- Ausbau der U12 von Wallgraben nach Dürrelewang (Mai 2016) und
- Ausbau der U12 von Hallschlag nach Mühlhausen mit Betrieb bis Remseck (Dezember 2017).

Diese Maßnahmen erschließen wesentliche Bereiche der Region und des Stadtgebiets Stuttgart mit hoher Arbeitsplatz- und Einwohnerdichte. Die Maßnahme U6 übernimmt zudem die Anbindung des Flughafens und der Messe an das Stadtbahnnetz sowie bei Fertigstellung von S21 die Anbindung an den „Hauptbahnhof Süd“, den Filderbahnhof der DB AG.

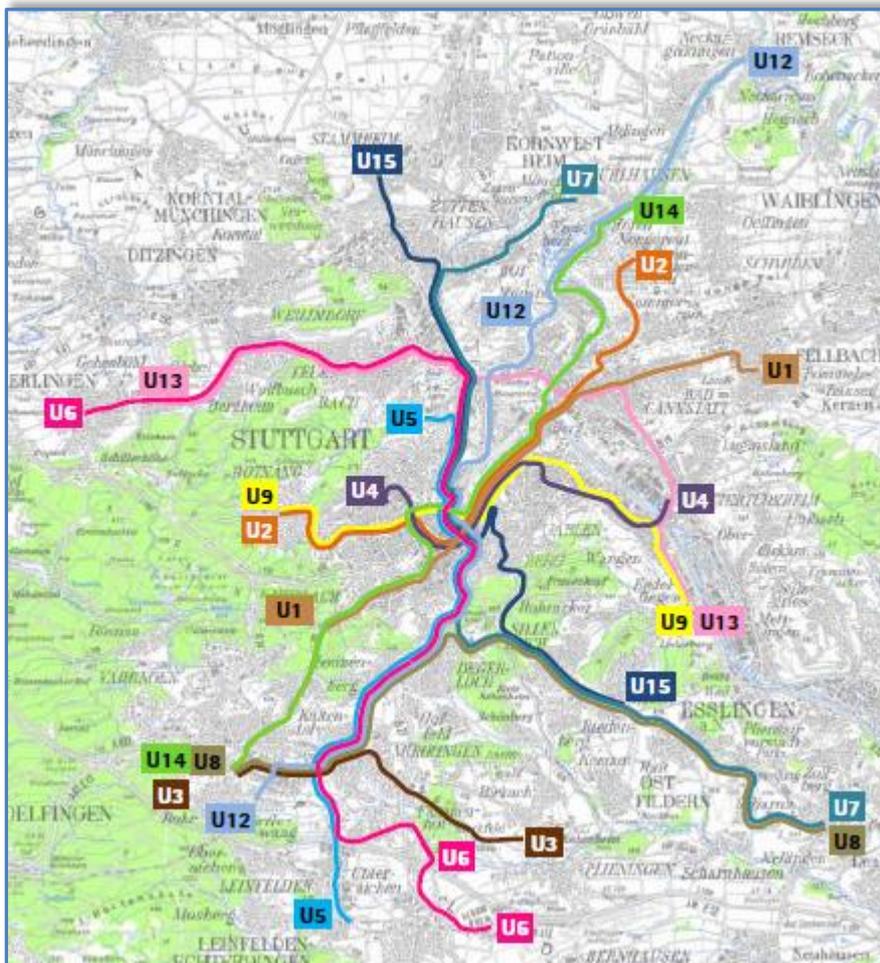


Abbildung 2.1: Netz 2021

2.2 Kapazitätsengpässe

Die Zunahme der Reisenden in den Stadtbahnen führte in den letzten Jahren zu empfindlichen Kapazitätsengpässen. Davon besonders betroffen sind folgende Stadtbahnlinien:

U1, U2, U8, U9, U12, U13 und U14.

Um die Kapazitätsengpässe zu beheben wurden und werden kurzfristige Maßnahmen und mittelfristige Maßnahmen umgesetzt.

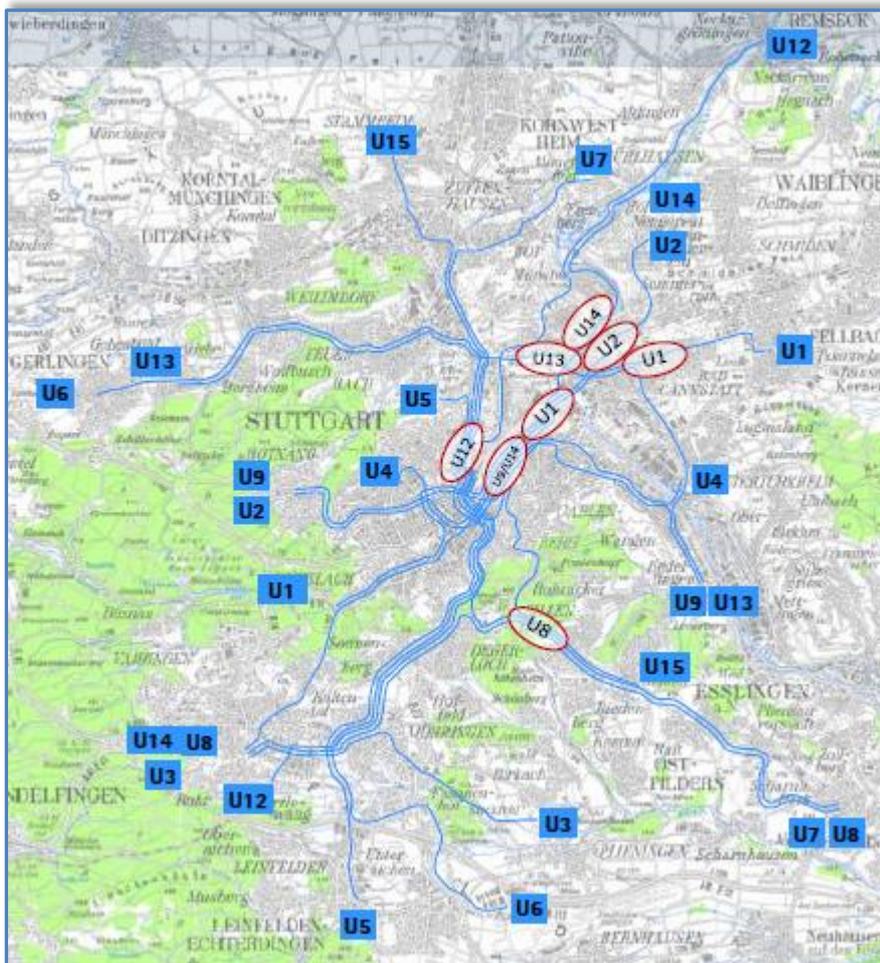


Abbildung 2.2: Kapazitätsengpässe

2.3 Kurzfristige Maßnahmen

Seit Dezember 2016 sind zwei Maßnahmen umgesetzt:

- Entlastung der U8 durch 2 Verstärkerzüge in der Hauptverkehrszeit
- Taktverdichtung der U13 (Giebel – Hedelfingen) mit 7,5-min-Takt in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit

Seit Oktober 2017 wird eine zusätzliche Entlastungslinie betrieben:

- Entlastung der U2 durch die neue Linie U19 Neugereut – Neckarpark.
Die Linie wird montags bis freitags im 10-min-Takt von 6 bis 20 Uhr bedient.

Seit Dezember 2017 wird die Stadtbahnlinie U12 in ihrer vollen Länge von Dürrlewang bis Remseck betrieben. Seither wird die Linie in Doppeltraktion mit 80m-Zügen betrieben. Dadurch konnte die Endhaltestelle der Stadtbahnlinie U14 von Remseck nach Mühlhausen zurückgenommen werden, was zur Entlastung dieser Linie beiträgt.

Im letzten Quartal 2018 werden drei neue Bus- und Stadtbahnlinien den Betrieb aufnehmen:

- ab Oktober 2018:
 - o Schnellbuslinie X1 von Stuttgart-Bad-Cannstatt nach Stuttgart-Stadtmitte über Hauptbahnhof zur Entlastung der Stadtbahnlinie U1.
- ab Dezember 2018:
 - o Stadtbahnlinie U16 von Fellbach nach Giebel zur Entlastung der Stadtbahnlinien U1 und U13
 - o Schnellbuslinie X2 von Leonberg nach Stuttgart Stadtmitte zur Entlastung der Buslinie 92 sowie der S-Bahnlinie S6

Weitere Maßnahme:

- Ausweitung des 10-min-Taktes der Stadtbahnlinie U8 in der Hauptverkehrszeit.

Mit den vorgenannten Maßnahmen werden die Kapazitätsprobleme folgender Linien verbessert:

U1, U2, U8 und U13.

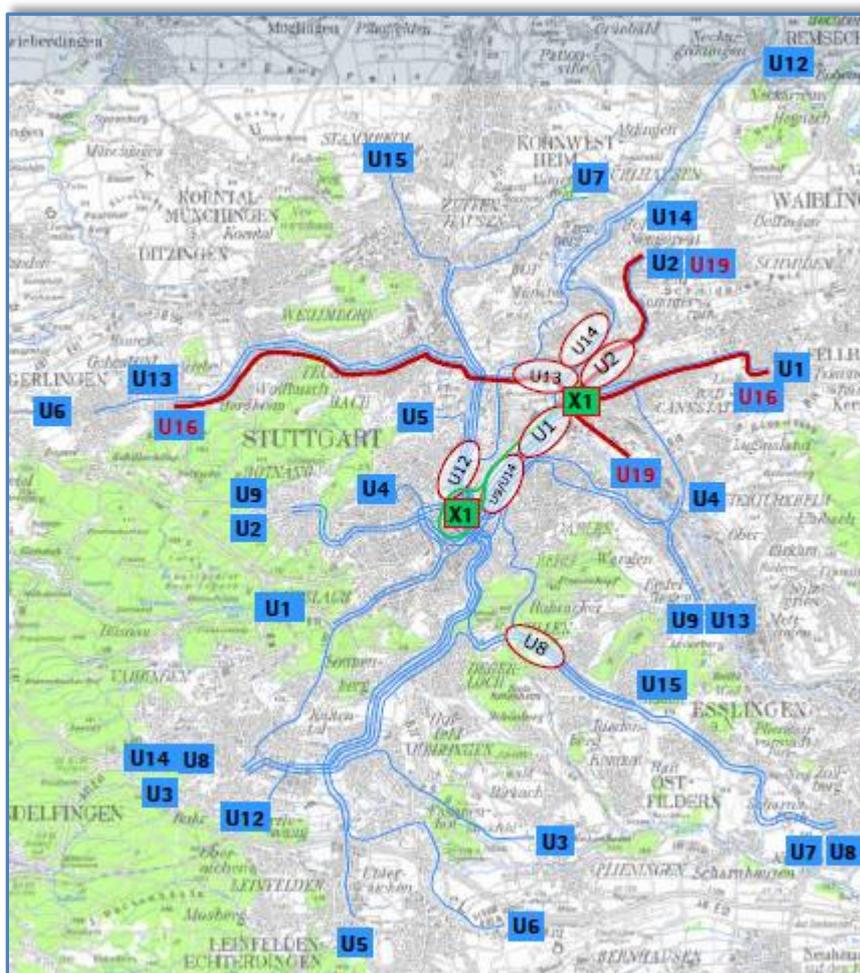


Abbildung 2.3: Kurzfristige Maßnahmen

2.4 Fahrzeugbedarf der kurzfristigen Maßnahmen

Für den Betrieb der kurzfristigen Maßnahmen sind folgende Fahrzeuge erforderlich:

- U8 (2 Verstärkerzüge in der Hauptverkehrszeit): 2 Stadtbahnwagen
- Taktverdichtung der U13 (Giebel – Hedelfingen): 2 Stadtbahnwagen
- U19 Neugereut – Neckarpark (Entlastung U2): 2 Stadtbahnwagen

- U12 Dürtlewang – Remseck in Doppeltraktion (inkl. Laufwegsverkürzung U14): 13 Stadtbahnwagen

Ab 4. Quartal 2018 sind durch neue Angebote folgende Fahrzeuge erforderlich:

- Schnellbuslinie X1: 10 Gelenklinienbusse
- Schnellbuslinie X2: 4 Standardlinienbusse
- U16 Fellbach – Giebel: 6 Stadtbahnwagen
- U8 mit 10-min-Takt in der Hauptverkehrszeit: 2 Stadtbahnwagen.

Ab Dezember 2021 wird die U6 im Abschnitt Fasanenhof – Flughafen/Messe in Betrieb genommen. Dazu sind zwei weitere Stadtbahnwagen erforderlich.

Insgesamt werden für das Netz 2021 folgende Fahrzeuge zusätzlich benötigt:

- 29 Stadtbahnwagen zzgl. Werkstattreserve und
- 10 Busse inkl. Werkstattreserve.

