

Ausführlicher Bericht

Rückblick 2018

Im Laufe des Jahres 2018 stellte die SSB erstmals ihre Überlegungen für einen vierten Stadtbahnbetriebshof in Weilimdorf der Öffentlichkeit vor. Im Anschluss daran begann eine intensive und ergebnisoffene Diskussion in der Kommunalpolitik und der Bürgerschaft darüber, welcher Standort am besten hierfür geeignet ist und welche Verbesserungen sich mit diesem Vorhaben für den Stadtbezirk erzielen lassen. Nachdem über mehrere Monate eine Vielzahl von Alternativstandorten durch SSB und Stadtverwaltung geprüft worden waren, erfolgte nach mehreren Diskussionen im Bezirksbeirat sowie in zwei Bürgerabenden im Herbst 2018 die Entscheidung:

Am 19.09.18 stimmte der Bezirksbeirat mit zwei Gegenstimmen und am 02.10.18 der UTA einstimmig auf Grundlage der GRDRs 673/2018 für eine Realisierung des neuen Stadtbahnbetriebshofs am Standort „Bei Ditzingen Ost“, d.h. auf Stuttgarter Gemarkung direkt an der Markungsgrenze zu Ditzingen, in Kombination mit der Verlängerung der Stadtbahnlinie U13 bis zum Weilimdorfer Stadtteil Hausen. Diese Lösung beinhaltet die Option einer Verlängerung der U13 nach Ditzingen, die von der Stadt Ditzingen mit großem Interesse verfolgt wird. Zuvor hatte der Planungsausschuss des Verbands Region Stuttgart mit einer Gegenstimme seine grundsätzliche Zustimmung zum gewählten Betriebshofstandort, der innerhalb einer regionalen Grünzäsur liegt, zum Ausdruck gebracht.

Folgende Argumente gaben im Wesentlichen den Ausschlag für den gewählten Standort:

- stadtbahntechnische Belange sehr gut erfüllt
- auf Bahnübergänge bei B295-Fußgängerbrücken kann verzichtet werden
- sehr gute Bündelung der Verkehrswege:
komplette Zuführungstrasse verläuft parallel zur B295
- IV-Erschließung des Betriebshofs über vorhandene Straße des Gewerbegebiets Ditzingen-Ost
- zentraler Bereich der Grünzäsur wird freigehalten; integrierte Lage/städtebauliche Bindung zur Bestandsbebauung; geringere Störung der Raumstruktur und des Landschaftsbilds als bei Standortvariante „südl. B295“
- Bodenqualität vergleichbar dem Standort „südl. B295“, aber Betroffenheit der landwirtschaftlichen Betriebe verteilt sich „auf mehrere Schultern“
- Lage im Landschaftsschutzgebiet (wie alle anderen Standorte bis auf Walz-Areal) -> LSG-Änderungsverfahren erforderlich
- Lage im Wasserschutzgebiet (wie Motorstraße) -> Ausnahmegenehmigung erforderlich
- maximale Distanz der U13-Stadtbahnstrecke zu den Wohngebäuden in Hausen (Lärmthematik!); trotzdem gute, zentrale Erschließung Hausens
- Kaltluftproduktions-/ Sammelgebiet, Eingriff in Nord-Süd-orientierte Kaltluftabflüsse, daher nachteiliger als „südl. B295“, aber besser als Variante Flachter Straße
- Stadtbahnverlängerung nach Ditzingen möglich



Abb. 1: Lageplan aus GRDs 673/2018 mit Standortvariante „Bei Ditzingen Ost“ und U13 bis Hausen

Was ist seither passiert?

Unmittelbar nach der politischen Entscheidung begannen SSB-intern die Arbeiten am Kernstück des gesamten Projektes, dem Stadtbahnbetriebshof. In einem ähnlich dem öffentlichen Beteiligungsprozess angelegten internen Beteiligungsprozess wurden über mehrere Monate sämtliche SSB-Bereiche, die später mit und auf dem Betriebshof arbeiten werden, an der Planung des grundlegenden Aufbaus beteiligt. Parallel dazu erfolgte die Trassierung der U13-Stadtbahngleise sowie der sehr aufwändigen Weichenverbindungen im Bereich des Betriebshofs sowie der Aufbau der SSB-Projektstruktur mit Beteiligten aus allen betroffenen Bereichen (Werkstätten, Betrieb, Liegenschaften, Gleisbau, Elektrotechnik...).

Bereits im 1. Halbjahr 2019 wurden eine Reihe von Planungsaufträgen (u.a. Vermessung, Umweltverträglichkeitsprüfung, Baugrunduntersuchung, Lärmuntersuchung, Leistungsfähigkeitsprüfung Straße...) vergeben. Bereits durchgeführt bzw. noch in Bearbeitung sind die Bestandsvermessung, die Baugrunduntersuchung, die Biotopkartierung sowie die Erfassung von geschützten Arten (Eidechsen, Fledermäuse, Haselmäuse, Wildbienen, Vögel...). Im Dezember 2019 führte das Regierungspräsidium Stuttgart als Genehmigungsbehörde den sogenannten Scoping-Termin durch, mit dem der Umfang der Umweltverträglichkeitsprüfung festgelegt wurde.

Ein wesentliches Element der U13-Trasse stellt die flächensparende Bündelung des Verkehrswegs mit der Bundesstraße B295 dar. Die Führung eines Schienenweges in unmittelbarer Nähe zu einer hochbelasteten Bundesstraße stellt aus planerischer Sicht immer eine große Herausforderung dar. Aus diesem Grund zogen sich die Abstimmungen mit der Landesstraßenbauverwaltung über einen längeren Zeitraum. Der Abstand zwischen den beiden Verkehrswegen, der letztendlich aus Sicherheitsgründen festgelegt wurde, führt nicht zu wesentlich größeren Eingriffen in die oberhalb der B295 liegenden landwirtschaftlichen Flächen als 2018 erwartet. Allerdings zeigte sich, dass dieser Abstand auch im Bereich der beiden Feldwegüberführungen eingehalten werden muss, so dass diese beiden Brücken als Folge des Stadtbahnbaus mit einer größeren Spannweite neu gebaut werden müssen. Zumindest eine Anpassung der Widerlagergründung wäre aber auch in der ursprünglichen Planung unvermeidlich gewesen.

