



Energie
Zielvision der Landeshauptstadt Stuttgart ist eine klimaneutrale Stadt im Jahr 2050. Für die Realisierung dieses Ziels ist der Ausbau der Energieleitplanung und die Entwicklung und Umsetzung weiterer energetischer Quartierskonzepte von großer Bedeutung. Aufgrund mehrerer Gebietsentwicklungen in diesem Bereich ist angedacht, ein energetisches Quartierskonzept für das gesamte Gebiet zu entwickeln, an das dann auch der vorliegende Bereich „Bahnhof Vaihingen“ angeschlossen werden könnte.

Umgang:
Ganzheitliche Nutzungskonzepte hinsichtlich Maßnahmen zur Reduzierung des Energieverbrauchs
Neubauten sind stets mit dem Ziel des Plusenergielevels zu errichten.
Der Energiebedarf ist möglichst durch lokal verfügbare erneuerbare Energien (z. B. Geothermie, Abwasser-wärme, Solarenergie) zu decken.
Bei Bedarf ist zu prüfen, ob die erforderliche Restwärme über den Anschluss an ein Nahwärmenetz oder die Erweiterung des Fernwärmenetzes in das betreffende Gebiet möglich ist.

- In diesem Zusammenhang werden Ideen Konzepte zur Digitaler Stadt / „Smart City Stuttgart“ begrüßt

Lärm
Der Bahnhof in Vaihingen sowie die umliegenden Straßen und die Stadtbahnlinie machen das gesamte Gebiet aufgrund der vorherrschenden Lärmbelastung zu einem bisher weniger attraktiven Aufenthaltsort.

Umgang:
Im Falle einer Planung von Kultureinrichtungen: Es ist zu beachten, dass es voraussichtlich Einschränkungen bei der Nutzung der Freiflächen mit musikalischen oder musikalisch begleiteten Veranstaltungen geben wird. Insbesondere wegen des dort herrschenden Verkehrslärms müssen solche Darbietungen dann lauter sein, damit sie entsprechend wahrgenommen werden können.
Zu berücksichtigen ist, dass einzelne Nutzer / Wohnungen (z.B. Hausmeister) im gegenüberliegenden Gewerbegebiet Wallgraben sowie das Pflegeheim von den Lärmemissionen durch die neuen Nutzungen im Projektgebiet betroffen sein können. (keine Nutzung nach 22 Uhr)

Um eine adäquate Nutzung zu ermöglichen, sollte der Außenbereich selbst vor Verkehrslärm geschützt werden (z.B. Lärmschutzwand) und damit gleichzeitig die Umgebung (zumindest teilweise) vor Lärm durch Veranstaltungen o.ä. schützen.
Mögliche Schutzelemente gegen Lärm:
Baueinheiten

- Lärmschutzwand, die sich in den umgebenden Stadtraum gestalterisch einfügt.
- Die Grundrisse der Gebäude auf der den DB- und S-Bahn-Gleisen zugewandten Seite/Fassade sollen besondere Raumnutzungen ohne Aufenthaltsqualität (z.B. Haustechnik) aufnehmen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass durch die Lage der Gebäude eine besondere Gestaltungsqualität erreicht werden soll.

Keine Baueinheiten:

- z.B. künstlicher Wall / Erd- und Steinhügel, der in das Landschafts- und Freiraumgestaltungskonzept integriert werden soll.

Sindelbach / Katteluftröpfung
Die Idee aus den Bürgerbeteiligungsverfahren ist, ob die Freilegung des Sindelbachs hinsichtlich der Kosten und technischen Belange machbar/ realisierbar ist. Außerdem ist fraglich, ob sich dies positiv auf die Entwicklung des Geländes auswirkt oder nicht.
Das Amt für Umweltschutz bewertet dies einerseits als eher schwierig, da die Verdolung ca. 3 Meter unter der Geländeoberfläche liegt. Andererseits ist es so, dass die Offenlegung des Sindelbachs die ökologische Durchgängigkeit des Gewässersystems deutlich verbessert und eine bessere Kaltluftströmung entlang des Verlaufs des Sindelbachs ermöglichen wird.
Vor dem Hintergrund einer Anpassung an die Folgen des Klimawandels, wie z.Bsp. eine zunehmende Wärmebelastung, sind die Sicherung von Durchlüftungsmöglichkeiten und die Verzahnung von umgebenden Frei- und Grünflächen ein zentrales Anliegen der Planung.
Eine Überbauung der Verdolung wird kritisch gesehen, da einerseits die Unterhaltung des Bachabschnittes gewährleistet werden muss, andererseits der Kaltluftstrom in erheblichem Maße modifiziert wird.