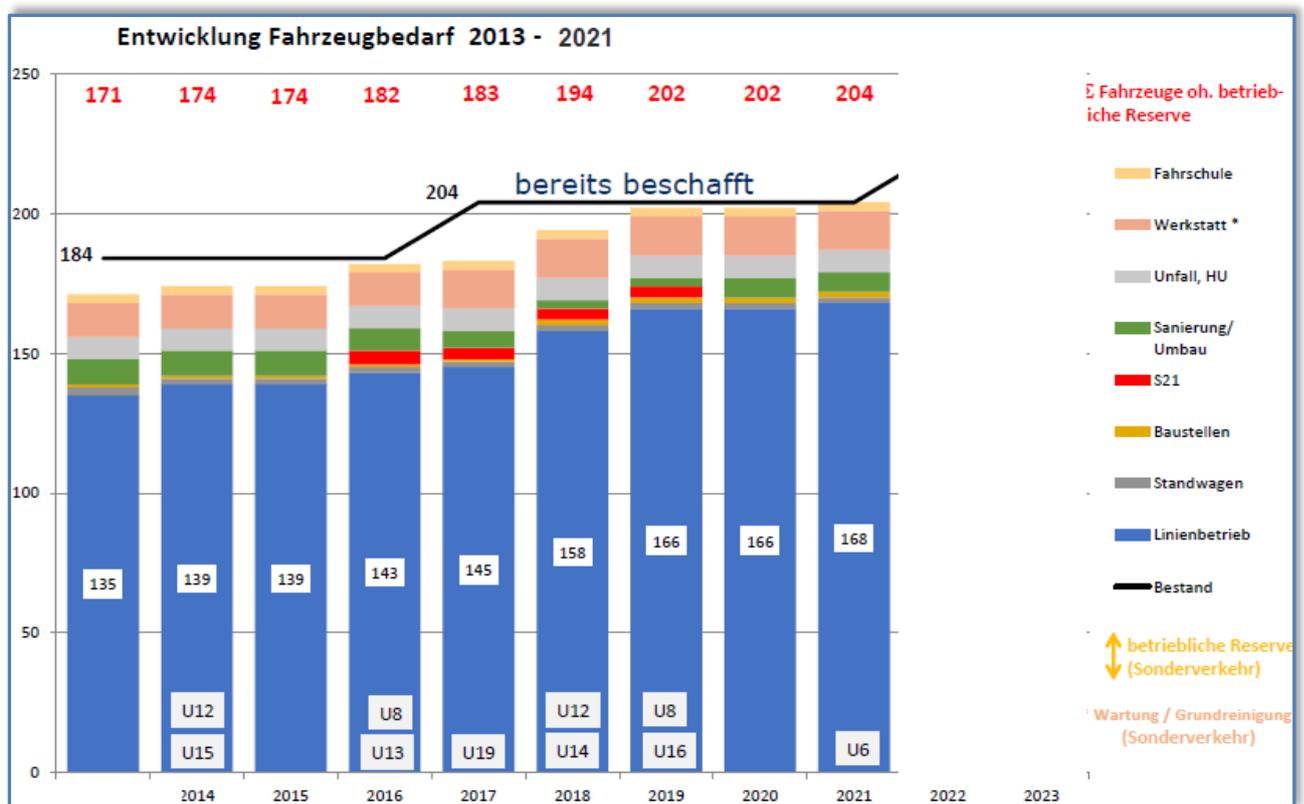


Abbildung 2.4: Fahrzeugbedarf bis 2021

2.5 Mittelfristige Maßnahmen

Folgende mittelfristige Maßnahmen sind zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe vorgesehen:

- Ausbau der Stadtbahnlinie U1 für Doppeltraktion von Heslach Vogelrain bis Fellbach. Der bisherige Abschnitt der U1 von Vaihingen Bahnhof bis Heslach Vogelrain wird dann durch die U14 bedient. Die Haltestellen der U1 werden für den Betrieb in Doppeltraktion ausgebaut und damit auf rd. 80 m verlängert.
- Verlängerung der Stadtbahnlinie U19 bis zum Mercedes-Benz-Werk Untertürkheim,

- Einführung einer neuen Stadtbahnlinie vom Killesberg nach Plieningen (Arbeitstitel U5b) durch Bau der Übereckverbindung in Möhringen. Damit wird Plieningen umsteigefrei mit der Innenstadt verbunden.
- Zahnradbahnumbau für barrierefreien Betrieb.

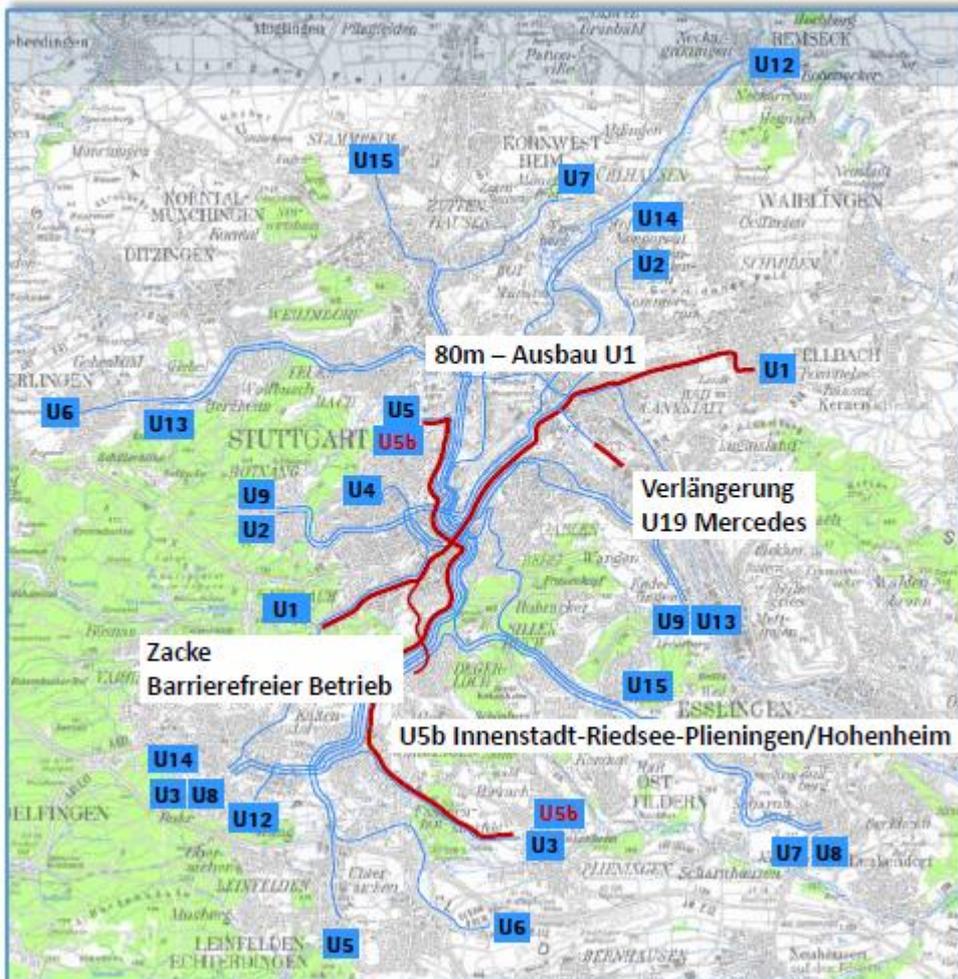


Abbildung 2.5: Mittelfristige Maßnahmen

2.6 Fahrzeugbedarf der mittelfristigen Maßnahmen

Für die mittelfristigen Maßnahmen werden folgende Fahrzeuge benötigt:

- Ausbau der Stadtbahnlinie U1 für Doppeltraktion: 8 Stadtbahnwagen.
- Verlängerung der Stadtbahnlinie U19 bis zum Mercedes-Benz-Werk Untertürkheim: 1 Stadtbahnwagen.
- Einführung der neuen Stadtbahnlinie vom Killesberg nach Plieningen (Arbeitstitel U5b): 4 Stadtbahnwagen
- Zahnradbahnumbau für barrierefreien Betrieb: 3 Zahnradbahntriebwagen.

Insgesamt werden für die mittelfristigen Maßnahmen folgende Fahrzeuge zusätzlich benötigt:

- 13 Stadtbahnwagen zzgl. Werkstattreserve und
- 3 Zahnradbahntriebwagen.

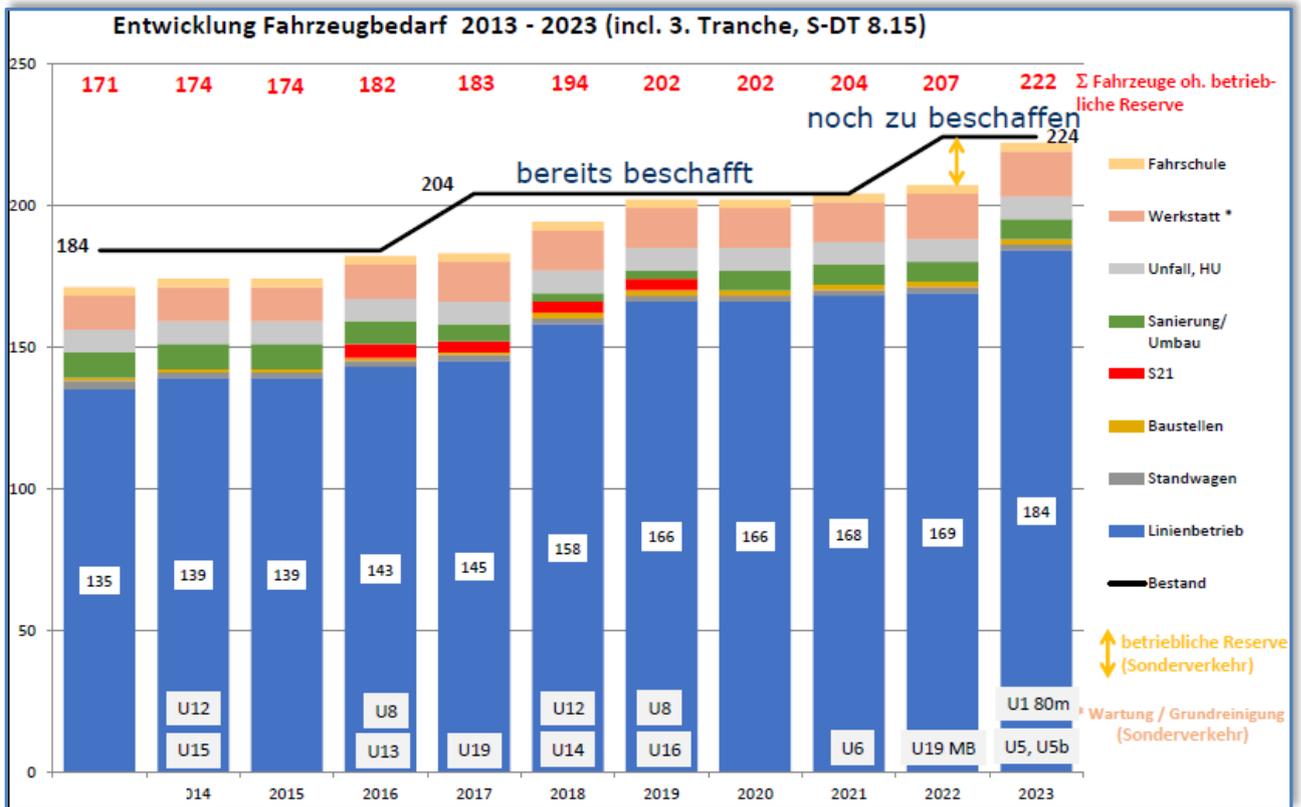


Abbildung 2.6: Fahrzeugbedarf bis 2023

Der Aufsichtsrat der SSB hat daher beschlossen, die Option für die 3. Tranche der aktuellen Stadtbahnbestellung wahrzunehmen und weitere 20 Stadtbahnfahrzeuge (Typ DT 8.15) bei der Firma Stadler zu bestellen. Nach Auslieferung dieser Fahrzeuge wird die Stadtbahnflotte der SSB bis ins Jahr 2023 224 Fahrzeuge des Typs DT8 umfassen.

3 Abstellung und Wartung der Stadtbahnwagen – heute und zukünftig

Heute hat die SSB drei Betriebshofstandorte für Abstellung und Wartung der Stadtbahnfahrzeuge: Möhringen, Heschach und Remseck.

Da das Stadtbahnnetz in Stuttgart aufgrund der Topographie in ein Tallängsliniensystem und ein Talquerliniensystem „unterteilt“ ist und nur begrenzte Verknüpfungen beider Systeme bestehen bzw. mit vertretbarem Aufwand realisiert werden können, wurde schon seit Anbeginn des Systems Stadtbahn angestrebt, dass die Fahrzeugabstellung je Teilsystem jeweils redundant am Netzaussenbereich durch gegenüberliegende Fahrzeugbeheimatung und Wartung gegeben ist.

Das Tallängsliniensystem weist eine derartige Redundanz mit den beiden Standorten Heschach und Remseck auf. Diese Standorte bedienen die Linien: U1, U2, U4, U9, U11, U14 und U19, also insgesamt 7 Stadtbahnlinien.



Abbildung 3.1: Tallängsliniensystem Netz 2023

Das Talquerliniensystem hat bisher jedoch nur einen Standort im Süden, in Möhringen. Ein gegenüberliegender Standort im Nordwesten von Stuttgart zur Bildung der Redundanz und zur Bereitstellung der erforderlichen Abstellkapazitäten und Wartungsanlagen fehlt bisher. Lediglich eine unterirdische Abstellanlage für 8 Fahrzeuge in Gerlingen existiert bisher. Das Talquerliniensystem umfasst die Linien U3, U5, U6, U7, U8, U12, U13, U15 und zukünftig noch U16, U17 und U18 (U5b), also insgesamt 8 bzw. später 11 Linien.