Aufgrund des großen Bauvolumens des Stadtbahnbetriebshofs und der sensiblen Lage einerseits im Landschaftsraum und andererseits am Stadteingang haben sich die SSB AG und das Referat Städtebau, Wohnen, Umwelt (LHS) über die Durchführung eines Architekturwettbewerbs verständigt. Gegenstand des Wettbewerbs ist das städtebauliche, architektonische und freiraumplanerische Gesamtkonzept für den Neubau eines Stadtbahnbetriebshofs. Die Verabschiedung des Auslobungstextes dieses Wettbewerbs ist Teil der separat erstellten Gemeinderatsdrucksache GRDRs 929/2020.

Das gesamte Vorhaben liegt, neben der Lage in einer regionalen Grünstreifen inmitten des Landschaftsschutzgebietes „Weilimdorf West“ (LSG). Aufgrund der Größe des Eingriffs in das LSG wird das Amt für Umweltschutz (LHS) auf Antrag der SSB ein Verfahren zur Neuabgrenzung des Landschaftsschutzgebietes einleiten.

Um für die Strecke der U13 Zuschüsse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) beantragen zu können, muss die Förderfähigkeit des Vorhabens mit einer Nutzen-Kosten-Untersuchung nach der Methodik der Standardisierten Bewertung nachgewiesen werden. Die Untersuchung wird vom Verkehrswissenschaftlichen Institut Stuttgart (VWI) unter Beteiligung des Bundes- und des Landesverkehrsministeriums durchgeführt. Die erste Sitzung des begleitenden Arbeitskreises fand Anfang Juli 2020 statt.

Was hat sich verändert? Was blieb gleich?

Im Zuge der beschriebenen planerischen Konkretisierung ergaben sich verschiedene für notwendig erachtete Abweichungen von der ersten Grobplanung, die im Jahr 2018 den Untersuchungen zur Standortentscheidung zugrunde lag. Diese Abweichungen sollen im Folgenden beschrieben und erläutert werden. Ziel der vorliegenden Gemeinderatsdrucksache ist es, den aktuellen Planungsstand wieder auf einer kommunalpolitischen Beschlusslage zu gründen.

Stadtbahnbetriebshof

Der grundsätzlichen Anordnung der Abstellhalle und der Werkstatthalle des Stadtbahnbetriebshofs lagen etliche planerische Überlegungen zugrunde. Ausschlaggebend war der trassierungstechnisch schwierige Entwurf der in einem 90-Grad-Bogen liegenden Weichenharfen, die den Betriebshof im Norden über eine Gleisverbindung an die U13-Streckengleise anbinden. Gegenüber der Planung 2018 wurde es durch den Tausch von Wagenhalle und Abstellhalle und die Anordnung der großen Wagenhalle am Ostrand des Geländes möglich, die Weichenkonstruktionen relativ platzsparend anzuordnen. Die Abstellhalle konnte so nach Norden verschoben werden.

Um einen reibungslosen Ablauf bei der Instandhaltung der Fahrzeuge zu gewährleisten, sind Abstellhalle und Werkstatthalle idealerweise auf beiden Seiten über eine Gleisumfahrt miteinander verbunden. Bei den Betriebshöfen in Möhringen und Remseck ist dies beispielsweise der Fall. Aufgrund der Lage des neuen Betriebshofs in einer regionalen Grünstreifen ist aber eine flächensparende, schlanke Anordnung der Anlagen vorgegeben. Eine südliche Gleisumfahrt scheidet somit aus. Aus diesem Grund wurde die Werkstatthalle mit einer südlich der Halle liegenden Kehrgleisanlage versehen, die über eine parallel zur Halle verlaufendes Vorbeifahrtgleis eine Andienung aller vier Werkstattstände unabhängig voneinander und auch eine serielle Beschickung der Waschhalle ermöglicht. Die neben diesen Kehrgleisen liegende Fläche wurde für weitere interimswise benötigte Abstellgleise, für auf ihre Reparatur wartende Schadzüge und für die zeitweise Abstellung

von Bauzügen oder Schotterstopfmaschinen vorgesehen. Zudem ist in diesem Bereich ein Anliefergleis geplant, an dem Stadtbahnzüge von und auf Transport-Lkw verladen werden können. Eine wichtige Instandhaltungsmaßnahme für Stadtbahnen ist die regelmäßig Reprofilierung der Laufflächen der Räder, was auch unter Lärmgesichtspunkten von großer Bedeutung ist. Dies geschieht mit Hilfe einer Unterflurdrehbank. Die SSB strebt an, solche Anlagen künftig direkt an den Betriebswerkstätten im Einsatz zu haben, weshalb auch eine Fläche für die optionale Nachrüstung einer solchen eingehausten Unterflurdrehbank vorgehalten wird.

Nach Abschluss der Trassierungen zeigt sich, dass diese notwendige südliche Kehranlage nun maßgebend für die südliche Ausdehnung des Geländes wurde. Gleichzeitig war im Zuge einer Langfristbetrachtung der SSB klargeworden, dass im Zuge des weiteren Ausbaus des Stadtbahnnetzes für die Verkehrswende über die bisher angedachten 40 Abstellplätze Bedarf für weitere Abstellplätze besteht. Durch die beschriebene Verschiebung der Abstellhalle nach Norden und die Definition der Südgrenze durch das Werkstattkehrgleis wurde es nun möglich, durch eine Verschiebung der Südgrenze des Areals um lediglich 20m Platz für eine weitere Reihe von 40m-Zügen zu schaffen. 8 zusätzliche Abstellpositionen können so geschaffen werden, die Kapazität kann so von 40 auf 48 Züge erhöht werden. Der Flächenbedarf für den Betriebshof steigt dadurch um 0,26 Hektar auf rund 4 Hektar.

Das neunte und zehnte Gleis dieser Reihe können nicht beparkt werden, da über sie der Betriebshof nach Süden eine zusätzliche Netzanbindung erhalten soll. Erfahrungen mit dem Betriebshof in Möhringen zeigen, dass ein wesentlicher Faktor für eine gute Betriebsqualität die leistungsfähige Netzanbindung eines Betriebshofs in alle Richtungen ist. Daher wurde auch diese ursprünglich 2018 nicht vorhandene Südanbindung in die Planung mit aufgenommen.

Die zwischenzeitlich erfolgte vertiefende Beschäftigung mit den entwässerungstechnischen Randbedingungen führte zu der Erkenntnis, dass voraussichtlich Flächen für Regenrückhaltebecken bzw. zur Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers vorgesehen werden müssen. Die konkrete Entwässerungsplanung ist noch nicht erfolgt.