Umgang:

- Bei einer Offenlegung des Sindelbachs, ist Renaturierungsflächenbedarf mit umfangreichen Überböschungen von insgesamt mindestens 20-25 m Breite zu kalkulieren.
- Durch die Offenlegung des Sindelbachs müsste der daraus resultierende nördliche und südliche Grundstücksbereich mit einer Steg- oder Brückenkonstruktion verbunden werden
- Wichtiges Thema bei der Planfeststellung zur Offenlegung des Sindelbachs ist die Überflutungsfähigkeit / Wasserüberschwemmungen > siehe Hochwasserfahrplankarte
- Zu berücksichtigen ist der hohe technische & finanzielle Aufwand

Überlegungen zur Offenlegung des Sindelbachs sind im weiteren Verfahren mit den zuständigen Stellen der Stadt technisch zu prüfen.

Die nördliche Fußgängerunterführung
Die nördliche Fußgängerunterführung soll bis zur Grenze bzw. in das Planungsgebiet hinein verlängert werden. Damit soll eine direkte und schnelle Verbindung zwischen dem Synergiepark und der S- und Regionalbahn sowie dem Vaihinger Zentrum geschaffen werden. Zudem entlastet die nördliche Unterführung die Bestandsunterführung auf der Südseite.

Umgang:

- Die Zugänge sind in die Planungen der Fläche zu integrieren
- Die Anbindung an die Westseite des Bahnhofs ermöglicht eine bessere städtebauliche Entwicklung und Planung für unterschiedliche kulturelle, soziokulturelle und unterhaltende Einrichtungen und Nutzungen.

Artenschutz
Die Artenschutzuntersuchung des Büro Deuschle (02/21) weist artenschutzrechtlich relevante Vorkommen mehrerer Tiergruppen aus, v.a. Vögel, Reptilien (Zaun- und Mauereidechsen), Wildbienen und Heuschrecken (Blaufüßige Sandschrecke). Bei Eingriffen jeder Art in die besiedelten Lebensräume oder mit Auswirkungen auf diese (z.B. Beschattung durch neue Bauwerke oder gepflanzte Gehölze), ist der Artenschutz abzuclarbeiten

Umgang:

- Zunächst ist genau darzustellen, auf welche Bereiche wie zugegriffen werden soll und wo welche Nutzungen stattfinden und wie die bauliche Struktur aussieht.
- Die hochwertigen Flächen entlang der Bahn sind zu sichern, da sie bereits für andere Maßnahmen der Bahn als Ausgleichsfläche rechtlich gesichert sind, müssen sie erhalten werden.
- Dann ist fachgutachterlich (tierökologisch ausgerichtetes Büro) abzuschätzen, welche Arten wie betroffen sein werden.
- Für diese sind dann Ausgleichsmaßnahmen zu erarbeiten (CEF).
- Für die Sandschrecke und die Mauereidechse sind beispielsweise fast unbewachsene Schotter- und Offenbodenstandorte der Lebensraum, für die seltenen und gefährdeten Vogelarten lichte und strukturierte Gehölze in Verbindung mit schütter bewachsenen Magerrasenflächen. Sollte in solche Bereiche eingegriffen werden, ist gleichzeitiger Ersatz erforderlich. Trocken-warme Habitate sind vorzugsweise entlang der Bahngleise anzuordnen, um den Biotopverbund mit anderen hochwertigen Habitatflächen zu gewährleisten. Diese Naturschutzflächen sind vor intensiver Nutzung wie Sport, Spiel und Betreten zu schützen und haben einen anderen Erscheinungsscharakter als charakteristische urban-städtische Grünflächen.

Alle Planungen, welche in naturschutzfachlich hochwertige oder für den Artenschutz bedeutsame Flächen eingreifen, müssen mit den Naturschutzbehörden abgestimmt werden.