Schon aus dieser Verteilung der Linienanzahl heraus, ist es erforderlich, dass das Talquerliniensystem einen weiteren großen Betriebshofstandort erhält.



Abbildung 3.2: Talquerliniensystem Netz 2023

Derzeit verfügt die SSB über folgende Anzahl an Abstellplätzen:

- Betriebshof Heschlach: 48 Plätze
- Betriebshof Remseck: 44 Plätze
- Betriebshof Möhringen: 94 Plätze
- Abstellung Gerlingen: 8 Plätze
- Abstellung Neckarpark: 10 Plätze

Insgesamt können 204 Stadtbahnwagen abgestellt werden.

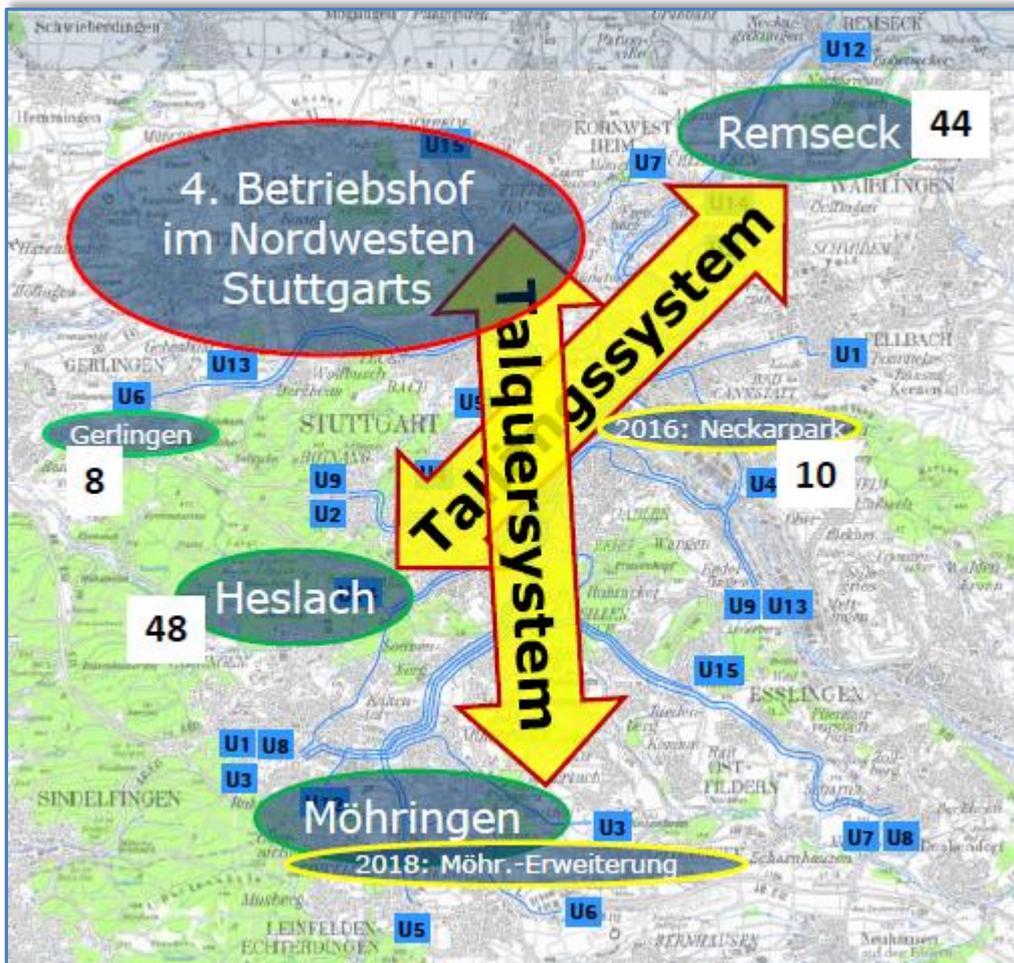


Abbildung 3.3: Standorte der Fahrzeugabstellung

Würden die weiteren 20 bestellten Fahrzeuge auch in Möhringen abgestellt werden, dann wären in Möhringen 114 Stadtbahnwagen beheimatet. Dies entspräche 51 % der Stadtbahnwagen. Der Standort Möhringen ist mit der erneuten Aufstockung der Stadtbahnflotte und der im Mai 2018 in Betrieb genommenen Erweiterung bezüglich seiner Leistungsfähigkeit, alle Fahrzeuge morgens so schnell wie möglich ins SSB-Netz zu bringen und abends ebenso wieder zügig abstellen zu können, an seiner Grenze angekommen. Würden noch mehr Fahrzeuge in Möhringen abgestellt, würde sich der Zeitraum, besonders für das Ausrücken am Morgen, deutlich verlängern. Dies würde die betriebsfreie Zeit, welche für die Instandhaltung genutzt werden kann, deutlich einschränken, was letztlich kaum noch Instandhaltungsarbeiten in der Betriebspause ermöglichen würde.

Dieses „Übergewicht“ an Stadtbahnwagen in Möhringen ist zudem problematisch, weil die Zuführung ins Talquersystem für beginnende Zugfahrten im Norden eine lange Zuführung erforderlich macht und weil im Störfall im Möhringen keine weiteren Stadtbahnwagen ins Talquersystem mehr zugeführt werden können. Außerdem ist wie bereits genannt die Aus- und Einrückzeit deutlich verlängert, da die Trassenkapazität vom Betriebshof Möhringen in das SSB-Netz für eine effiziente Zuführung der Stadtbahnwagen nicht gegeben ist.

Daher ist mit der jüngst beschlossenen Aufstockung der Stadtbahnflotte der Bau eines vierten Stadtbahnbetriebshofs in Stuttgarter Norden unabdingbar.

4 Finanzierung der Maßnahmen

Während der Aufsichtsratsklausur im Sommer 2016 hat die SSB den Investitionsbedarf und die Projekte für die kommenden Jahre dem Aufsichtsrat der SSB vorgestellt. Im Nachgang zu der Aufsichtsratsklausur hat der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart im Juli 2017 (GRDrs. 589/2017) beschlossen, die erforderlichen Haushaltsmittel für einen Investitionskostenzuschuss an die SSB von 72,5 Mio. Euro für

- 20 neue Stadtbahnwagen,
- einen neuen Stadtbahnbetriebshof und
- 3 neue Zahnradbahnfahrzeuge

innerhalb der Ergebnisrücklage zu binden. Die eigentliche Finanzzusage erfolgt dann im Rahmen des Beschlusses über die konkrete Planung nach Abschluss der Entwurfsplanung (vrsl. im Jahr 2020).

Die Restfinanzierung erfolgt im Bereich der Infrastruktur über Bundes- bzw. Landesförderung (GVFG bzw. LGVFG), weitere Fördermöglichkeiten und ggf. Eigenfinanzierung durch die SSB.

Landeshauptstadt Stuttgart Referat Wirtschaft, Finanzen und Beteiligung GZ: WFB 9018	GRDrs 589/2017														
Aufstellung Jahresabschluss 2016	<p>1.2.1.10 davon gebunden für „Investitionszuschuss SSB“</p> <p>Die SSB AG soll in den kommenden Jahren einen Investitionszuschuss in Höhe von jeweils 50 % der Anschaffungskosten ergänzend zu einer ggf. möglichen Landesförderung für die Beschaffung von 20 Stadtbahnfahrzeugen zum Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs (40 Mio. EUR), zur Ersatzbeschaffung von drei Zahnradbahnfahrzeugen (7,5 Mio. EUR) und für den Bau eines neuen Betriebshofes Nord (25 Mio. EUR) erhalten. Insgesamt beläuft sich der Zuschuss auf 72,5 Mio. EUR.</p>														
<p>Zuschüsse für</p> <ul style="list-style-type: none"> • 20 neue Stadtbahnfahrzeuge (40 Mio. Euro) • Neuer Stadtbahnbetriebshof (25 Mio. Euro) • 3 neue Zahnradbahnfahrzeuge (7,5 Mio. Euro) <p>Summe: 72,5 Mio. Euro</p>															
<table border="1"> <tr> <td>Klinikum Stuttgart</td> <td>39.145.000,00 EUR</td> </tr> <tr> <td>Württembergische Staatstheater (Opernsanierung)</td> <td>40.000.000,00 EUR</td> </tr> <tr> <td>Erwerb der Wasserversorgung</td> <td>110.000.000,00 EUR</td> </tr> <tr> <td>Rosensteintunnel (Projektrisiken/Zusatzkosten)</td> <td>43.000.000,00 EUR</td> </tr> <tr> <td>Investitionszuschuss an SSB</td> <td>72.500.000,00 EUR</td> </tr> <tr> <td>Stadtentwässerung Stuttgart (Träger-/Stadtdarlehen)</td> <td>29.380.000,00 EUR</td> </tr> <tr> <td>Verzicht Globaler Minderaufwand 2017</td> <td>29.000.000,00 EUR</td> </tr> </table>		Klinikum Stuttgart	39.145.000,00 EUR	Württembergische Staatstheater (Opernsanierung)	40.000.000,00 EUR	Erwerb der Wasserversorgung	110.000.000,00 EUR	Rosensteintunnel (Projektrisiken/Zusatzkosten)	43.000.000,00 EUR	Investitionszuschuss an SSB	72.500.000,00 EUR	Stadtentwässerung Stuttgart (Träger-/Stadtdarlehen)	29.380.000,00 EUR	Verzicht Globaler Minderaufwand 2017	29.000.000,00 EUR
Klinikum Stuttgart	39.145.000,00 EUR														
Württembergische Staatstheater (Opernsanierung)	40.000.000,00 EUR														
Erwerb der Wasserversorgung	110.000.000,00 EUR														
Rosensteintunnel (Projektrisiken/Zusatzkosten)	43.000.000,00 EUR														
Investitionszuschuss an SSB	72.500.000,00 EUR														
Stadtentwässerung Stuttgart (Träger-/Stadtdarlehen)	29.380.000,00 EUR														
Verzicht Globaler Minderaufwand 2017	29.000.000,00 EUR														

Abbildung 4.1: Investitionszuschuss an die SSB von der Landeshauptstadt Stuttgart

5 Verwaltungsinterne Standortsuche für einen Betriebshof im Stuttgarter Nordwesten

5.1 Betrieblich-technische Anforderungen an einen neuen Stadtbahnbetriebshof

Folgende Anforderungen für den neuen Stadtbahnbetriebshof wurden im Vorfeld der Suche definiert.:

- Eine Wagenhalle mit mindestens 40 Abstellplätzen (Abmessungen: rd. 45m x180m, 6m hoch)
- Eine Werkstatthalle mit zwei Werkstattgleisen und einem Waschgleis für die Wartung und Reinigung der Stadtbahnwagen, Lage direkt am Standort der Wagenhalle (Abmessungen: rd. 35m x 95m, 7,5m hoch).
- Gesamtanlagengröße mit ungefähren Abmessungen mit einer Länge von rd. 280m und einer Breite von rd. 120m. Der Flächenbedarf beträgt zwischen 3 und 4 Hektar.
- Die Realisierbarkeit muss bis 2023 aufgrund von Fahrzeugbeschaffung und Inbetriebnahme von Infrastrukturmaßnahmen für die Beseitigung der Kapazitätsengpässe möglich sein.
- Eine Erweiterungsfläche für zusätzliche Fahrzeugabstellungen sollte vorhanden sein, weil die Effizienz hinsichtlich baulichem Aufwand und Flächenverbrauch gegenüber einem weiteren Standort an einem einzigen Standort deutlich geringer ist.
- Die Rangiermöglichkeit muss unabhängig von den Betriebsgleisen sein, damit Rangierfahrten zwischen Werkstatt und Abstellhalle nicht auf den Streckengleisen stattfinden. Damit wird die Leistungsfähigkeit der Strecke nicht reduziert.
- Ein Dienstgebäude mit Betriebs- und Sozialräumen für StadtbahnfahrerInnen und Werkstättenarbeiter ist erforderlich.
- Rund 50 Parkplätze für die SSB-Mitarbeiter sind vor Ort vorzusehen.
- Der Betriebshof muss fußläufig von einer Stadtbahnhaltestelle erreichbar sein, damit Fahrer nach Ablösung und Dienstende im Stadtgebiet wieder zu ihren Pkw am Betriebshof zurückkommen können.
- Die Netzanbindung ist möglichst an eine Strecke mit Doppeltraktionslinie und mehreren Stadtbahnlinien zu planen, damit Leerfahrten zur Fahrzeugzuführung minimiert werden können.
- Die Anbindung an das Stadtbahnnetz muss in beide Richtungen gewährleistet sein, damit kein Wenden der Züge auf den Streckengleisen für die Zuführung von Stadtbahnwagen erforderlich ist. Dies würde die Leistungsfähigkeit der Streckengleise deutlich einschränken.
- Die Anbindung an das Stadtbahnnetz darf nicht über straßenbündigen Bahnkörper oder Kfz-Bahnübergänge gegeben sein, damit das Ausrücken früh morgens und das Einrücken nach Mitternacht nicht direkt in Wohngebieten stattfindet (Lärmproblematik!) und keine Abhängigkeit vom Kfz-Verkehr gegeben ist (Unfallhäufigkeit).
- Die Abstellhalle und die Werkstatt sind über zwei Gleise ans Netz anzubinden, damit eine Redundanz besteht. Der Betriebshof darf nie komplett vom Stadtbahnnetz infolge einer Weichenstörung etc. getrennt sein.
- Eine ausreichend gute Kfz-Zufahrt für StadtbahnfahrerInnen und für die Anlieferung ist erforderlich.