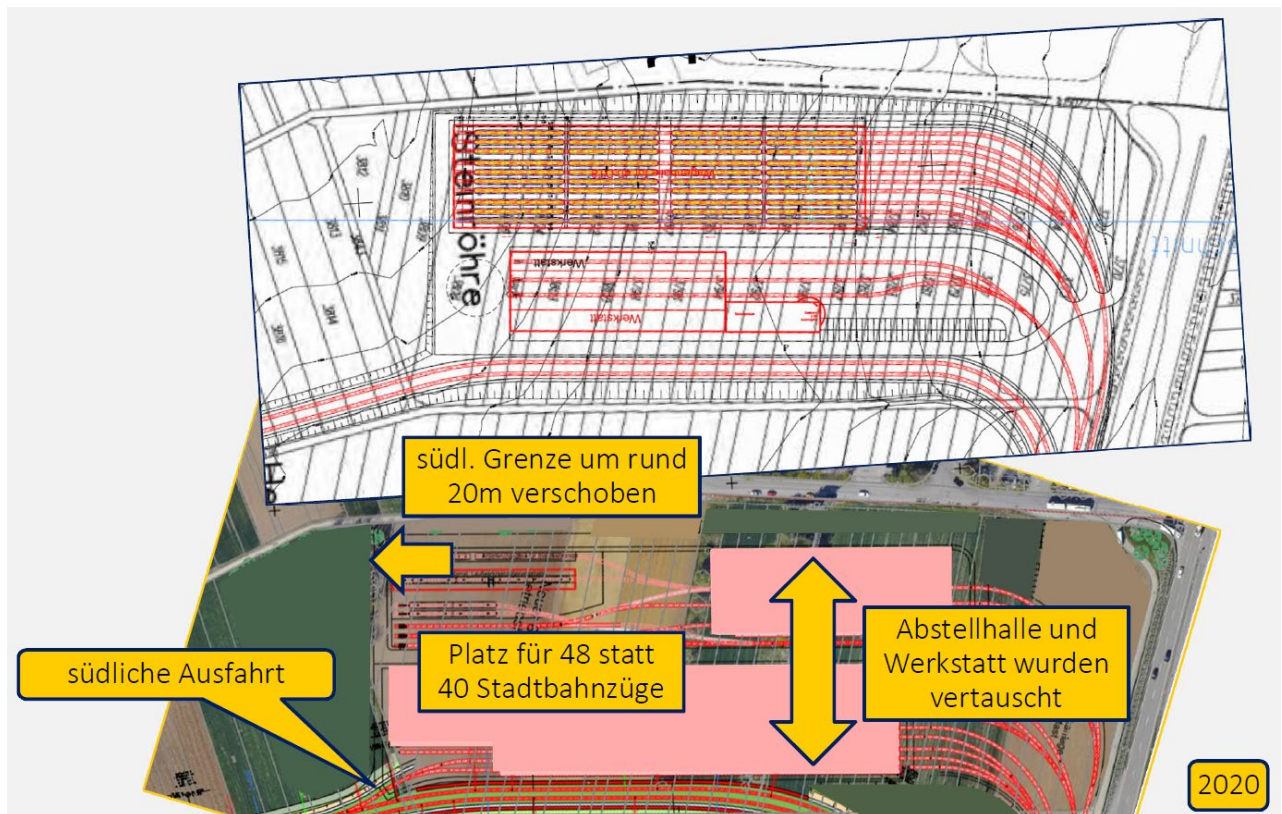


Abb. 2: Vergleich Lageplan Stadtbahnbetriebshof 2018-2020

Eine weitere Anpassung betrifft die Höhenlage des Betriebshofs. Die Freifläche zwischen Hausen und der B295 beschreibt einen Höhenrücken, der sowohl nach Norden als auch nach Süden abfällt. Das Betriebshofgelände wird sich künftig in diesen Höhenrücken einschneiden. In der ersten Grobplanung 2018 wurde für das Erdgeschossniveau des Betriebshofs eine Höhenlage bei 314,0m üNN angenommen. Erste Erdungsbohrungen und geotechnische Sondierungen zeigen, dass es bezüglich der tragfähigen Bodenschichten sinnvoller ist, den Betriebshof auf 315,5m üNN anzuheben. Dies reduziert auch die Menge an Bodenmaterial, die abtransportiert und entsorgt werden muss. Die Oberkante der Wagenhalle liegt mit dieser Planung aber immer noch nur 2-3 Meter über der Hügelkuppe, so dass von einer guten Einbindung in die Landschaft ausgegangen werden kann. Zudem bekundeten zwischenzeitlich Bürger aus Hausen den Wunsch nach einer eher hohen Halle, da man sich davon eine Abschirmung des Lärms aus dem benachbarten Gewerbegebiet verspricht.