Vögel:
G Goldammer
K Klappergras-Mücke
G Gebirgsstelze

Reptilien:
ME Mauereidechsen
ZE Zauneidechsen

Wildbienen:
W Heuschrecken: Blaufüßigen Sandschrecke

Alte Güterumschlaghalle / Ruppmannstr. 2
Die ehemalige Güterhalle verfügt über eine Fläche von ca. 2.700 m². Das Gebäude wurde 1983 direkt neben den Gleisen und Oberleitungen der DB errichtet und besteht aus zwei Teilen, einem massiv gebauten Gebäude und einem ehemaligen Bahnschuppen. Die Halle befindet sich in einem schlechten baulichen Zustand; sie ist nicht beheizbar, nicht isoliert und hat ein schadhaftes Eternitdach. Da eine Sanierung für temporäre sowie längerfristige öffentliche Nutzung zu aufwändig und teuer von Gutachten eingeschätzt ist (Anpassung an die Anforderungen geltendes Rechts, u.a. Brandschutz), wird die Halle abgerissen.

Umgang:

- Im Falle des Abrisses der alten Halle sollten Themen wie Urban Mining und recycelbare / wiederverwendbare Materialien in die Konzeption einbezogen werden
- Die Spuren der alten Halle sowie der alten Gleise, die die Bahn in die Halle führte, könnten in die Planungsideen integriert werden.

Grundstück Ruppmannstr. 2
Dieses städtische Grundstück war früher Eigentum der Deutschen Bahn. Bei der Veräußerung wurde zu Gunsten der DB Netz AG eine Befahrung und Erreichbarkeit der Bahnanlage und des kleinen DB Grundstücks bei der Bahnanlage bewilligt (Geh- und Fahrrecht).

Umgang:

- Eine Zuwegung durch das städtische Grundstück zur Sicherung des Fortbestands und als Flucht- und Rettungsweg im Falle eines Bahn-Notfalls muss auch weiterhin gesichert werden.

Busbahnhof / Wendehammer
Die Umpfanung und Umstrukturierung des Busbahnhofs auf der Südseite zum Industriegebiet sowie der Busschleife / Wendehammer einschließlich der Interim-Zufahrt zur Baustelle von Stuttgart 21

Umgang:

- Die gesamte Fläche einschließlich der drei Eckbereiche, die bisher als Busschleife / Wendehammer genutzt wird, wird für die städtebaulichen und ganzheitlichen Entwicklungskonzepte des Mobilitäts-Hubs zur Verfügung stehen.

Mobilitäts-Hub
Die Planung eines temporären Mobilitäts-Hub Bereichs auf dem südlichen Areal mit Anbindung an den Regionalzug-, U- und S-Bahnhof und als Verbindung zwischen dem östlichen Synergie-Park und dem Vaihinger Gewerbe-/ Industriegebiet und der Westseite des Hauptbahnhofs mit der Anbindung an den Stadtpark und das Vaihinger Einkaufszentrum.
Die zukünftige Planung einer Seilbahn: Die Idee einer Seilbahnverbindung vom Eiermannareal über den Bahnhof Vaihingen, den SynergiePark, ein etwaiges P+R Parkhaus an der A8 und weiter zum Flughafen wird derzeit im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft.

Umgang:

Szenario 1: Seilbahnstation

- Dreidimensionale kreative Gestaltung einer vertikalen Seilbahnstation mit entsprechenden Nutzungsgebäuden darunter können in den Konzeptionen erarbeitet werden.
- Der Ort gewinnt durch die attraktive Lage einer Seilbahn neue Besucher und Interessensgruppen und könnte als Zielpunkt für Seilbahnen und öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden. (vergleichbares Beispiel ist die Zahnradbahn auf dem Marienplatz).
- Die alternative Mobilität (z.B. Carsharing, Radstation, Ladestationen, Taxistand) sowie ein öffentliches WC ist hier ergänzend unterzubringen.