5.2 Flächensuchlauf für einen neuen Stadtbahnbetriebshof

Im Sommer 2016 startete der Flächensuchlauf nach potentiellen Flächen für den neuen Stadtbahnbetriebshof im Stuttgarter Norden. Der Suchlauf wurde gemeinsam vom Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung der Landeshauptstadt Stuttgart und der SSB durchgeführt. Zudem wurde das Amt für Umweltschutz für die verschiedenen näher betrachteten Standorte um seine Einschätzung und Bewertung gebeten.

Insgesamt 13 Standorte wurden verwaltungsintern geprüft und bewertet. Für 7 Standorte wurde eine konkrete Planung entwickelt und eine vertiefende Untersuchung durchgeführt

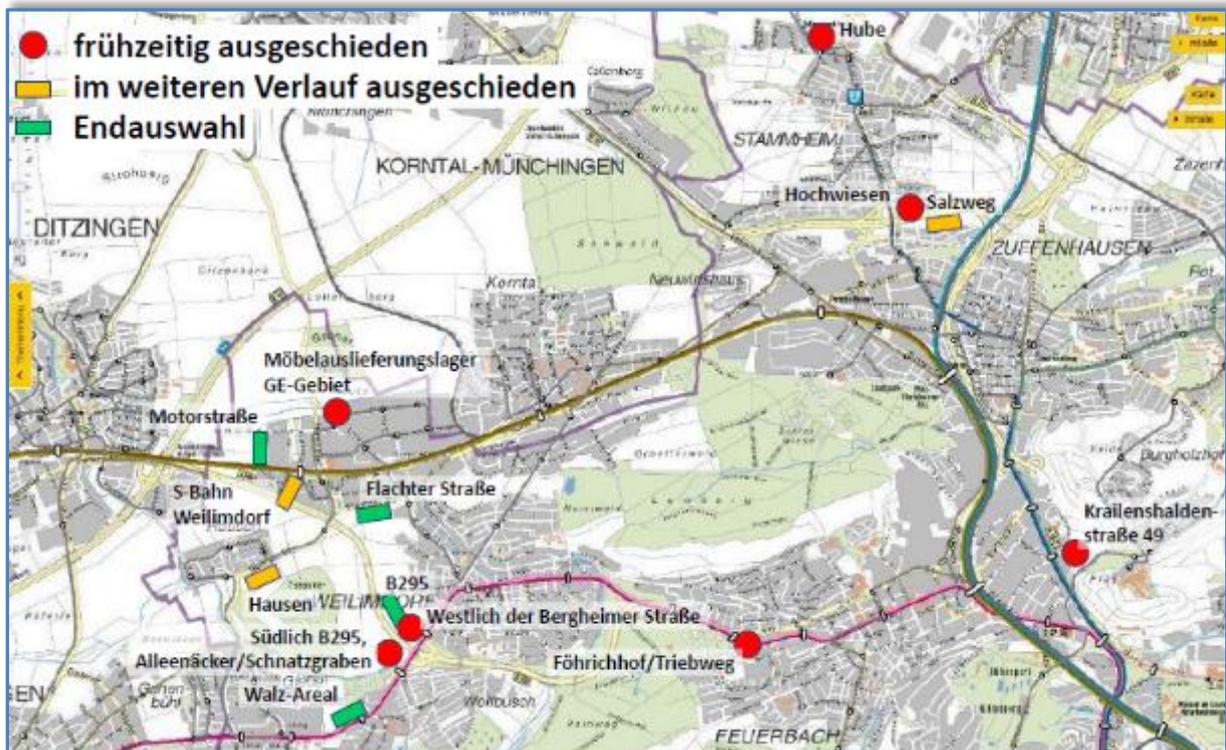


Abbildung 5.1: Untersuchte Standorte

Bewertungskriterien

- Anforderungen aus dem Stadtbahnbetrieb
- Realisierung (Kosten, Zeitplan, Hemmnisse)
- Konfliktpotenzial Anwohner/Bürger
- zusätzliches ÖPNV-Angebot
- Stadtplanung, Landschaftsplanung, Raumplanung
- Naturschutz, Boden, Grundwasserschutz, Stadtklima

Frühzeitige ausgeschiedene Varianten:

- Südlich B295, Alleenäcker/Schnatzgraben, Weilimdorf
- Westlich der Bergheimer Straße, Weilimdorf
- Möbelauslieferungslager GE-Gebiet, Weilimdorf
- Föhrichhof/Triebweg, Feuerbach
- Krailenshaldenstraße 49, Feuerbach
- Hube, Stammheim
- Hochwiesen, Stammheim

Im weiteren Verlauf ausgeschiedene Varianten

- Hausen, Weilimdorf
- S-Bahn Weilimdorf, Weilimdorf

- Salzweg, Zuffenhausen

5.3 4 Varianten in der Endauswahl des verwaltungsinternen Suchlaufs:

- Walz-Areal, Weilimdorf
- B295, Weilimdorf
- Flachter Straße, Weilimdorf
- Motorstraße, Weilimdorf

5.3.1 Bergheim – Walz-Areal



Abbildung 5.2: Lageplan des Standorts Bergheim – Walz-Areal

- nur 30 der 40 Stellplätze in Halle möglich, Rangiergleis mit aufwändiger Trassierung
- nur ein Werkstattgleis, daher Erweiterung der Werkstätte Möhringen und kostenintensive Überführungsfahrten erforderlich
- Keine Erweiterungsmöglichkeiten
- direkt an Bestandsstrecke angebunden, höherer baulicher Aufwand für Geländemodellierung
- Rechtsverfahren wegen Lärmschutzkonflikten und enteignungsgleichem Eingriff bei Aussiedlerhof
-> Risiko Verzögerung und Probleme für Planfeststellung
- Eingriff in private landwirtschaftliche Flächen; aufwändige Flächenfreimachung
- hohe Lärmimmissionen, besonderer Immissionsschutz erforderlich; großes Konfliktpotenzial mit Anwohnern; Frage, ob Grenzwerte eingehalten werden können, ist noch offen
- negativer Eingriff in die Zugänglichkeit der Sportflächen; Eingriff in Fuß-/ Radwegverbindung Wolfbusch-Giebel
- kein zusätzliches ÖPNV-Angebot

- Entwicklung im Außenbereich; Nachnutzung eines vorbelasteten, heute brachliegenden Bereichs (Gärtnereigelände); dicht an verdichteten Wohngebieten und Sportflächen; Entwicklung in einer Gemengelage
- integrierte Lage im Siedlungsgefüge: eine städtebauliche/architektonisch hochwertige Betriebshalle ist notwendig ggf. unter Berücksichtigung einer Kombi-Nutzung mit Sport -> Architekturwettbewerb erforderlich
- Ausgleich für Baumbestand erforderlich; Eingriff in LW-Fläche
- Kaltluftproduktionsgebiet; Grünbereich zw. Giebel und Bergheim Bestandteil eines verbindenden Grünkorridors mit bedeutender Klimaaktivität
- Schutzgut Mensch (Lärm) maßgeblich betroffen

Gesamteinschätzung von LHS und SSB:

Standort ist nicht geeignet

Hauptgrund: Lärmbeeinträchtigung der Anwohner

5.3.2 Weilimdorf – B295 / Rennstraße



Abbildung 5.3: Lageplan des Standorts Weilimdorf – B295 / Rennstraße

- Vorgaben Stadtbahn erfüllt; Erweiterungsmöglichkeiten vorhanden (im weiteren Verlauf zu klären, u. a. Nähe zu Wohnen)
- Weiterführung bis Weilimdorf Gewerbegebiet / S-Bahn empfohlen; Zusatzkosten für Weiterführung bis Flachter Straße: (10-15 Mio. Euro); Variantenprüfung Erschließung im GE-Gebiet erforderlich
- Inbetriebnahme Dez. 2023 realistisch

- Eingriff in private landwirtschaftliche Flächen und stärkerer Eingriff in Kleingärten
- reine Betriebshofzufahrt erzeugt Lärmproblem bei gegenüberliegendem Wohngebäuden; in Verbindung mit Trassenbau nach Weilimdorf Bf ist die Lärmproblematik beherrschbar
- Zuwegung MIV durch Wohngebiet
- Störung der grünen Mitte von Weilimdorf um Fasanengarten
- Entwicklung im Außenbereich; Lage in der offenen Landschaft ohne siedlungsstrukturelle Anbindung an die bestehende Ortslage -> Beitrag zur Zersiedelung
- Eingriff in Landschaftsschutzgebiet; LSG-Änderungsverfahren zur Neuabgrenzung erforderlich
- Lage im regionalen Grünzug; Vorbehaltsgebiet für Landschaftsentwicklung; Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft
- Wegfall von Streuobstbestand, Kleingärten und LW-Flächen; aus Sicht der Umweltbelange hochwertiger Bereich; in der Summe höherwertige Biototypen betroffen; umfangreiche Kompensationsmaßnahmen erforderlich
- hohe Bodenqualität
- Kaltluftproduktionsgebiet
- Schutzgüter Landschaft, Pflanzen und Tiere maßgeblich betroffen

Gesamteinschätzung von LHS und SSB:

Standort ist nicht geeignet

Hauptgrund: Lage in der offenen Landschaft ohne siedlungsstrukturelle Anbindung an die bestehende Ortslage

5.3.3 Weilimdorf – Flachter Straße

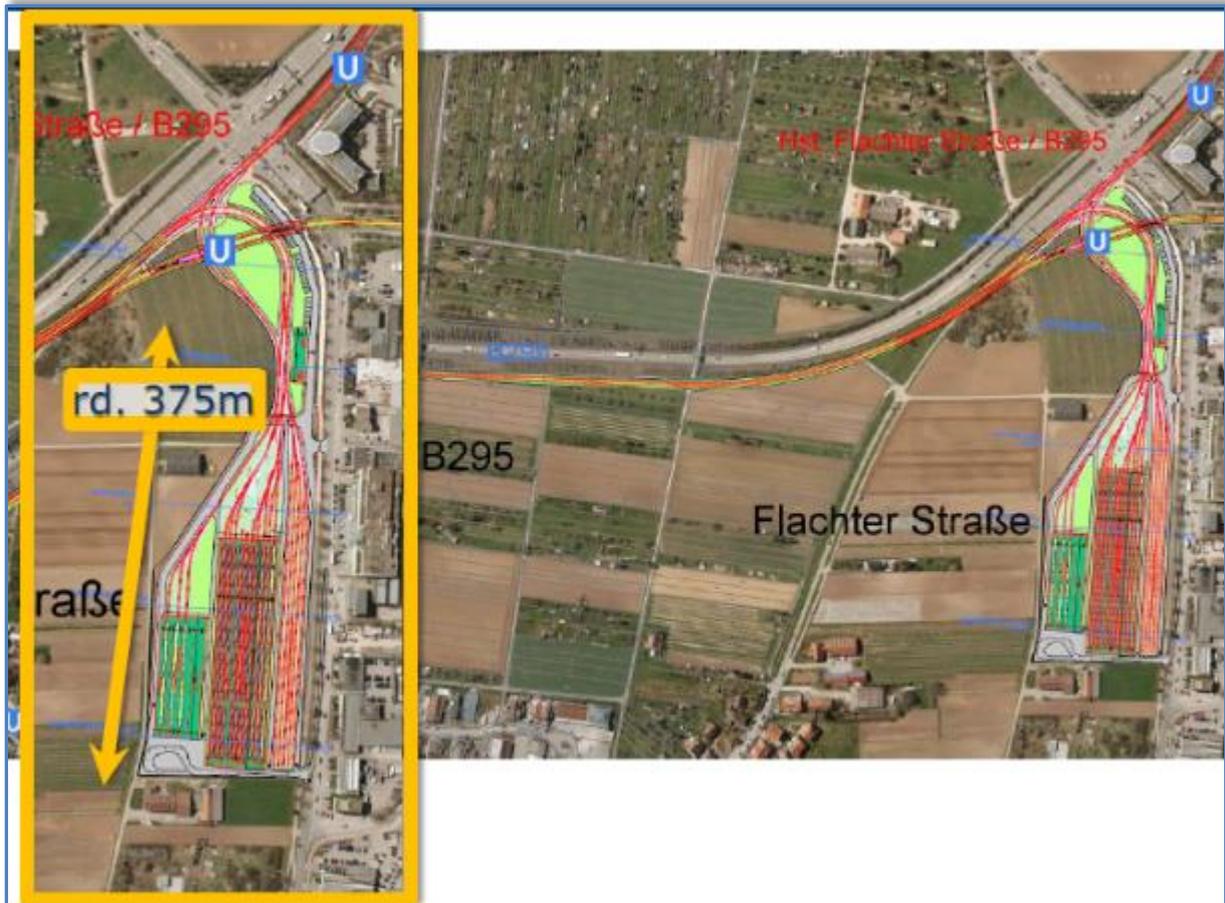


Abbildung 5.4: Lageplan des Standorts Weilimdorf – Flachter Straße

- Vorgaben Stadtbahn erfüllt; Erweiterungsmöglichkeiten vorhanden (im weiteren Verlauf zu klären, u. a. Nähe zu Wohnen)
- Anbindungstrasse erforderlich (wird bei Realisierung vom Linienverkehr genutzt); Länge: rd. 1,2 km, 10-15 Mio. Euro; Variantenprüfung Erschliessung im GE-Gebiet erforderlich
- Inbetriebnahme Dez. 2023 realistisch
- Eingriff in private landwirtschaftliche Flächen und Kleingärten (in der Zuwegung); Nähe zu LW-Betrieb
- Lärm unproblematisch wg. Gewerbegebiet
- Anbindung von Gewerbegebiet und S-Bahnhalt Weilimdorf an das Stadtbahnnetz als zus. ÖPNV-Angebot
- Entwicklung im Außenbereich; direkt am Gewerbegebiet; gute Nutzungszuordnung; direkte Angrenzung an den Aussiedlerhof, jedoch genügend baulicher Abstand möglich
- Erforderlichkeit architektonisches Wettbewerbsverfahrens mit Berücksichtigung d. besonderen standortspezifischen Anforderungen (Bspw. Klima) sind im Weiteren zu klären
- Eingriff in Landschaftsschutzgebiet; LSG-Änderungsverfahren zur Neuabgrenzung erforderlich