2018

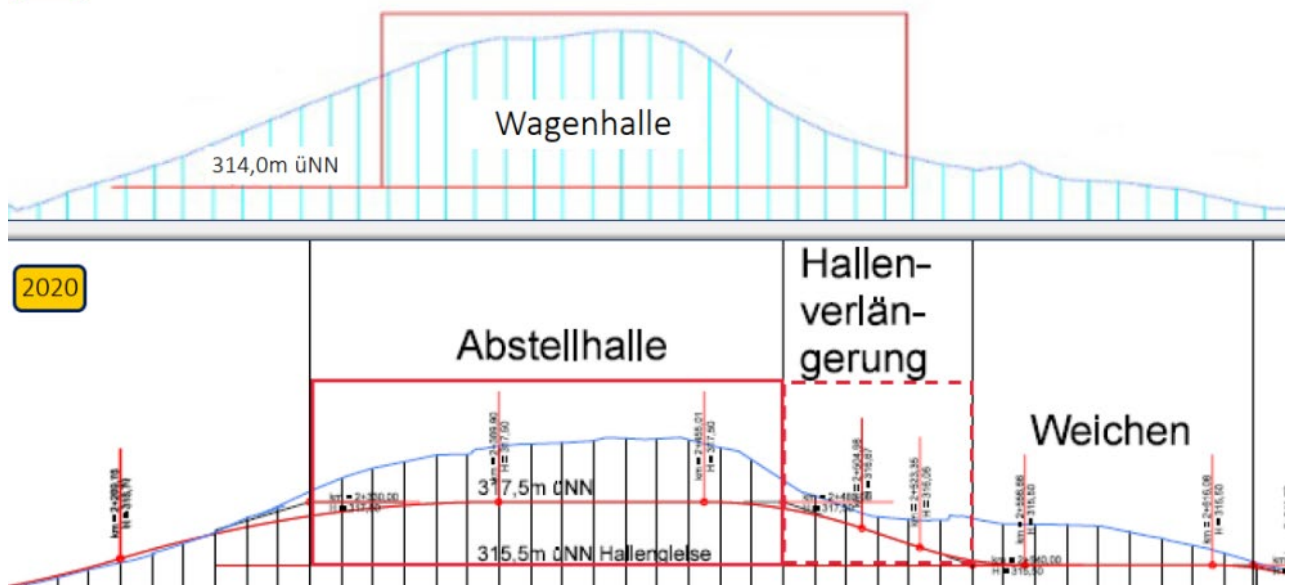


Abb. 3: Vergleich Längsschnitt Stadtbahnbetriebshof 2018-2020

U13-Trasse

Die Trasse der U13 schleift zwischen den Haltestellen Rastatter Straße und Wolfbusch aus der Hauptstrecke aus. Um auch mit Zügen in und aus Richtung Gerlingen ein- und ausrücken zu können, muss die Strecke auch in diese Richtung angebonden sein. Diese zweigleisige Gleistulpe stellt an die Trassierung und die Weichenkonstruktionen höchste Ansprüche. Gleichzeitig sollen nötige Anpassungen an der Brücke über die B295 und die Haltestelle Wolfbusch minimiert werden. Die Planung an dieser Stelle entspricht im Wesentlichen den Ansätzen aus 2018, ist im Detail mittlerweile aber wesentlich weiterentwickelt. Ein Eingriff in die Außenanlagen des Jugendhauses ist aber unvermeidlich. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Amt für Stadtplanung und Wohnen derzeit ein Entwicklungskonzept „Westlich der Solitudestraße“ (ehemaliges Walz-Areal) erarbeitet. Darin ist für das Grundstück des Jugendhauses ein besonders gestalteter Quartiersauftakt vorgesehen.

Die Querung der Gleise durch den Rad- und Fußweg erfolgt analog der aktuellen Vorgaben der technischen Regelwerke mit einer Rot-Dunkel-Signalanlage und nicht mit einem Z-Überweg. Z-Überwege bedingen aus rechtlichen und geometrischen Gründen ein Absteigen des Radfahrers, was an dieser Stelle nicht erwünscht ist. Somit verbleibt nur die Signalisierung mit Rot-Signal zur sicheren Führung von Radfahrern und Fußgängern.

Die Trasse schneidet zwischen Gleisen und B295 größere Flächen ab. In der weiteren Planung ist zu prüfen, ob sich diese Restfläche weiterhin für eine landwirtschaftliche Nutzung eignet. Insgesamt könnten hierdurch bis zu 0,82 Hektar der landwirtschaftlichen Nutzung verloren gehen. Außerdem sind Eingriffe in die privaten Gartengrundstücke unvermeidlich.

