

EILT -EILT -EILT

Anregungen, Stichworte und Argumente der IgFOB zur „Bürgerbeteiligung“ Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans FOB Stuttgart (Vai 252)

Sie können Einwendungen gegen die Aufstellung des Bebauungsplans FOB erheben. Nehmen Sie Ihr Recht wahr. Schreiben Sie Ihre Bedenken, Kritik oder Anregungen an das

**Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
Eberhardstraße 10
70173 Stuttgart**

Betrifft: Änderung Nr. 44 des Flächennutzungsplans 2010 im Bereich Bahnhof Vaihingen - FOB, Aufstellung des Bebauungsplans FOB Stuttgart (Vai 252)

Ihr Schreiben muss dort spätestens bis zum **10. Juli 2008** eingehen.

Die IgFOB freut sich über eine Kopie Ihres Schreibens.

Die veröffentlichten Planunterlagen liegen im Vaihinger Bezirksrathaus und im Stadtplanungsamt aus. Sie können auch im Internet:

<http://www.stuttgart.de/buergerbeteiligung>. eingesehen werden.

Sie sind auch auf der Homepage der IgFOB

<http://www.igfob-vaihingen.de> verfügbar.

Bitte sehen Sie sich diese Unterlagen genau an:

- Sind alle wichtigen Gesichtspunkte rund um das Vorhaben enthalten?
- Welchen Inhalt haben diese Unterlagen, erscheint Ihnen der Umfang der Untersuchungen richtig?
- Sind die Darstellungen nachvollziehbar und einleuchtend?
- Wird darin auch erwähnt, was unsicher ist oder möglicherweise negativ bewertet werden müsste?

Ihre Meinungsäußerung ist wichtig. Die Stadt muss sich mit Ihrer im Verfahren geäußerten Meinung auseinandersetzen. Sie darf sie nicht unterschlagen.

Ihre Einwendungen können Sie auch online auf einem vom Stadtplanungsamt im Internet bereit gestellten online-Formular vorbringen. Ebenfalls unter

<http://www.stuttgart.de/buergerbeteiligung> - (Dort in der rechten Spalte auf „Stadtbezirk Vaihingen – Fernomnibusbahnhof (FOB) Stuttgart (Vai 252) – auf der dann erscheinenden Seite ist der letzte Link nach denen zu den Planunterlagen „online-Formular“).

Nachfolgend einige Stichworte für eine Stellungnahme zur Aufstellung des Bebauungsplans/ Änderung des Flächennutzungsplans in Sachen FOB in Stuttgart Vaihingen, die sich an der jeweiligen Planungs begründung orientieren.

1.) Anlass der Planung

Bau eines FOB keine Pflichtaufgabe der Stadt

Der **Bau oder Betrieb eines Fernbusbahnhofs** ist **keine Pflichtaufgabe der Stadt**. Weshalb wird dann für ein solches Vorhaben einen Bebauungsplan aufgestellt?

Wieso wird für die angeblich nur ca. 70 Fernlinienbusse täglich ein eigener Bahnhof benötigt, wenn rund 40.000 Tourismusbusse pro Jahr nach Stuttgart anfahren, ohne eine entsprechende Infrastruktur angeboten zu bekommen?

Wo werden rund 40.000 Tourismusbusse während der Stuttgartbesuche ihrer Fahrgäste zwischenzeitlich geparkt? Bisher wird dazu der Cannstatter Wasen herangezogen. Dessen Erreichbarkeit wird sich durch die Baumaßnahme S 21 von der Stadtmitte her aber deutlich verschlechtern.

Weshalb plant die Stadt nicht für 7500 Busse und deren 250.000 Fahrgäste, die im Gelegenheitsverkehr von Stuttgart aus den Bus benutzen?

Gefälligkeitsplanung für den Eigentümer

Der Bebauungsplan umfasst 2,5 ha. Davon ist weniger als 1/3, nämlich 0,8 ha für einen FOB vorgesehen. **Die weiteren gewerblichen Nutzungen** (Hotel, Einzelhandel, Bürofläche, Boardinghouse) **benötigen** also wesentlich **mehr Platz als der sog. FOB**. Die Begründung „FOB“ für die Aufstellung dieses Bebauungsplan entspricht somit nicht der eigentlichen Planungsabsicht.

Die Stadt darf nicht auf ihre Planungshoheit verzichten. Privatpersonen haben keinen Anspruch auf einen Bebauungsplan, der ihren Vorstellungen entspricht.

Der Eigentümer (Aurelis AG) hat bereits im Oktober 2005 konkrete Vorstellungen für die Verwertung seines Grundstücks **formuliert** ([vgl. Aurelis Kundenprospekt](#)).

Diese **Vorstellungen** wurden von der Stadt **unverändert in den Bebauungsplan übernommen**. Die von Aurelis vorgeschlagenen Nutzungsarten (Büro, Hotel, Einzelhandel) wurden lediglich um die (in der Fläche wesentlich kleinere) Funktion Busbahnhof ergänzt. Die **Stadt hat daher keine eigene planerische Vorstellungen entwickelt**. Solche wurden **auch nicht im UTA** von den Gemeinderäten **diskutiert**.