- Lage im regionalen Grünzug; Vorbehaltsgebiet für Landschaftsentwicklung; Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft; Ferngasleitung (Bestand)
- Eingriff in LW-Fläche
- hohe Bodenqualität
- klimatische bedeutende Frischluftschneise Reisachmulde mit erheblicher klimatischer Bedeutung für die Versorgung mit Kalt- und Frischluft; Kaltluftproduktions-/ Sammelgebiet;
-> Notwendigkeit für Optimierung der Planung hinsichtlich Baukörperform, -größe, -positionierung, Tieferlegung, Überdeckungung
- Schutzgut Klima/Luft maßgeblich betroffen

Gesamteinschätzung von LHS und SSB:

Standort ist eingeschränkt geeignet

Einschränkung: Lage in klimatisch bedeutender Frischluftschneise (Reisachmulde)

5.3.4 Weilimdorf – Motorstraße (Nordanbindung)



Abbildung 5.5: Lageplan des Standorts Weilimdorf – Motorstraße Nordanbindung

- Vorgaben Stadtbahn erfüllt; Erweiterungsmöglichkeiten vorhanden (im weiteren Verlauf zu klären, u. a. angrenzend an regionale Grünzäsur)
- teilweise straßenbündige Zuführung
- Anbindungstrasse erforderlich (wird bei Realisierung vom Linienverkehr genutzt); Länge: rd. 2,5 km, rd. 40 Mio. Euro (aufwändiger Umbau der Straßen im GE-Gebiet mit Leitungsverlegung im Bestand, vergleichbar Wallgraben); ggf. Alternativenprüfung Weissacher Str.
- Nutzen-Kosten-Relation und damit Förderfähigkeit fraglich
- aufwändiger Straßenumbau ist zeitkritisch: Inbetriebnahmetermine Dez. 2023 nicht möglich;
-> Verzögerung der Kapazitätserweiterung U1
- Eingriff in private landwirtschaftliche Flächen und Kleingärten (in der Zuwegung)
- Lärm unproblematisch wg. Gewerbegebiet
- Anbindung von Gew.gebiet und S-Bahnhalte Weilimdorf an das Stadtbahnnetz als zus. ÖPNV-Angebot

- Entwicklung im Aussenbereich; direkt am Gewerbegebiet; gute Nutzungszuordnung; Arrondierung Gewerbegebiet; Erforderlichkeit architektonisches Wettbewerbsverfahrens ist im Weiteren zu klären
- Eingriff in Landschaftsschutzgebiet; LSG-Änderungsverfahren zur Neuabgrenzung erforderlich
- Regionale Grünstreifen angrenzend; Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft
- Entfall von stadtbildprägendem Baumbestand in Hemminger Straße; Eingriff in LW-Fläche
- sehr hohe Bodenqualität
- Zone III A Wasserschutzgebiet, ggf. Befreiung v. Wasserschutzgebietsverordnung erf.
- Kaltluftproduktions-/ Sammelgebiet
- Schutzgut Boden

Gesamteinschätzung von LHS und SSB:

Standort ist eingeschränkt geeignet

Einschränkung: sehr aufwändiger Straßenumbau in der Hemminger Straße, teilweise straßenbündige Führung

5.4 Empfehlung zur Weiterverfolgung

Ausgehend von diesen Bewertungen wurde vereinbart, die Betriebshofstandortvarianten

- Flachter Straße
- Motorstraße (abh. vom tiefergehend zu prüfenden Kosten- und Zeitaufwand; Prüfergebnis kann ggf. zum Ausschluss führen)

der weiteren Planung zugrunde zu legen (in Kombination mit einer Stadtbahnverlängerung zum S-Bahnhof Weilimdorf).

6 Diskussion der Standortvarianten in der Öffentlichkeit und Prüfung weiterer Standortvorschläge

Im Januar, Februar und März 2018 wurden die beschriebenen vier Varianten mit der genannten Empfehlung im Umwelt- und Technikausschuss des Stuttgarter Gemeinderates, im Bezirksbeirat Weilimdorf und in einer Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellt.

Neben erheblicher Kritik insbesondere aus der Bürgerschaft an dem Standort Flachter Straße wurde von Kommunalpolitik und Bürgerschaft um Prüfung einer Reihe von weiteren Standortvarianten gebeten.

Diese wurden von der SSB weiter ausgearbeitet, wie zuvor zusammen mit den Ämtern der LHS bewertet und im März 2018 der Öffentlichkeit vorgestellt.



Abbildung 6.1: Vorschläge für weitere Betriebshofstandorte

6.1 Bewertung der weiteren Betriebshofstandorte

6.1.1 Hausen

Nicht näher untersucht, da Lage inmitten der Freifläche und westlich der B295 (-> Brücke notwendig auf dem Weg zur S-Bahn) und Lage in unmittelbarer Nähe zum Wohngebiet (Lärmproblem).

6.1.2 Recyclinghof und Möbellager

Nicht näher untersucht, da sich die Flächen auf gewerblich genutzten Grundstücken in Privatbesitz befinden und die Zuführung wie bei der Variante Motorstraße über die Hemminger Straße führt (sehr hoher baulicher Aufwand).

6.1.3 Parkplätze Weissacher Str.



Abbildung 6.2: Lageplan des Standorts Weilimdorf – Parkplätze Weissacher Str.

Auf den Flächen befinden sich baurechtlich notwendige, private Stellplätze der privaten Gewerbeanlieger, für die Ersatz geschaffen werden müsste. Die Motorstraße müsste tiefer gelegt werden, was ein unverhältnismäßiger Aufwand wäre. Die Anlage läge am Ende bis zu 8m über dem Gelände.

Gesamteinschätzung von LHS und SSB:
Standort ist nicht geeignet

6.1.4 Straßenäcker

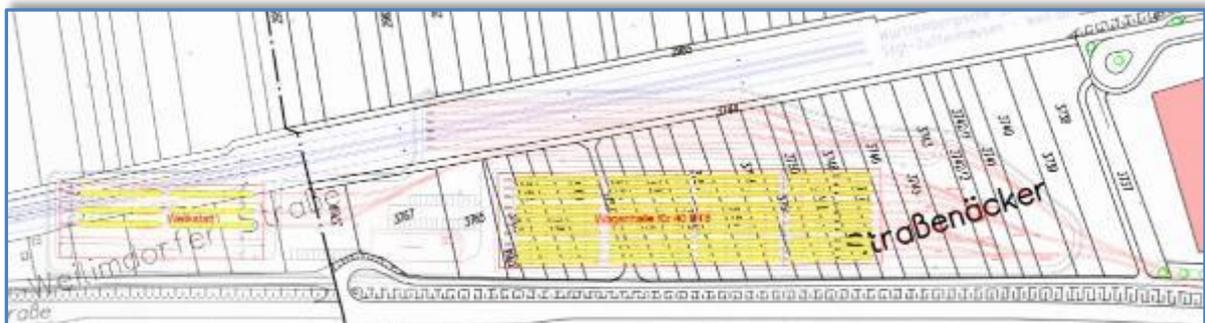


Abbildung 6.3: Lageplan des Standorts Weilimdorf - Straßenäcker

Die Fläche ist für einen Betriebshofstandort nicht groß genug. Die spitzulaufende Form des Geländes zwischen B295 und DB-Strecke Zuffenhausen – Calw wird in Richtung Westen zu schmal.

Gesamteinschätzung von LHS und SSB:
Standort ist nicht geeignet

6.1.5 Sergraben

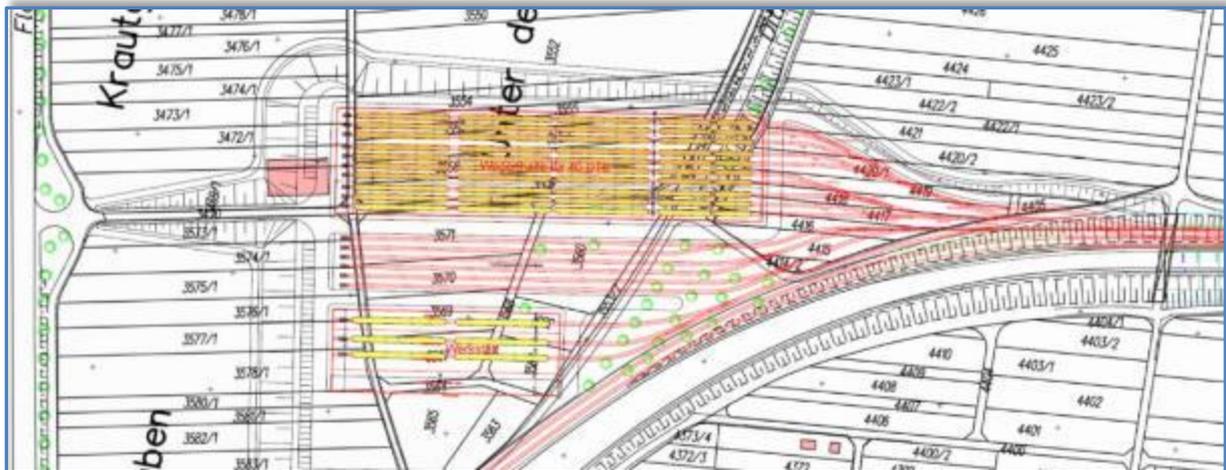


Abbildung 6.4: Lageplan des Standorts Weilimdorf – Sergraben

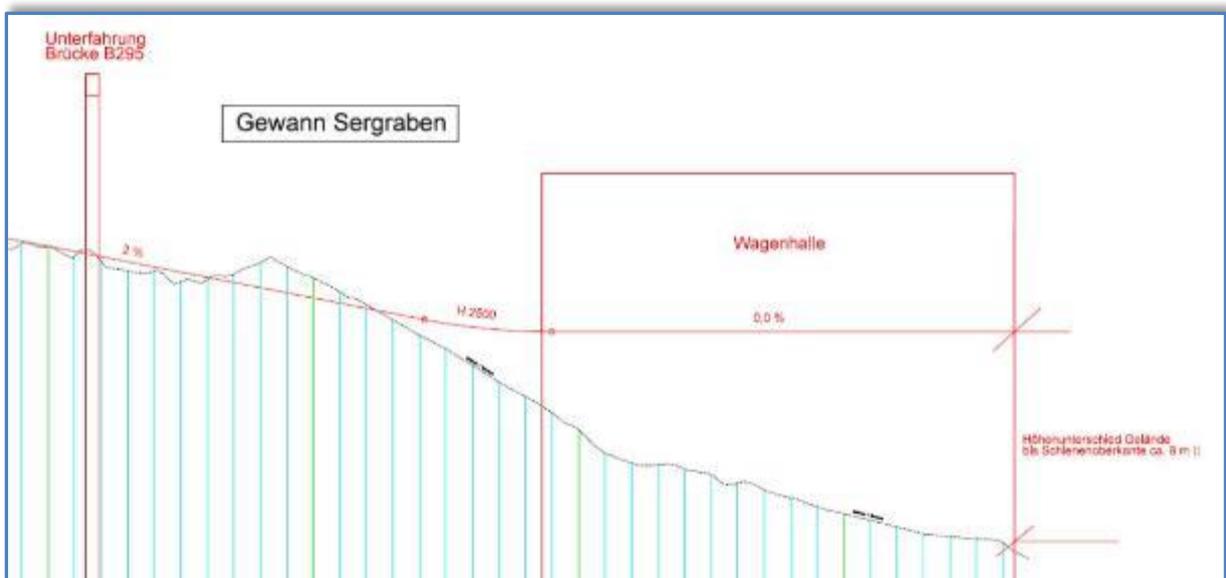


Abbildung 6.5: Längsschnitt des Standorts Weilimdorf – Sergraben

Die Anlage wurde möglichst weit südlich angeordnet, damit die Reissachmulde nicht völlig „verriegelt“ wird. Eine Restbreite für die Kaltluftschneise von 130m verbleibt somit. Die Höhe unter der Feldwegbrücke „Ob der Ditzinger Straße“ wird maßgebend. Die Anlage liegt an ihrem nördlichen Ende 8m über dem Gelände. Damit stellt diese Anlage eine optische städtebauliche Barriere dar. Diese Variante wird verworfen.