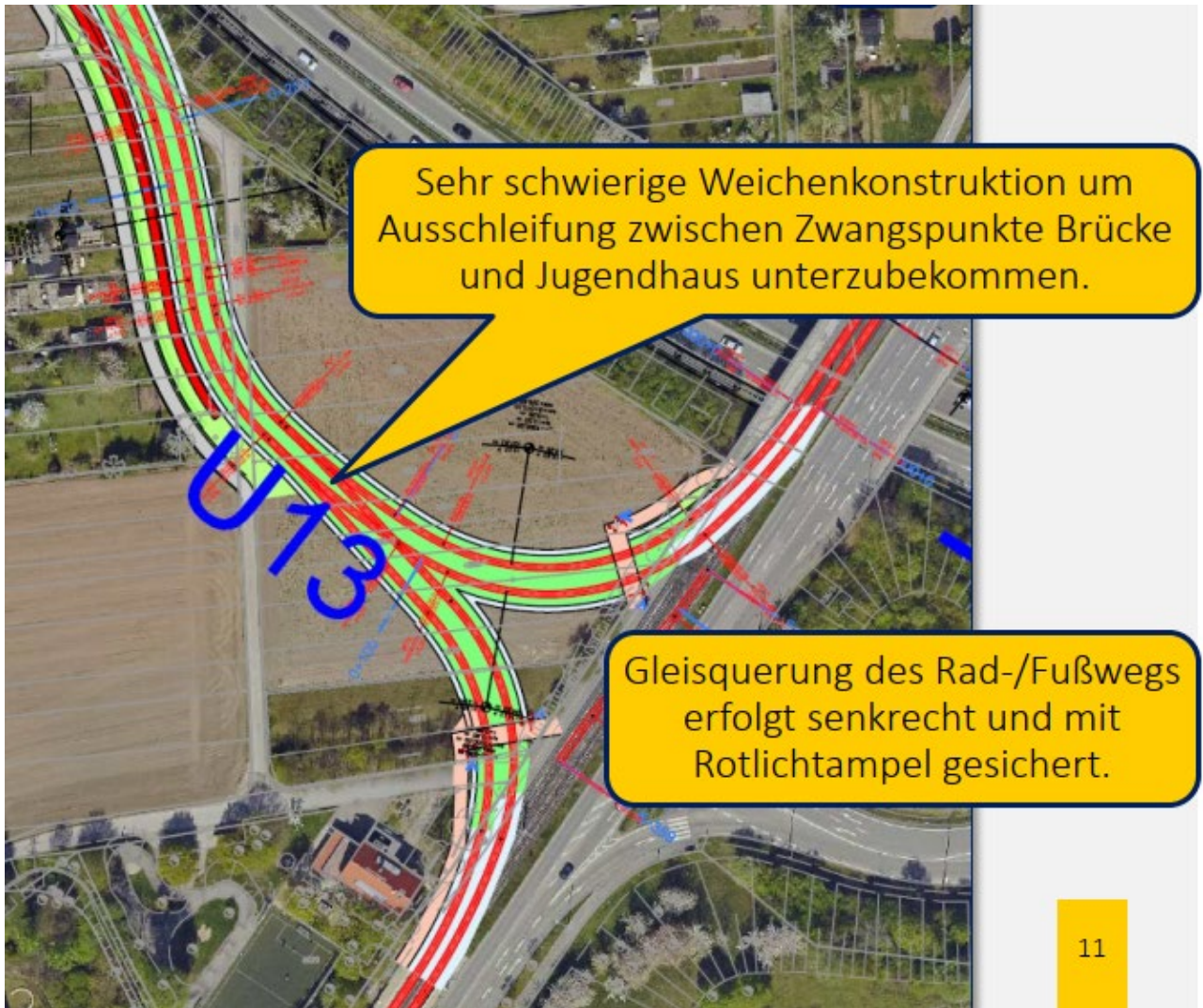


Abb. 4: Lageplan Ausschleifung U13 aus Bestandsstrecke

Die Trasse senkt sich nach dieser Ausschleifung zügig zur B295 ab und verläuft im mit der Straßenbauverwaltung abgestimmten Abstand, getrennt durch eine Schutzplanke und einen Entwässerungsgraben, parallel zur und auf dem Niveau der B295. Ein Stützbauwerk sichert den Hang und schafft so durch Abtragung der Böschung den nötigen Platz, um fast ohne Flächenverlust der oben gelegenen Flächen die Trasse realisieren zu können. Lediglich 0,04 Hektar entfallen auf dem Abschnitt bis zur ersten Feldwegbrücke und 0,07 Hektar auf dem Abschnitt zwischen den beiden Feldwegbrücken. Das notwendige Stützbauwerk zur Bündelung der U13 sowie B295 ist durchgängig in einer flächig begrünter Ausführung vorzusehen. Die detaillierte Ausführung des Stützbauwerkes ist aktuell Gegenstand einer Untersuchung durch ein Ingenieurbüro.

Die beiden Feldwegbrücken müssen aber im Gegensatz zu den Annahmen in 2018 neu gebaut werden, da laut Landesstraßenbauverwaltung die heute zwischen B295 und Brückenwiderlager vorhandene Fläche für die sicherheitstechnischen Anforderungen der Abgrenzung zwischen Stadtbahn und Bundesstraße nicht ausreicht.

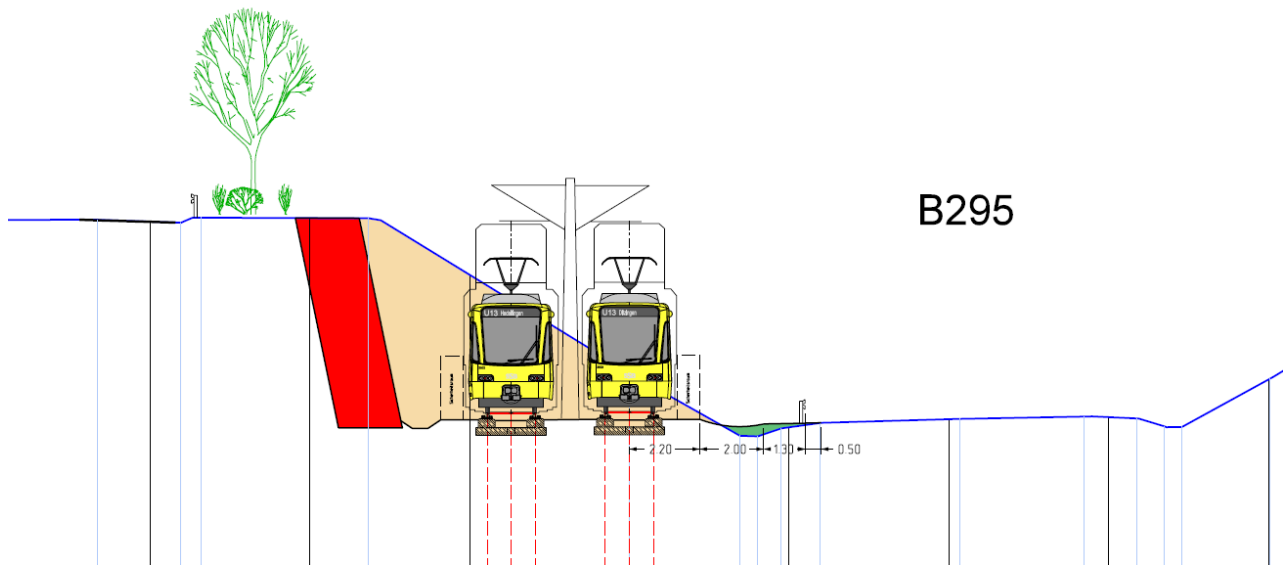


Abb. 5: Querschnitt Bündelung U13 und B295 mit flächig begrüntem Stützbauwerk

Zwischen der zweiten Feldwegbrücke und dem Knotenpunkt mit der Gerlinger Straße wird der Höhenunterschied zwischen B295 und südlichem Gelände geringer. Somit wird auch die vorhandene Böschung schmaler und zwangsläufig wird so auch der Platz, der sich durch den Einsatz eines Stützbauwerks gewinnen lässt, geringer. So ist der Verlust an landwirtschaftlicher Fläche in diesem Bereich größer und auch die Haltestelle Flachter Straße benötigt zusätzliche Fläche; 0,36 Hektar gehen hier der Landwirtschaft verloren. Es handelt sich überwiegend um Wiesenflächen im Umfeld des dort liegenden landwirtschaftlichen Betriebes. Der Abstand des neuen Wegesrandes zur befestigten Fläche des Fahrsilos dieses Betriebes beträgt aber auch an der engsten Stelle immer noch mindestens 10m. Die Planung weicht hier nicht wesentlich von der Planung 2018 ab.