Die Stadt übernimmt die Nutzung „Hotel“, ohne sich zum Bedarf von Hotels oder Boardinghäusern in Vaihingen und Umgebung zu äußern.

Die Stadt übernimmt die Nutzung „Büro“, ohne sich zum Bedarf weiterer Büroflächen in Vaihingen und Umgebung zu äußern.

2.) Standortauswahl und Untersuchung der Alternativen

Die von der Stadt herangezogenen **Bewertungskriterien** für die Standortauswahl

- Verfügbarkeit der Fläche
 - Flächengröße ca. 6.000 -7.000 qm
 - gute Erreichbarkeit mit ÖPNV, also Anschluss an S Bahn und Stadtbahn
 - gute Erreichbarkeit für den Individualverkehr
- sind **weder schlüssig noch vollständig**. Die **Gewichtung** die einzelnen Kriterien ist **nicht nachvollziehbar**, ebenso wenig wie die Beschränkung der Prüfung auf diese Kriterien. Die Bewertungsmaßstäbe versteckt die Stadt weiterhin in ihrer „Black Box FOB“.

Die für eine Abwägung im Rahmen einer Bauleitplanung notwendigen Gesichtspunkte wie

- Umweltverträglichkeit und
 - Sozialverträglichkeit
- wurden hier vollständig unterschlagen.

Durch ein Bebauungsplanverfahren kann, im Zweifel im Rahmen einer dann zulässigen Enteignung jede benötigte Fläche verfügbar gemacht werden. Eine Bewertung mit dem Kriterium „**Verfügbarkeit**“ ist demnach grob fehlerhaft.

Sollte diese Frage auf die tatsächliche Bebaubarkeit bis Ende 2010 bezogen sein, so fehlt es einer solchen „Standortbewertung“ an der Prüfung von Provisorien.

Die **angenommene Flächengröße** ist **nicht nachvollziehbar**. Bei der Bewertung 2006 ging die Stadtverwaltung von ca. 40 Fernlinienbussen täglich aus. Da der neue FOB ja weder dem Gelegenheitsverkehr noch dem Tourismusverkehr nach Stuttgart in irgendeiner Form dienen soll wird hierfür keine Fläche benötigt. Für diese geringe Zahl von Nutzern war daher der angenommene Flächenbedarf von 7.000 qm für 16 Bussteige hoffnungslos überdimensioniert und daher als Entscheidungshilfe für eine Standortauswahl ungeeignet.

Auch eine 2007 erfolgte Nachbesserung der vermuteten Nutzung durch ca. 70 Fernlinienbusse täglich und ca. 100.000 Fahrgästen im Jahr, rechtfertigt die angenommene Flächengröße bei einer Standortsuche nicht!!

Die auf dieser Basis erfolgten Berechnungen der Stadt ergeben einen Bedarf von 6 Bussteigen für ca. 355 Tage im Jahr. Für weitere 8 Tage seien es 11-12 Bussteige nötig. Mit Engpässen in einer Spitzenstunde (angeblich zwischen 16-17 Uhr). Für 8 Spitzentage (von 365 Tagen) ist daher eine „Reserve“ von 10 Bussteigen und für 8 Spitzenstunden(von 8760 Stunden) eine „Reserve“ von weiteren 4 Bussteigen vorgesehen.

Die Gewichtung des Kriteriums **Anbindung an den ÖPNV** im Verhältnis zu den anderen bewerteten Standorten ist nicht erkennbar. Um wie viel besser schneidet der genannte Standort für den ZOB am neuen HBF (zwischen Jäger- und Kriegsbergstraße) ab? Er wird von allen 6 S- Bahnlinien angefahren, von zahlreichen RB und RE Linien der DB, von fast allen U Bahnen und zahlreichen gut benutzten Stadt-

bussen. Ohne eine solche Gewichtung ist die Bewertung nicht nachvollziehbar und bleibt Willkür.

Ähnliches gilt für eine gute Erreichbarkeit für den **Individualverkehr**.

Die An- und Abfahrten der Fahrgäste erfolgen nach plausiblen Annahmen zu mindestens 70 % mit Privat PKW. Da die Fahrgäste gleichmäßig verteilt aus der gesamten Region kommen ist unter Beachtung aller An- und Abfahrtswege ein zentraler Treffpunkt der wirtschaftlichste und umweltfreundlichste. Ein peripherer Standort wie Vaihingen schneidet eindeutig schlechter ab.

Wie erfolgte bei der Standortauswahl die relative Gewichtung der möglichen, jedenfalls zu prüfenden alternativen **dezentralen Standorte**?

Die geäußerten Befürchtungen Reisende könnten die Haltestellen nicht finden, Busunternehmen könnten ein dezentrales Konzept ablehnen sind reine Behauptungen ohne irgendwelche Anhaltspunkte und verkennen den schon bestehenden „grauen Fernlinienbusmarkt“, der über den Flughafen abgewickelt wird.