Gesamteinschätzung von LHS und SSB:
Standort ist nicht geeignet

6.1.6 P+R-Platz



Abbildung 6.6: Lageplan des Standorts Weilimdorf – P+R-Platz

Fläche reicht für Zuführung und Weichenharfe nicht aus.

Gesamteinschätzung von LHS und SSB:
Standort ist nicht geeignet

6.1.7 Motorstraße Südanbindung

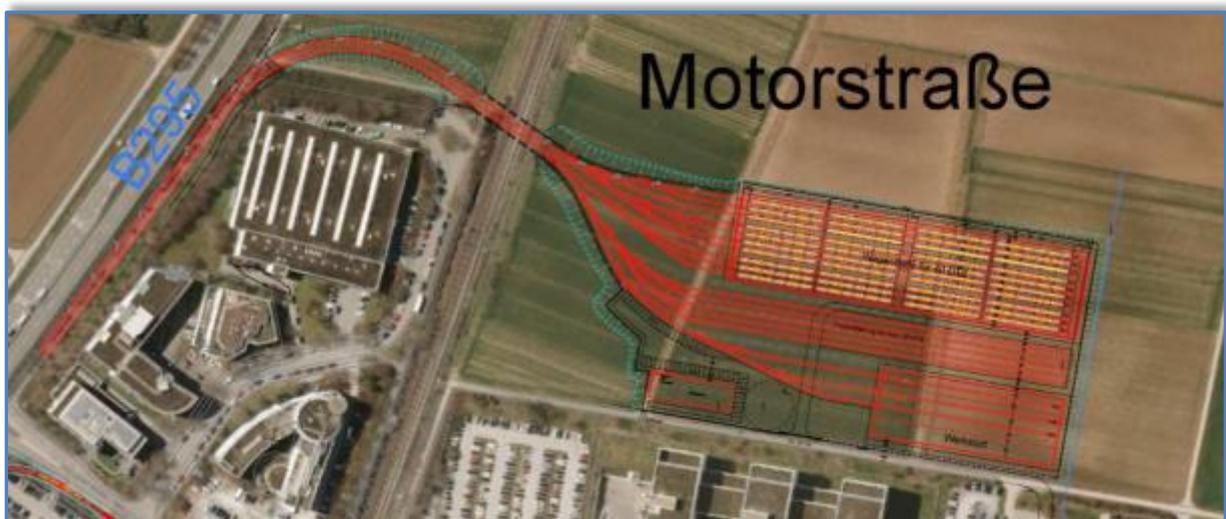


Abbildung 6.7: Lageplan des Standorts Weilimdorf – Motorstraße Südanbindung

- Zuführung erfolgt entlang der B295 und mit Unterfahrung der S-Bahn.
- Lage wurde so optimiert, dass regionaler Grünzug und Überschwemmungsfläche nicht tangiert werden.

- Gelände fällt in Richtung Lindenbach so stark, dass Betriebshof auf dem Niveau der Unterführung gebaut werden kann.
- Ende der Anlage max. 1-2m über Gelände.
- Nachteilig: sehr hohe Bodenqualität
- Ein landwirtschaftlicher Betrieb ist fast ausschließlich vom Flächenverlust betroffen.

Gesamteinschätzung von LHS und SSB:
Standort ist geeignet

6.2 Empfehlung zur Weiterverfolgung

Ausgehend von diesen Bewertungen wurde vereinbart, die Betriebshofstandortvarianten

- Motorstraße-Süd
- Flachter Straße

der weiteren Planung zugrunde zu legen (in Kombination mit einer Stadtbahnverlängerung zum S-Bahnhof Weilimdorf).

6.2.1 Zusätzliche Anforderungen im Hinblick auf die ÖPNV-Anbindung

Während bis zu diesem Zeitpunkt der Standortdiskussion vor allem die Verträglichkeit der verschiedenen Standorte im Hinblick auf die unterschiedlichen Schutzgüter für die Abwägung bestimmend war, wurde nun durch die Kommunalpolitik sehr stark die zusätzliche Anforderung formuliert, dass man sich von dem Gesamtprojekt eine stärkere Verbesserung der ÖPNV-Anbindung im Stadtbezirk erhofft, als bisher dargestellt. In diesem Zusammenhang wurde insbesondere der Stadtteil Hausen genannt, dessen Anbindung an das Stadtbahnnetz seit vielen Jahren diskutiert wird.

Die mit den Standorten Motorstraße-Süd und Flachter Straße verbundene Anbindung des Weilimdorfer Bahnhofs an die U13 wurde explizit als nicht ausreichend zur Kompensation des Eingriffs in den Stadtbezirk erachtet. Daher war es nötig, die gesamte Standortdiskussion unter dem Aspekt möglicher Linienführungen der U13 und der Anbindung des Stadtteils Hausen neu aufzunehmen.

6.3 Diskussion der U13-Linienverlängerung

Aufgrund der Tatsache, dass der neue Betriebshof eine relativ lange Zuführungsstrecke bis zum vorhandenen Stadtbahnnetz benötigt, war frühzeitig klar, dass diese neuen Gleise auch zur Verbesserung des Stadtbahnangebotes vor Ort genutzt werden sollten. Hierfür kommt die U13 in Frage, da diese ab Dezember 2018 ganztägig an der Haltestelle Feuerbach Pfostenwäldle endet. Die bisherige Erschließungsfunktion in der Hauptverkehrszeit bis Giebel übernimmt dann die neue Linie U16 Fellbach-Giebel.

6.3.1 U13-Verlängerung Weilimdorf S-Bahn

Die SSB hatte in Kombination mit den nördlich der B295 gelegenen Betriebshofstandorten eine Verlängerung der U13 entlang der B295 bis zum S-Bahnhalt Weilimdorf vorgeschlagen und auch verkehrlich bewertet.



Abbildung 6.8: Verkehrliche Wirkung der U13-Verlängerung Weilimdorf S-Bahn

Die verkehrliche Berechnung mit dem aktuellen Verkehrsmodell des VRS ergab folgende Fahrgastnachfrage:

zus. Fahrgäste pro Tag:

- 980 auf Bestandsstrecke
- 1.160 auf Neubaustrecke
- GESAMT: 2.140

Diese Variante verfügt über eine sehr gute Umsteigesituation zwischen S-Bahn und Stadtbahn, so dass auch eine gewisse Entlastungswirkung der S-Bahn zu erwarten ist.

Nachteilig ist, dass der Stadtteil Hausen, dessen Anbindung an das Stadtbahnnetz seit vielen Jahren kommunalpolitisch gewünscht ist, nur sehr entfernt erschlossen wird.

6.3.2 U13-Verlängerung Hausen

Der Erschließung des Stadtteils Hausen wird wie erwähnt eine große Bedeutung zugewiesen, da er, anders als das Gewerbegebiet Weilimdorf mit seinem S-Bahnhalte, bisher über gar keinen Schienenanschluss verfügt. Dieser Ansatz bedingt jedoch eine Führung der Stadtbahngleise auf der Südseite der B295, da eine ebenerdige Querung der B295 nicht genehmigungsfähig wäre und eine planfreie Querung im beengten Bereich entlang der Südseite des Gewerbegebietes sehr große und kritisch einzubindende bauliche Maßnahmen mit sich bringen würde. Folgerichtig müsste dann auch der Standort des Betriebshofes auf der Südseite der B295 liegen. Daher wurden weitere Varianten mit einer Lage des Betriebshofs südlich der B295 und einer Führung der Stadtbahn nach Hausen entwickelt.

Bei der Entwicklung der neuen Trassierungen der U13-Verlängerung wurde versucht, wieder eine Haltestelle am Knotenpunkt mit der Flachter Straße zu realisieren und außerdem eine Haltestelle einzurichten, die so dicht als möglich an der südlichen Rampe der Fußgängerbrücke über die B295 zur S-Bahn Weilimdorf liegt, um diesen Umstieg mit einem Fußweg von rund 300m weiterhin zu ermöglichen



Abbildung 6.9: Verkehrliche Wirkung der U13-Verlängerung Hausen

Die verkehrliche Berechnung mit dem aktuellen Verkehrsmodell des VRS ergab folgende Fahrgastnachfrage:

zus. Fahrgäste pro Tag:

- 980 auf Bestandsstrecke
- 910 auf Neubaustrecke
- GESAMT: 1.890

Das Gewerbegebiet Weilimdorf wird bei dieser Variante nur in Randlage angebunden, die Verknüpfung mit der S-Bahn erfolgt über einen längeren Fußweg. Dies dämpft die Inanspruchnahme der neuen Strecke ebenso wie die Entlastungswirkung auf die S-Bahn. Stattdessen wird der Stadtteil Hausen sehr gut erschlossen, was den Nutzenausfall jedoch nicht vollständig aufwiegen kann. Absolut gesehen sind die beiden Varianten aber nahezu gleichauf.

6.3.3 Einschätzung der beiden Varianten und weitere Potenziale (Ditzingen)

Die verkehrliche Bewertung gibt nur sehr geringe Unterschiede zwischen den beiden Varianten wieder, wobei zu berücksichtigen ist, dass diese Berechnung auf einem sehr groben Modellierungslevel erfolgte und somit gewisse Bandbreiten bei den Ergebnissen eingeräumt werden müssen.

Somit liegt die Entscheidung für eine der beiden Varianten daran, welcher Erschließungsvariante das höhere Gewicht eingeräumt wird. Der entscheidende Unterschied zwischen den beiden Varianten ergibt sich aus der Betrachtung der weiteren Potenziale, die im Rahmen von weiteren Ausbaustufen ausgehend von den hier dargestellten Planungen möglich sind. Während die Variante S-Bahn Weilimdorf aus bautechnischen Gründen praktisch keine Verlängerungsmöglichkeit in Richtung Gewerbegebiet mehr erlaubt, erlaubt die Variante Hausen eine Fortführung in Richtung der Stadt Ditzingen und dort insbesondere in Richtung der Gewerbegebiete, in denen u.a. die Firmen Trumpf und Thales angesiedelt sind, und in denen auch noch weitere Flächen aufgesiedelt werden können.

6.4 Technische Probleme bei den Nordvarianten

In der fortlaufenden technisch planerischen Verfeinerung der bisherigen Planungen wurden im Laufe des Diskussionsprozesses verschiedene Probleme identifiziert, deren Umfang zu Beginn des Diskussionsprozesses noch nicht vollständig erkennbar waren und die neben der Diskussion über die U13-Führung im weiteren Verlauf ebenfalls Grund für die Entwicklung weitere Varianten waren, die von einer Führung der Stadtbahn auf der Südseite der B295 ausgehen.

6.4.1 Ausschleifung aus der Bestandsstrecke

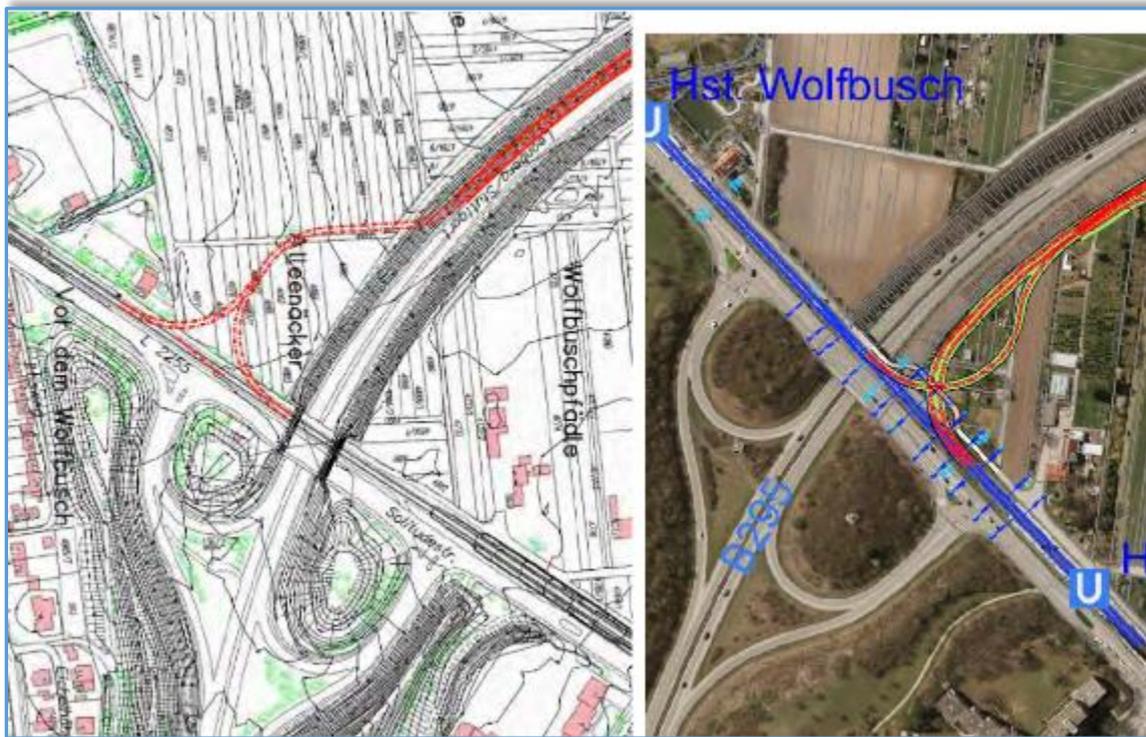


Abbildung 6.10: Ausschleifung aus der Bestandsstrecke südlich der B295 (links) und nördlich der B295 (rechts)

Die Ausschleifung aus der Bestandsstrecke verursacht bei der Variante nördlich der B295 (rechts im Bild) durch die Lage der Abzweigweichen in der Kuppe vor der B295-Brücke gleisbautechnische Probleme, die eine umfangreiche Anpassung der Bestandgleise erfordern. Zudem müssen, um vom neuen Betriebshof betrieblich flexibel in beide Richtungen ausrücken zu können, die beiden 50m-Bögen gekreuzt werden. Dies ist unter Instandhaltungsgesichtspunkten ungünstig, vor allem aber verursacht solch ein Element zusätzlichen Lärm, was im Hinblick auf die links unten in der Abbildung dargestellte große Wohnbebauung kritisch zu bewerten ist.