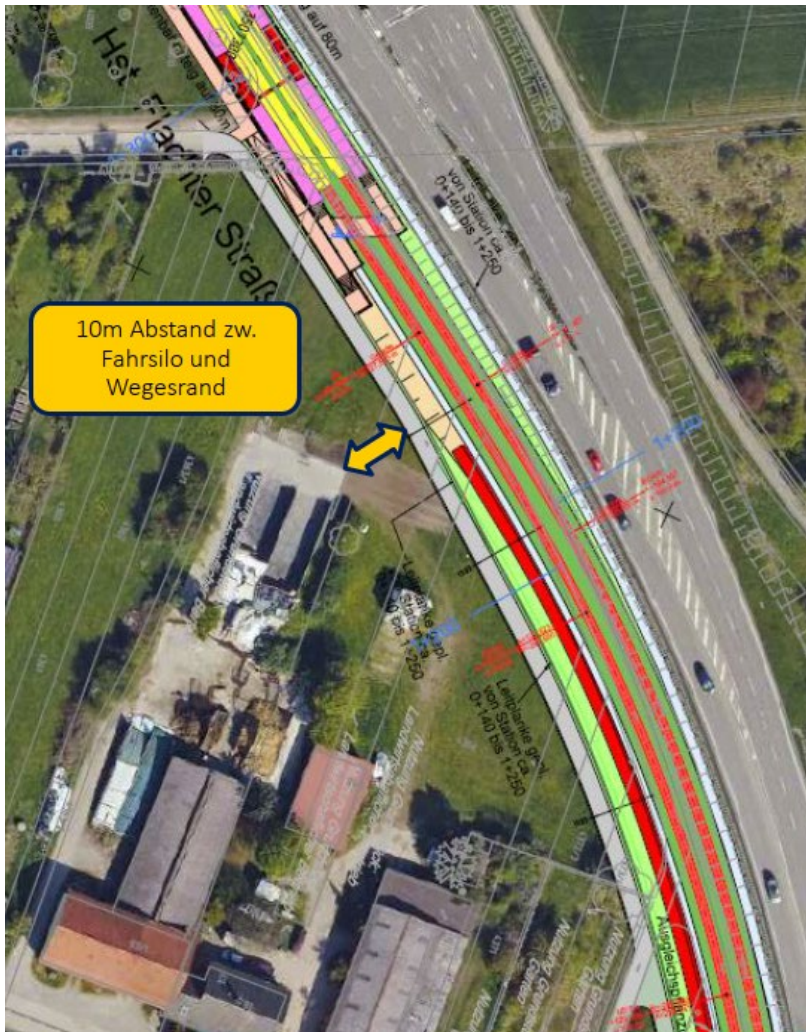


Abb. 6: Lageplan U13 im Bereich des landwirtschaftlichen Betriebs

Die Haltestelle Flachter Straße liegt mit Seitenbahnsteigen unmittelbar vor der Kreuzung mit der Gerlinger Straße. Über die dort bereits vorhandene Fußgängerfurt ist die Haltestelle gut erreichbar. Sie wird ebenso wie die Haltestelle Weilimdorf Bahnhof auf 80m ausgebaut, so dass auch ein- und ausrückende 80m-Züge diese Haltestellen im Fahrgastbetrieb anfahren können. In diesem Bereich werden voraussichtlich Ausgleichsflächen der Bebauungspläne "Wohngebiet Langenäcker-Wiesert Stammheim" sowie „Häuser I“ tangiert bzw. beeinträchtigt, die entsprechend kompensiert werden müssen.

Im weiteren Verlauf folgt die U13 weiter der B295 und entspricht der Planung von 2018.

Die Haltestelle Weilimdorf Bahnhof liegt unmittelbar nach der Brücke zum S-Bahnhalt und ist an diese mit einer Treppe auf kurzem Weg angebunden. Die barrierefreie Anbindung erfolgt über eine Rampe am anderen Ende der Haltestelle.



Abb. 7: Lageplan U13 im Bereich Weilimdorf Bahnhof

Eine weitere schwierige Gleiskonstruktion stellt die Anbindung des Betriebshofs an die U13-Gleise dar. Aufgrund des bereits erwähnten Fehlens einer südlichen Gleisumfahrt müssen alle Zug-Wechsel von der Werkstatt in die Wagenhalle und umgekehrt durch eine Rangierfahrt über den Einfahrtsbereich des Betriebshofs im Bereich parallel zur B295 erfolgen. Damit diese Fahrten den Regelbetrieb und die ein- und ausrückenden Fahrzeuge nicht stören, wurde im Einfahrtsbereich eine insgesamt viergleisige Anlage ausgebildet (zwei U13-Gleise, zwei Einfahrts-/Ausfahrts-/Rangiergleise). So ist gewährleistet, dass sich auch bei dichtem Einrückerverkehr kein Rückstau auf das Streckengleis bildet. Zudem ist durch eine aufwändige Weichenanordnung sichergestellt, dass auch bei Störung einer Weiche der Betriebshof immer noch ansicher ans Netz angeschlossen ist; fast sämtliche Beziehungen verfügen über einen redundanten Fahrweg. Dies war so in der Planung 2018 noch nicht enthalten und benötigt rund 0,19 Hektar landwirtschaftliche Fläche zusätzlich.

Für die Führung der Gleistrasse parallel zur B295 im Bereich des Gewerbegebietes wird geprüft, ob zwischen der B295 sowie der viergleisigen Ausführung Raum für eine ausreichende Begrünung mit entsprechendem Platz für die artspezifische Entwicklung von Baumstandorten möglich ist (ca. 15 m Breite für Begrünungsmaßnahmen).

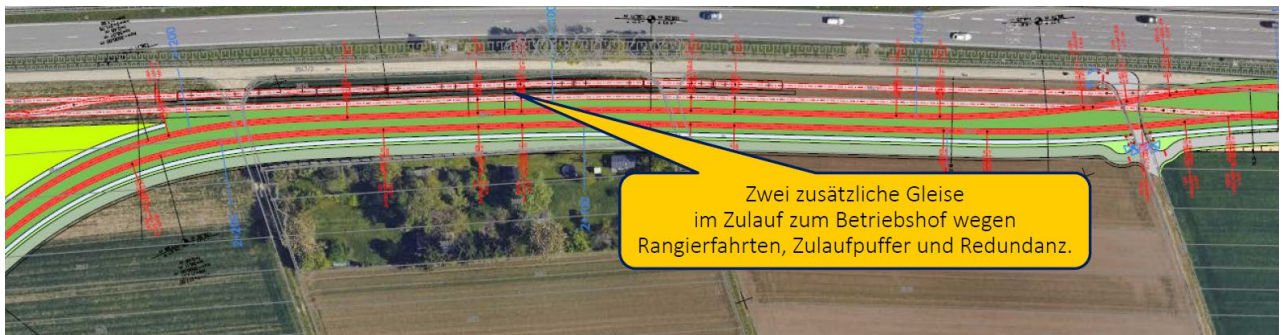


Abb. 8: Lageplan Einfahrtsbereich Betriebshof

Im weiteren Verlauf schwenkt die Trasse um 90 Grad nach Süden in Richtung Hausen ab. Der Gleisbogen war in der Planung 2018 mit einem Mindestradius versehen, der hier auf der freien Strecke nur eine Geschwindigkeit von 25 km/h zugelassen hätte. Dies hätte einen erheblichen Zeitverlust und Verlust an Fahrkomfort bedeutet, da genau zwischen den beiden Haltstellen Weilimdorf Bahnhof und Hausen auf diese sehr geringe Geschwindigkeit abgebremst werden müsste, um danach wieder zu beschleunigen. Die Strecke wurde daher mit einem größeren Radius versehen, der nun 50 km/h zulässt. Auch unter Lärmgesichtspunkten ist ein größerer Radius positiv zu beurteilen. Der Bogen schneidet aber nun ein um 0,36 Hektar größeres Stück von der landwirtschaftlichen Fläche ab.