Szenario 2: Verlegung der Stadtbahnlinie

- Fläche ist mit dem Schwerpunkt alternative Mobilität zu entwickeln (z.B. Carsharing, Radstation, Ladestationen, Taxistand)
- Ergänzende Nutzungen zur Mobilität (z.B. Fahrradrepauratur, Kiosk, Servicestation, öffentliches WC)
- Fußverbindung zwischen Stadtbahnhaltestelle, Unterführungen Bahnhof und Bushaltestelle sind zu berücksichtigen

Szenario 3: Ausbau des Busverkehrs

- Fläche ist mit dem Schwerpunkt alternative Mobilität zu entwickeln (z.B. Carsharing, Radstation, Ladestationen, Taxistand)
- Ergänzende Nutzungen zur Mobilität (z.B. Fahrradrepauratur, Kiosk, Servicestation, öffentliches WC)

Deutsche Bahn Grundstückeigentum
Diese Fläche ist Eigentum der DB und dient als Ausstiegspunkt der Fußgängerunterführung, die zu den Bahngleisen und S-Bahn führt und gleichzeitig eine Verbindung zwischen Vaihingen Mitte und Synergie Park ermöglicht. Die Zugangsanlage umfasst eine Rampe für den Fahrradverkehr und eine Treppe. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie werden derzeit ein Umbau der Zugangssituation und eine mögliche Verkürzung der Unterführung untersucht.
Die derzeitige Lage des DB-Grundstücks schränkt den Zugang zur Mobilitätsdrehscheibe von der seitlichen Industriestraße aus ein

Umgang:

- Im Falle einer Verkürzung der DB-Unterführung sollte eine Ersatzfläche direkt an den Anschluss der verkürzten Unterführung vorgesehen werden. Die neue Zugangsanlage soll barrierefrei geplant werden (u.a. durch eine barrierefreie Rampe) und sich sinnvoll mit der freiraumplanerischen Gestaltung der Fläche und des Mobilitäts-Hubs integrieren.

Die südliche Fußgängerunterführung
Die Unterführung, die als Hauptverkehrsachse westlich und östlich des Vaihinger Bahnhofs dient, wird untersucht, um sie bis nach dem letzten Bahngleis beziehungsweise bis zur Grenze des Geltungsbereichs zu verkürzen. Weiterhin soll die Unterführung zukünftig barrierefrei an den SynergiePark angebunden werden. Dies ist erforderlich, da die heutige Rampe derzeit zu steil und ohne Zwischenpodeste ausgebildet ist.

Umgang:

- Die Verkürzung der Fußgängerunterführung schafft eine neue städtebauliche Potenzialfläche. Es sollte ein großzügiger Übergang vom südlich angrenzenden Mobilitäts-Hub und dem nördlich angrenzenden Freiraum in die Unterführung vorgesehen werden.

Grünkorridor
Der Grünkorridor wird sowohl im FNP als auch vom Amt für Umweltschutz zur Vernetzung mit den umliegenden Grünflächen und für das Stadtklima als notwendige Kaltluftschneise gefordert. Bei entsprechenden meteorologischen Bedingungen sind Kaltluftströmungen zu erwarten, welche westlich des Plangebiets auf der Bernhartshöhe, der Wannenhöhe, dem Steingarten sowie entlang des Sindelbachs mit dem Rosentalsee und Feusersee entstehen.

Umgang:

- Für das Grüngestaltungskonzept dieses zentralen Bereiches entlang des Grünzuges ist es notwendig, die Gelegenheit zu nutzen, die stadtklimatische Situation zu verbessern und diesen als Raum für die Umsiedlung der verschiedenen Artenschutzarten zu gestalten
- Die Schaffung von Grünflächen und unversiegelten Freiflächen ist erforderlich, um die thermische Belastung zu reduzieren.
- In der Grünkonzeption sollen Verschattungsmöglichkeiten durch großkronige Bäume sowie Wasserspeicher zur Bewässerung der Vegetation mitgedacht werden.

Voraussichtliche Verlegung der U-Bahnlinie
Um die erforderliche Tiefe des U-Bahn-Tunnels unter dem Sindelbach zu erreichen, beginnt die Abfahrt in den Tunnel nach der Abzweigung Ersthaldenstraße, und die Ruppmannstraße wird unterquert. Hierfür werden mindestens 2,1 m Abstandstiefe zwischen der Oberkante des U-Bahn-Tunnels und der Sindelbach-Tiefe erforderlich sein. Durch die weitere Trassenführung der U-Bahn entsteht am Bahnhof Vaihingen auch eine zukünftige unterirdische Haltestelle der Stadtbahn Vaihingen. Die Tunnelstrecke im Plangebiet soll in offener Bauweise erstellt werden.
Weiterhin die Verlegung der U-Bahnstation von der Jura-Straße zur Ruppmannstraße: Die neue Haltestelle „Regierungspräsidium“ wird wegen der Tiefe der Trasse an der Stelle als nach oben offene Troghaltestelle geplant.