Stattdessen liegt die Ausschleifung bei der Variante südlich der B295 (links im Bild) in der Ebene und kann aufgrund der Platzverhältnisse mit einer klassischen Gleistulpe ausgeführt werden, die ohne die kritische Gleiskreuzung auskommt.

6.4.2 Querung der Flachter bzw. der Gerlinger Straße

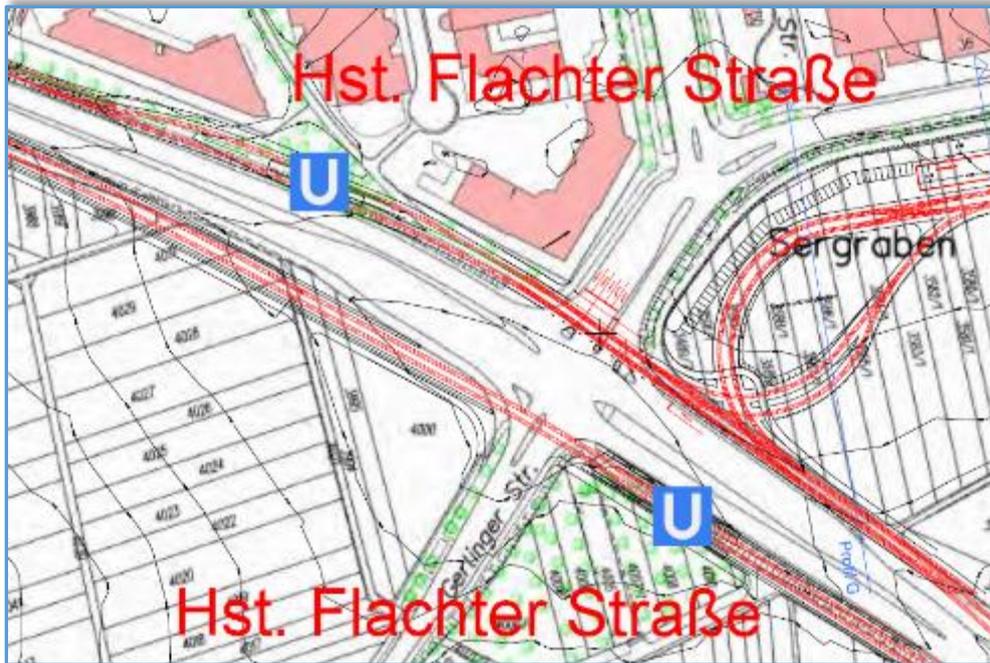


Abbildung 6.11: Querung der Flachter (oben) bzw. der Gerlinger Straße (unten)

Die einzige Straßenquerung im Verlauf der Trasse erfolgt am Knotenpunkt mit der Gerlinger und der Flachter Straße.

Bei den Nord-Varianten muss im Zuge der B295 der nördliche Arm des Knotenpunktes, die Flachter Straße gequert werden. Dieser Arm ist sehr hoch belastet, da über diese Straße ein Großteil des Zulaufs von der Autobahn ins Gewerbegebiet Weilimdorf erfolgt. Zudem muss der Verkehr ins Gewerbegebiet unmittelbar nach dem Knotenpunkt erneut links abbiegen, was in der Hauptverkehrszeit regelmäßig zu Rückstauwirkungen auf die B295 führt, von denen bei der Führung der Stadtbahn nördlich der B295 auch die Stadtbahngleise betroffen wären.

Bei der Führung der Stadtbahn südlich der B295 muss lediglich die Gerlinger Straße gequert werden, die von einem geringeren Verkehrsaufkommen belastet ist, so dass deutlich weniger negative Beeinträchtigungen des Stadtbahnverkehrs durch den Kfz-Verkehr zu erwarten sind.

6.4.3 Konflikt mit Parkdeck



Abbildung 6.12: Konflikt mit Parkdeck bei Führung der U13 zur S-Bahn Weilimdorf

Bei den nördlich der B295 gelegenen Varianten ist angedacht, die U13 an einer Haltestelle im unmittelbaren Umfeld der S-Bahn Weilimdorf enden zu lassen. Um diesen günstig gelegenen Ort zu erreichen, muss aber eine 90-Grad-Kurve von der B295 in die Weisacher Straße erfolgen. Da die Stuttgarter Stadtbahnfahrzeuge nur einen Mindestradius von 50m befahren können, entsteht ein baulicher Konflikt mit dem dort liegenden privaten Parkdeck, das private Hotelparkplätze sowie öffentliche P+R-Parkplätze beinhaltet. Um an dieser Stelle die betrieblich dringend notwendige zweigleisige Führung realisieren zu können, müsste ein Teil der Parkdecks abgerissen werden, oder eine sehr aufwändige straßenbündige Gleisführung mit umfangreichem Straßenumbau realisiert werden.

Bei der südlichen Variante liegt die Haltestelle von der S-Bahn gesehen jenseits der B295 und beinhaltet keinerlei Konflikte mit bestehenden Bauwerken oder Straßen.

6.5 Weitere Standortvarianten südlich der B295

Ausgehend von der beschriebenen Führung der U13-Trasse nach Hausen mit Verlängerungsoption nach Ditzingen sowie aufgrund der beschriebenen technischen Probleme der Nordvarianten wurden zwei weitere Standortvarianten für den Betriebshof entwickelt.

Die erste „südlich B295“ schließt südlich an das Gewerbegebiet Weilimdorf an. Die zweite „bei Ditzingen-Ost“ schließt unmittelbar östlich an das bis zur Gemarkungsgrenze heranreichende Ditzinger Gewerbegebiet Ditzingen-Ost an, liegt aber ebenfalls komplett auf der Gemarkung der Landeshauptstadt Stuttgart.

In beiden Fällen wurden die U13-Gleise möglichst weitgehend mit dem Betriebshofgelände und der B295 gebündelt, um die Flächenzerschneidungen zu minimieren. Die Distanz zu den Wohngebäuden am Nordrand von Hausen wurde maximiert und es wird eine zentrale Haltestelle in Hausen angefahren.

Zudem wurde die Endhaltestelle immer so positioniert, dass eine Weiterführung nach Ditzingen möglich ist.

6.5.1 Südlich B295



Abbildung 6.13: Lageplan des Standorts südlich B295

- Stadtbahntechnische Belange sehr gut erfüllt
- Bahnübergang am Südenende der Fußgängerbrücke notwendig
- Standortvariante „südl. B295“ liegt im zentralen Bereich einer regionalen Grünzäsur
- Standort fügt sich nicht in die Umgebung ein und führt zu einer massiven Zerschneidung bestehender Freiflächen.
- Ein landwirtschaftlicher Betrieb ist fast ausschließlich vom Flächenverlust betroffen, so dass dieser Betrieb in seiner Existenz gefährdet sein könnte.

Gesamtschätzung von LHS und SSB:
Standort ist nicht geeignet

6.5.2 Bei Ditzingen-Ost

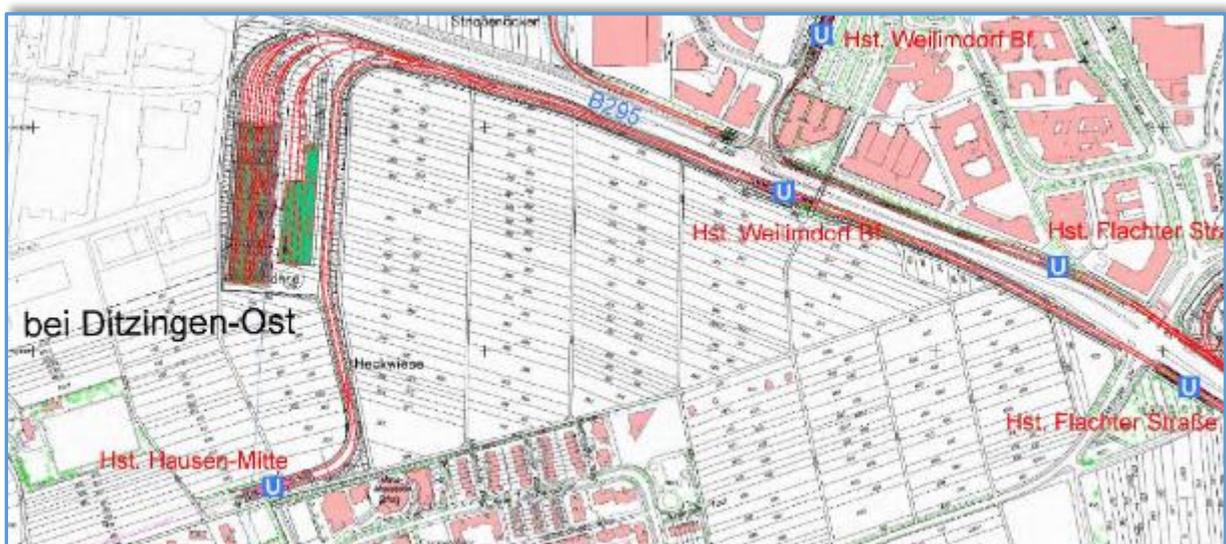


Abbildung 6.14: Lageplan des Standorts bei Ditzingen-Ost

- Stadtbahntechnische Belange sehr gut erfüllt
- auf Bahnübergang bei Fußgängerbrücke kann verzichtet werden
- Sehr gute Bündelung der Verkehrswege:
komplette Zuführungstrasse verläuft parallel zur B295
- IV-Erschließung über vorhandene Straße des Gewerbegebiets
- Zentraler Bereich der Grünzäsur wird freigehalten; integrierte Lage/städtebauliche Bindung zur Bestandsbebauung; geringere Störung der Raumstruktur und des Landschaftsbilds als „südl. B295“
- Bodenqualität vergleichbar dem Standort „südl. B295“, aber Betroffenheit der landwirtschaftlichen Betriebe verteilt sich „auf mehrere Schultern“
- Lage im Landschaftsschutzgebiete (wie alle anderen Standorte bis auf Walz-Areal) -> LSG-Änderungsverfahren erforderlich
- Lage im Wasserschutzgebiet (wie Motorstraße)
-> Ausnahmegenehmigung erforderlich
- Maximale Distanz der Stadtbahnanlagen zu den Wohngebäuden für die Strecke nach Hausen; trotzdem gute, zentrale Erschließung Hausens
- Kaltluftproduktions-/ Sammelgebiet, Eingriff in Nord-Süd-orientierte Kaltluftabflüsse, daher nachteiliger als „südl. B295“, aber besser als Flachter Straße
- Stadtbahnverlängerung nach Ditzingen möglich

Um den Eingriff in den Rand der Grünzäsur noch weiter zu minimieren, wurde SSB-intern entschieden, auf die Erweiterungsflächen für zusätzliche Abstellmöglichkeiten zu verzichten.

Die U13-Gleise verlaufen östlich des Betriebshofgeländes, da bei westlicher Lage die Endhaltestelle nicht mehr in zentraler Lage zum Siedlungsgebiet Hausen liegen würde, sondern zu weit westlich.

Auch hier liegt die Endhaltestelle so, dass eine Fortführung in Richtung Ditzingen möglich ist.

Gesamteinschätzung von LHS und SSB:

Standort ist eingeschränkt geeignet

Einschränkung:

Eingriff in regionale Grünzäsur

-> Weiterverfolgung der Variante abhängig von Haltung des VRS und Machbarkeit der Verlängerung nach Ditzingen

Im weiteren Verlauf der Planung müssen folgende Punkte berücksichtigt werden:

- Die Maria-Montessori-Schule wird bis Ende 2021 als 2-zügige Ganztages-schule erweitert. Durch den Erweiterungsbau werden sich mehr Klassenräume und der Schulhof zur geplanten Stadtbahn-Linie orientieren. Als Lärmschutz für die Grundschüler sollte der geplante Wall und der Radius der Gleiskurve entsprechend lärmindernd ausgebildet werden.
- Die geplante Zuwegung zur Haltestelle zwischen Turnhalle und Schulsportplatz wird von Seiten der Schulgemeinde und des Schulverwaltungsamts kritisch bewertet. Daher wäre eine Lösung an anderer Stelle jenseits des Schul- und Sportareals zu bevorzugen. Aus unserer Sicht muss ausgeschlossen werden,

dass die baurechtlich notwendigen Stellplätze neben der Turnhalle als Park+Ride Stellplätze genutzt werden.