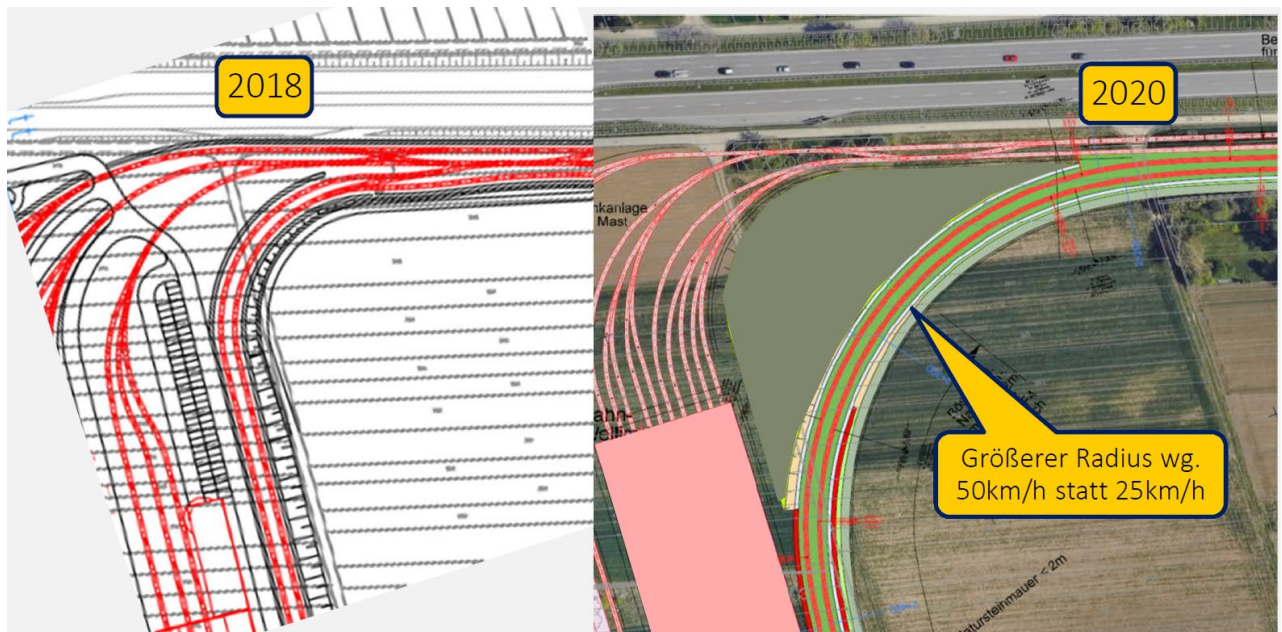


Abb. 9: Vergleich Gleisbogen U13 in Richtung Hausen 2018-2020

Die Lage des Betriebshofs im Geländeeinschnitt wurde bei der Trassierung der U13 genutzt, um im weiteren Verlauf auch die Stadtbahntrasse um rund 2m ins Gelände eintau-chen zu lassen. Der Vorteil dieses treppenartigen Aufbaus liegt in der Aufteilung des Höhenversprungs auf zwei Stufen, die eine Realisierung mit Blocknatursteinen anstatt eines aufwändigen konstruktiven Stützbauwerks ermöglicht.

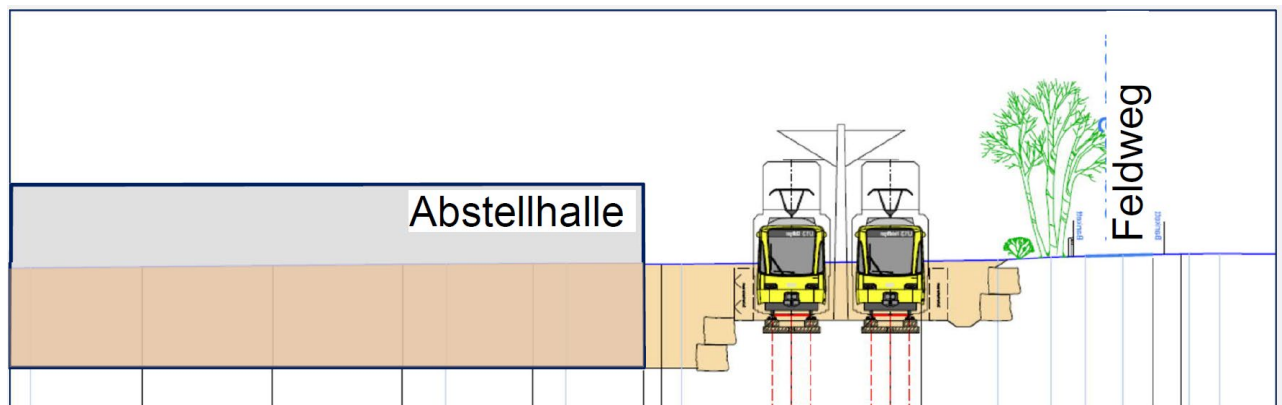


Abb. 10: Querschnitt Stadtbahnbetriebshof und U13-Trasse

Die U13-Trasse verläuft dann in dem Einschnitt parallel zum Betriebshofgelände in Rich-tung Hausen. Kurz vor Hausen beschreibt die Trasse wieder eine 90-Grad-Kurve nach Westen. Auch dieser Radius wurde gegenüber der Planung 2018 etwas vergrößert. Die verbleibende Restfläche östlich der Kurve soll mit Erdwällen als Lärmschutzwall model-liert werden.

Im Anschluss folgt dann auf Höhe der Sportflächen der Montessori-Grundschule die neue Haltestelle für den Stadtteil Hausen. Die städtebauliche und freiräumliche Einbindung und Gestaltung sowie die fußläufige Anbindung an die neue Haltestelle wird in Abstimmung mit der Stadtverwaltung und den städtischen Gremien noch erarbeitet.