Umgang:

- Im Falle der Realisierung der Verlegung der U-Bahnlinie ist evtl. eine Ersatzfläche für das private Grundstück auf den städtischen Flächen vorzusehen
- Im Hinblick auf die neue U-Bahn-Station im Gebiet sind die Nutzungen in diesem Bereich der Dynamik, die durch die neuen Fußgängerströme entstehen werden, zu berücksichtigen.
- Bis zur Umsetzung der Stadtbahnlinie (Planungs- und Bauzeit ca. 10 Jahre) können im Bereich der Trasse zunächst nur Internisnutzungen vorgesehen werden (z.B. Spiel- und Erholungsraum, Container, Hallen in Leichtbauweise)
- Die Flächen, die durch den Wegfall der Haltestelle Jurastraße entstehen, können bei der Neugestaltung der Fläche am Bahnhof mit einbezogen werden.
- Attraktive städtebauliche und Freiraumflächen sollen in Bezug auf die Nutzungen angepasst werden. Spielräume zwischen bebauten und unbebauten / Außen- und Innenbereich könnte in der Konzeption vorkommen
- In diesem Zusammenhang sollte die Offenlegung des Sindelbachs durch die Umlegung der U-Bahn-Terrasse nicht behindert werden.

Grundstück im Privaten Eigentum
Die bisher vorgelegte Planung einer Schule sieht auch die Einbeziehung von städtischen Flächen u.a., für die Errichtung einer Sporthalle vor. Nach ersten Untersuchungen vom AFSW wird dadurch die Unterbringung weiterer Nutzungen in dem nördlichen Teil der städtischen Fläche stark eingeschränkt. Das private Grundstück liegt im Bereich einer möglichen neuen U-Bahnhaltestelle „Regierungspräsidium“

Umgang:

- Es wäre zu prüfen, wie die Schule sich mit anderen Nutzungen im Gebiet integrieren kann und welche Flächen öffentlich zugänglich bleiben. Eine kleinere Planungsvariante der Schule sollte deswegen auch untersucht werden.
- Im Fall der Errichtung einer neuen U-Haltestelle sollte über eine bessere Aufteilung der Fläche zwischen dem privaten und den städtischen Grundstücken nachgedacht werden

Neuplanung Fahrradstreifen in der Ruppmannstraße
Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrskonzepts SynergiePark Vaihingen / Möhringen, wird ein Fuß- und Radwegekonzept entwickelt. Dies beinhaltet die Umsetzung des Hauptradrouren-Ergänzungsradrouren+ Rad Schnellweges von Stuttgart nach Leinfelden-Echterdingen, Böblingen und Sindelfingen. Eine Vorplanung für die Ruppmannstraße im Abschnitt zwischen Industriestraße bis Schockenriedstraße mit beidseitigen Radfahrstreifen, breiteren Gehwegen und Baumstandorten wurde im Rahmen der GDRs152/2020 beschlossen. Im Rahmen der weiteren Planung soll auch der Abschnitt zwischen Schockenriedstraße und Möhringer Landstraße zukunftsfähig ausgebildet werden:

Umgang:

- Der zukünftige Mindestquerschnitt der Ruppmannstraße erfordert beidseitig 2,50m breite Gehwege, beidseitig 2,00 m breite Radfahrstreifen sowie eine Fahrbahnbreite von 6,50m.
- Es ist zu überlegen ob im öffentlichen Straßenraum weitere Anforderungen berücksichtigt werden müssen. Zusätzliche Breitenanforderungen entstehen z.B. durch Baumstandorte, Multifunktionsstreifen (Parken, Lieferzone, Außenlagerungsmöglichkeit, Fahrradparken...), Linksabbiegestreifen ins Gebiet sofern mit hohem Kfz-Verkehrsaufkommen zu rechnen ist.

Die Flurstücke mit ihren Grenzen und Bezeichnungen stimmen mit dem Liegenschaftskataster überein; die dargestellten baulichen Anlagen entsprechen dem blicklichen Zustand (B-PlanV90), Stand: 13.11.2020, Stadtmesspunkt