6.6 Bewertung der Varianten in Bürgerschaft und Kommunalpolitik

Im Mai 2018 wurden die letztgenannten Varianten in der Bürgerschaft im Stadtteil Hausen sowie im Bezirksbeirat Weilimdorf vorgestellt. Die präferierte Variante „Bei Ditzingen-Ost“ traf auf fast ungeteilte Zustimmung, verbunden mit dem klaren Auftrag an SSB und Stadtverwaltung, auf Grundlage dieser Variante die weitere Planung und insbesondere die Abstimmung mit dem VRS vorzunehmen.

7 Regionale Bedeutsamkeit der U13-Verlängerung

Der Eingriff in den Randbereich der regionalen Grünzäsur durch den präferierten Standort „Bei Ditzingen-Ost“ muss im Kontext mit der regionalen Bedeutsamkeit der im Zusammenhang mit diesem Standort entstehenden ÖPNV-Verbindung durch die Verlängerung der U13 gesehen werden.

Die U13 ist die wichtigste und am stärksten genutzte Tangentialverbindung im Stuttgarter Stadtbahnnetz und erschließt im Norden Stuttgarts die beiden Stadtbezirke Weilimdorf und Feuerbach mit jeweils über 30.000 Einwohnern. In Richtung Süden durchquert sie Bad Cannstatt, den größten Stuttgarter Stadtbezirk mit 70.000 Einwohnern und erschließt im Weiteren die beiden Stadtbezirke Untertürkheim und Hedelfingen mit 16.000 bzw. 10.000 Einwohnern. Neben den somit über 100.000 Einwohnern sind es aber vor allem die vielen Gewerbestandorte entlang der Strecke, die die große Bedeutung dieser Linie ausmachen (z.B. Daimler im Neckartal, Pragsattel, Bosch Feuerbach...).

Die geplante Verlängerung der U13 schafft die Möglichkeit, eines der größten Gewerbegebiete Stuttgarts, das regionalbedeutsame Gewerbegebiet Weilimdorf mit vielen namhaften großen Unternehmen und Mittelständlern (Bosch, Siemens, Vector, Thales, Porsche, M+W Zander, Siegle + Epple...) an diese wichtige Stadtbahnlinie anzubinden.

In diesem Gewerbegebiet befindet sich der S-Bahnhalt Weilimdorf. Somit ergäbe sich durch die geplante Stadtbahnführung auch eine Verknüpfung zwischen Stadtbahn- und S-Bahnnetz am Rande von Stuttgart, so dass viele neue, interessante Tangentialbeziehungen ermöglicht würden. So können z.B. Menschen, die in Weilimdorf oder Feuerbach wohnen, über diese Verknüpfung die S60 erreichen und so zu den Arbeitsplätzen entlang dieser Strecke pendeln (z.B. Daimler Sindelfingen). Genauso können Menschen aus dem Einzugsgebiet von S6/60 direkt zu Zielen in Weilimdorf und Feuerbach fahren, ohne den Umweg über den Feuerbacher Bahnhof. Hierdurch würden also auch Entlastungswirkungen für die S-Bahn entstehen.

Im weiteren Verlauf erreicht die U13-Verlängerung den bisher nicht mit der Schiene erschlossenen Stuttgarter Stadtteil Hausen mit 3.500 Einwohnern. Von dieser Haltestelle kann zudem fußläufig im 600m-Einzugsradius auch das Ditzinger Gewerbegebiet Ditzingen-Ost (u.a. Bürger, Reiff, UPS...) erreicht werden.

Von besonderer regionaler Bedeutung ist aber, dass nur mit dieser südlich der B295 gelegenen Trassenvariante eine Verlängerung der Stadtbahnlinie U13 zu einer Vielzahl von weiteren Arbeitsplätzen in den Gewerbegebieten von Ditzingen möglich ist. Schon mit einer sehr kurzen Verlängerung bis in den Bereich der Autobahnbrücke über das Scheffental ließen sich mehrere Gewerbe- und Wohngebiete zwischen Gerlinger Straße, Weilimdorfer Straße und Autobahn zusätzlich erschließen. Auch das schon erwähnte Ditzingen-Ost würde noch besser erschlossen. Eine umfangreichere Verlängerung könnte die zentralen Bereiche der Firma Trumpf erreichen und schließlich sogar die Firma Thales ans Stadtbahnnetz anbinden. Auch die dort noch vorhandenen, noch nicht aufgesiedelten Gewerbeflächen wären erreichbar. Sehr weit gedacht wäre sogar ein Ringschluss von Westen her bis an den S-Bahnhalt Ditzingen möglich.

Somit erzeugt die Anbindung des Gewerbestandes Ditzingen an die erwähnten Erschließungsgebiete der Stadtbahnlinie U13 eine große regionale Bedeutsamkeit dieser Verlängerung der U13. Diese gesamte Maßnahme steht so für die SSB aber überhaupt nur zur Diskussion, weil über diese Strecke der für die Weiterentwicklung des gesamten Stadtbahnnetzes dringend benötigte Stadtbahnbetriebshof an das Bestandsnetz angeschlossen wird. Berücksichtigt man, dass ab Dezember 2018 in der Hauptverkehrszeit die neue Linie U16 von Fellbach nach Giebel verkehrt, an die von der U13 an vielen Haltestellen leicht umgestiegen werden kann, so unterstreicht dies noch die regionale Bedeutsamkeit der Maßnahme.

Auf Anfrage der SSB hat der Planungsausschuss des Verbands Region Stuttgart am 11. Juli 2018 mit einer Gegenstimme beschlossen, dass die Geschäftsstelle des VRS der SSB eine regionalplanerische Einschätzung zugunsten des Standorts bei Ditzingen-Ost übermitteln solle. Eine abschließende Entscheidung erfolge dann im Rahmen nachfolgender Verfahren.

Für den VRS rechtfertigen in der Gesamtabwägung die großen Entwicklungspotenziale für den Ausbau des Stadtbahnnetzes nach Hausen und nach Ditzingen, die mit dieser Maßnahme möglich werden, den Eingriff in die regionale Grünzäsur.

7.1 Weiteres Vorgehen im Hinblick auf die Realisierung der Ditzingen-Verlängerung

Mit der Stadtverwaltung Ditzingen finden zur Zeit Gespräche über die Verlängerung der Stadtbahn nach Ditzingen statt. Die Stadt Ditzingen ist sehr interessiert an dieser Maßnahme. Eine erste Trassenvariante wurde am 26. Juni 2018 im Gemeinderat von Ditzingen vorgestellt und fand große Zustimmung.



Abbildung 7.1: Lageplan der möglichen Verlängerung nach Ditzingen

Für das weitere Vorgehen soll nach der Sommerpause 2018 eine Fixierung der Trasse durch den Gemeinderat Ditzingen erfolgen. Im Anschluss soll ab Herbst 2018 im Rahmen der ohnehin notwendigen Erstellung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (standardisierte Bewertung) die Betrachtung von zwei aufeinander aufbauenden Mitfällen „Hausen“ und „Ditzingen“ erfolgen, ähnlich dem Vorgehen bei dem Projekt U6 mit den Stufen „Fasanenhof“ und „Flughafen“. Die Untersuchung soll von einem Arbeitskreis mit Vertretern der Kommunen Stuttgart und Ditzingen, des Landkreises Ludwigsburg, der SSB und des GVFG-Zuwendungsgebers begleitet werden.

Die Realisierung könnte dann in zwei aufeinander aufbauenden Stufen „Hausen“ und „Ditzingen“ erfolgen. Die erste Stufe bis Hausen einschließlich des Betriebshof unterliegt einer sehr hohen Dringlichkeit, da der Betriebshof die Voraussetzung für alle weiteren Ausbaumaßnahmen der SSB ist, und soll spätestens 2025 abgeschlossen sein. Die zweite Stufe könnte dann im unmittelbaren Anschluss bis ca. 2028 realisiert werden. Mit einer Gesamtdauer von rund 10 Jahren von der ersten Idee bis zur Fertigstellung würde dies für ein Infrastrukturprojekt dieser Größenordnung eine sehr zügige Bearbeitung bedeuten.

Hierbei ist zu beachten, dass wie bei anderen Stadtbahn-Neubaumaßnahmen außerhalb der Landeshauptstadt das Wirtschaftsergebnis der SSB durch ein solches Projekt nicht verschlechtert werden darf, d.h. sämtliche nicht durch Zuschüsse oder Fahrgeldeinnahmen gedeckten Kosten für den Bau und den Betrieb außerhalb Stuttgarts müssen durch Dritte getragen werden.

Weiterhin ist zu beachten, dass im Gegensatz zu den Planungen bis zum Stadtbahnbetriebshof sowie der Streckenführung bis Hausen für die Verlängerung bis Ditzingen zum jetzigen Zeitpunkt keine fachlich fundierte Einschätzung der zuständigen Ämter erfolgen konnte, so dass auch noch nicht klar ist, ob und welche Raumwiderstände sich negativ auf die geplante Verlängerung auswirken. Sollte die Verlängerung im weiteren Planungsverlauf in Frage gestellt werden, weil die Streckenführung nicht realisierbar ist, so wären die Standorte neu zu bewerten.

8 Fazit und Ausblick

Im Rahmen des gesamten Standortsuchprozesses für einen neuen Stadtbahnbetriebshof im Stuttgarter Norden wurden fast 20 Standorte in unterschiedlicher Tiefe geprüft und bewertet.

Nach einem ausführlichen, verwaltungsinternen Suchlauf fand von Januar bis Mai 2018 ein sehr intensiver Beteiligungs- und Diskussionsprozess mit Kommunalpolitik und Bürgerschaft statt, in dem weitere Standorte ergebnisoffen in die Prüfung einbezogen wurden.

Im Laufe des Diskussionsprozesses wurde deutlich, dass der erhebliche Flächenverlust durch den Bau des Stadtbahnbetriebshofs nur akzeptabel ist, wenn die für die Erschließung notwendige Infrastruktur auch für die Schaffung von neuen Stadtbahnangeboten im betroffenen Gebiet genutzt werden kann.

Somit wurde die Standortsuche in der finalen Abwägung von der Frage dominiert, welcher neuen Stadtbahnerschließungsvariante die höhere Bedeutung zuzumessen ist. Nachdem die verkehrlichen Berechnungen der beiden Hauptvarianten „U13 S-Bahn Weilimdorf“ (in Verbindung mit Standort Motorstraße-Süd) und „U13 Hausen“ (in Verbindung mit Standort bei Ditzingen-Ost) keine grundsätzlichen Unterschiede aufzeigen konnten, gab die Frage nach den weiteren Ausbaupotenzialen den entscheidenden Ausschlag.

Die Variante „U13 Hausen“ (in Verbindung mit Standort bei Ditzingen-Ost) eröffnet die Möglichkeit, die Stadtbahn nach dem Bau der Trasse bis Hausen nach Ditzingen zu verlängern. Denkbar ist hierbei eine direkte Erschließung der bedeutenden Gewerbegebiete mit den Firmen Trumpf und Thales sowie mit weiteren Flächen, die noch zur Besiedelung zur Verfügung stehen.

Somit ergibt sich die Variante „bei Ditzingen-Ost“ als Vorzugsvariante aus dem gesamten Standortsuchprozess. Der Standort trägt den Namen „Bei Ditzingen-Ost“, da er unmittelbar an das bis an die Gemarkungsgrenze heranreichende Ditzinger Gewerbegebiet „Ditzingen-Ost“ anschließt, er liegt aber vollständig auf der Gemarkung der Landeshauptstadt Stuttgart.

Hauptnachteil dieser Variante ist die Eingriff in die regionale Grünzäsur. Dem gegenüber stehen die Möglichkeiten für einen erheblichen Ausbau des Stadtbahnnetzes, der nicht nur lokale Wirkung entfalten könnte (Anbindung Hausen), sondern mit der Anbindung der Gewerbegebiete in Ditzingen verkehrlich sogar eine regional bedeutsame Wirkung erzielen würde.

Auf Anfrage der SSB hat der Planungsausschuss des Verbands Region Stuttgart am 11. Juli 2018 mit einer Gegenstimme beschlossen, dass die Geschäftsstelle des VRS der SSB eine regionalplanerische Einschätzung zugunsten des Standorts bei Ditzingen-Ost übermitteln solle, da in der Gesamtabwägung der Eingriff in die regionale Grünzäsur mit den großen Entwicklungspotenziale für den Ausbau des Stadtbahnnetzes nach Hausen und nach Ditzingen, die mit dieser Maßnahme möglich werden, gerechtfertigt werden kann. Eine abschließende Entscheidung erfolgt dann im Rahmen nachfolgender Verfahren.

Nach dem Beschluss zur vorliegenden Gemeinderatsdrucksache wird die SSB in Abstimmung mit den städtischen Ämtern die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für den Stadtbahnbetriebshof und die U13-Verlängerung nach Hausen erarbeiten. Ziel ist die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen im Jahr 2020. Vor Einreichung der Unterlagen wird erneut ein Gremienbeschluss zur abgeschlossenen Entwurfsplanung erfolgen.

Parallel dazu wird zusammen mit der Stadt Ditzingen die Planung für die Verlängerung der U13 weitergeführt, damit im Idealfall diese im direkten Anschluss an den Bau von Betriebshof und Hausen-Verlängerung gebaut werden kann, der für die Jahre 2023-2025 vorgesehen ist.