Die Anbindung der Haltestelle war 2018 über das bisher geschlossene Gelände der Grundschule (Parkplatz Turnhalle) geplant (im Plan auch noch so dargestellt). Bei aktuel-len Planabstimmungen wurde dieser Vorschlag von Seiten der Schulverwaltung abge-lehnt. Gründe hierfür sind zum einen Aufsichtsprobleme für die Schule als Nutzer durch

Kreuzung Schülerströme / Fahrgäste, die Abtrennung des Sportplatzes als erweiterter Schulhof durch die öffentliche Zuwegung sowie zu erwartende Probleme mit Vermüllung und Vandalismus. Darüber hinaus ergeben sich Haftungsfragen im Zusammenhang mit Winterdienst, Gefährdung der Fahrgäste durch Kreuzung des Fußwegs mit dem Fahrzeugverkehr aus der Nutzung notwendiger Stellplätze für die Sporthalle sowie nicht kontrollierbare Nutzung der sanitären Anlagen der Schulsporthalle. Durch den derzeitigen Umbau des Schulgeländes werden zukünftig die Außenanlagen sowie der bisherige Sportplatz ebenfalls zum gleichwertigen Spiel- und Pausenhof umgestaltet. Eine Trennung der Schulhöfe durch eine öffentliche Wegeführung widerspricht der neuen Außenanlagenplanung des Gesamtgeländes.

Diese Variante wird daher aktuell nicht mehr weiterverfolgt. Zusammen mit den städtischen Ämtern wird nach einer Alternative (z.B. Verlegung der Haltestelle nach Westen und Zuwegung zwischen Kinder- und Jugendhaus Hausen und Sportplatz / Tartanbahn) gesucht.



Abb. 11: Lageplan U13 Bereich Haltestelle Hausen

Nach der Haltestelle Hausen verläuft die Trasse parallel zum nördlichen Siedlungsrand von Hausen in Richtung Scheffzgental.

Von der Ausschleifung aus der Bestandsstrecke bis zur Markungsgrenze Ditzingen summiert sich der Verlust an landwirtschaftlicher Fläche durch die U13 auf bis zu 4,7 Hektar, in Abhängigkeit davon, welche Restflächen weiterhin landwirtschaftlich genutzt werden können.

Zu beachten ist aber auch, dass die Stadtbahnstrecke überwiegend in dem ökologisch sehr wertvollen Magerwiesengleis gebaut wird, von dem insgesamt rund 3,1 Hektar gebaut werden. Diese liegen allerdings nicht komplett auf heute landwirtschaftlichen Flächen, sondern auch auf Wegen und Böschungflächen.

Der Herdweg wird mit einem signaltechnisch gesicherten Bahnübergang gequert. Die Querung des Scheffzgental ist Gegenstand weiterer Untersuchungen durch ein Ingenieurbüro. Die bestehenden Retentionsräume sowie die Wirkung auf das Tal (Landschaftsbild) müssen dabei berücksichtigt werden. Eine verträgliche Ausführung in diesem Talraum sowie die Durchlässigkeit für Arten der Fauna muss sichergestellt werden.

Im Scheffzgental erreicht die Trasse die Gemarkung Ditzingen. Dort soll die U13 weiter unter der A81 hindurch in Richtung der Schuckertstraße in die Nähe der Firma Trumpf geführt werden. Der Abschnitt ab der Haltestelle Hausen wäre von der Stadt Ditzingen zu finanzieren, die großes Interesse daran geäußert hat. Dieser Abschnitt und auch die Weiterführung bis Ditzingen Bahnhof sind daher in Abschnitten ebenfalls Teil der aktuell laufenden Nutzen-Kosten-Untersuchung. Zumindest der Abschnitt bis Schuckertstraße scheint bereits jetzt denkbar, weshalb die aktuellen Untersuchungen diesen Bereich bereits mit einbeziehen, so dass idealerweise die Strecke zusammen mit dem Betriebshof im Rahmen eines Gesamtprojekts bis Ditzingen Schuckertstraße gebaut werden könnte. Eine endgültige Entscheidung hierüber soll in Ditzingen getroffen werden, wenn die Ergebnisse der aktuell laufenden Standardisierten Bewertung und die in diesem Zusammenhang ermittelten Bau- und Betriebskosten vorliegen.

Ausgleichsmaßnahmen (kompensatorische Maßnahmen)

Die mit der Planung verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft werden entsprechend ausgeglichen. Die Ermittlung des notwendigen Kompensationsbedarfs erfolgt im Rahmen der Erstellung der Unterlagen für den Antrag auf Planfeststellung. Unter anderem ist dabei eine Gewässerentwicklung (einschließlich angrenzender Retentionsräume) für den Lachengraben nordwestlich des Gewerbegebietes Weilimdorf in räumlicher Nähe vorgesehen.

Für durch die Gleisführung entstehende Restflächen, die nicht mehr landwirtschaftlich genutzt werden können, erfolgt mit dem Fortgang der Planungen eine Prüfung, ob diese beispielsweise als Retentions- oder Kompensationsflächen verwendet werden können. Unter anderem die Ermittlung der notwendigen Kompensationsmaßnahmen sowie die Entwässerung des anfallenden Oberflächenwassers wird im Rahmen der Erstellung der notwendigen Unterlagen für den Antrag auf Planfeststellung (UVP-Bericht, Landschaftspflegerischer Begleitplan, Fachgutachten etc.) erfolgen.

Durch die Stadtbahnverlängerung U13 nach Hausen werden voraussichtlich Ausgleichsflächen (Kompensationsmaßnahmen) der Bebauungspläne "Wohngebiet Langenacker-Wiesert Stammheim (Sta 114) (2014/002)" sowie „Hausen I“ tangiert bzw. beeinträchtigt. Die Eingriffe werden im weiteren Verfahren berücksichtigt und werden gegebenenfalls entsprechend kompensiert.

Zeitplan

Im Zuge der Planungskonkretisierung konnte nun auch der im Jahr 2018 noch sehr grob geschätzte Zeitplan fundiert ausgearbeitet werden. Es zeigte sich, dass für den Bau von Stadtbahnbetriebshof und U13-Strecke von einer Bauzeit von 3,5 Jahren ausgegangen werden muss. Obwohl schon sehr viele Planungsaufträge vergeben wurden und an vielen Gewerken bereits intensiv gearbeitet wird, stehen noch viele Aufgaben an, so dass auch unter Berücksichtigung des Zeitbedarfs für den aktuell in Vorbereitung befindlichen Architekturwettbewerb nicht mit einem Start des Planfeststellungsverfahrens vor Mitte 2022 zu rechnen ist. Die Zuschussanträge für den Stadtbahnbetriebshof (Landes-GVFG-Programm) und die U13-Strecke (Bundes-GVFG-Programm) würden dann zeitversetzt dazu eingereicht, so dass nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses und der Förderbescheide voraussichtlich Ende 2023 schließlich Mitte 2024 mit dem Bau begonnen werden könnte. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme würde somit Ende 2027 erfolgen.