Es fehlt ein Maßstab zur **Bewertung der künftigen Entwicklung** eines solchen Busbahnhofs. Das **Fehlen einer solchen Prognose macht** den gesamten Versuch einer **Standortfindung und -bewertung unbrauchbar**. Ohne eine solche Einschätzung bleibt die Planung stümperhaft. Die Planung setzt sich nicht einmal ansatzweise damit auseinander, dass es in absehbarer Zeit auch nationale Fernbuslinien in nennenswertem Umfang geben wird, weil das Bahnprivileg für die vorrangige Bedienung durch die Schiene nicht mehr länger aufrecht erhalten werden kann. Die Zahl der ausgegebenen Konzessionen (über 200) stimmt mit der Zahl von 70 Bussen täglich, die den neuen Bahnhof nutzen sollen nicht überein. Aufklärung zu dieser Diskrepanz sucht man in den Planungsunterlagen vergeblich.

Diese Planung, mit nur einem Angebot für eine spezielle Art von Busverkehr (Fernlinienbusse) lässt **kein Gesamtkonzept** für die unterschiedlichen Busverkehre erkennen. Ein solch willkürliches Herausgreifen nur eines Teils des Gesamtbusverkehrs entspricht keiner geordneten Planung und rechtfertigt allein schon deshalb keine Änderung des FNP für Stuttgart- Vaihingen, geschweige denn die Aufstellung eines Bebauungsplans.

Ein **Abkoppeln** gerade **von Fernlinienbussen von dem** durch „**Stuttgart 21**“ geschaffenen **neuen Verkehrsknoten bedarf einer besonderen planerischen Rechtfertigung**. Diese ist aus den vorgelegten Planungsunterlagen nicht ableitbar.

Bei der Standortbewertung fehlt auch jegliche **Einschätzung der** denkbaren Standorte durch die **künftigen Nutzer** des Busbahnhofs. **Weder Busunternehmen noch deren Fahrgäste halten Vaihingen für einen geeigneten Standort**. Eine **Planung an den Interessen künftiger Nutzer vorbei** ist unzulänglich. Eine Abwägung ohne Kenntnis dieser Umstände verletzt elementare Planungsgrundsätze.

Die **Standortwahl Vaihingen** ist- auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten - **nicht nachvollziehbar**. Mangels planerischer Substanz lassen die Unterlagen nicht

einmal ansatzweise erkennen, wo Vaihingen den anderen Standorten überlegen sein soll.

3.) Verkehr und Erschließung

Individualverkehr

Die Anbindung des FOB und der anderen geplanten Nutzung soll über die Industrie- und Schockenriedstraße erfolgen. Da diese beiden Straßen nicht im luftleeren Raum enden und sowohl Busse als auch die zugehörigen Fahrgäste nicht diese genannten Straßen als Ziel haben werden kann eine solche Begründung für eine verkehrliche Erschließung keine Änderung des Flächennutzungsplan begründen. Hierfür ist der Verweis auf diese beiden Straßen zu dürftig.

Es wäre vielmehr eine **umfassende Verkehrsplanung** erforderlich, die eine Anbindung an das Fernstraßennetz sicherstellt, dabei die überlastete Nord-Süd-Straße nicht zusätzlich mit Verkehr überschwemmt, eine Durchfahrt sowohl der Busse als auch der Zubringer durch den aufwändig sanierten Vaihinger Ortskern unterbindet und sich vor allem damit auseinandersetzt, wie der zusätzliche Verkehr für über 50.000 qm durch die Planungsabsichten neu hinzugewonnene Gewerbefläche künftig bewältigt wird.

Da die vorgestellte FNP Änderung hierzu keine Ausführungen macht sind diese Planungen grob lückenhaft und sofort einzustellen.

ÖPNV

Es gibt ohne Zweifel Standorte in Stuttgart, die besser für die Nutzer eines ZOBs an den ÖPNV angebunden sind. Am Vaihinger Bahnhof verkehren keine RE oder RB Züge der DB. Lediglich die Linie U1 verbindet Vaihingen durchgängig mit dem Zentrum. Die U6 verkehrt nicht ganztägig. Die Linienführung der U3 und U8 bedient das Zentrum nicht. Die Linie U 8 hat darüber hinaus nur wenige Stunden am Tag und lediglich 5 Tage in der Woche Fahrbetrieb. Auch die Linien 81 und 82 kommen aufgrund ihrer Fahrtroute im Stadtbezirk als Zubringer für den FOB nicht in Betracht. Die Bewertung einer **sehr guten Anbindung** durch den ÖPNV hält einer nutzerorientierten Betrachtung des FOB im Vergleich zu anderen Standorten nicht Stand.

Wegen der fehlenden Verkehrsleitplanung für dieses Vorhaben ist die Bewertung des Standortes im Zusammenhang zu sonstigen überörtlichen Planung nicht möglich.

4.) Umweltauswirkungen

Forderung nach einer Umweltverträglichkeitsprüfung unter Würdigung der Vaihinger Gesamtsituation

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung mit den Schwerpunkten **Lärm, verkehrliche Auswirkungen, Immissionen** wurde der Planung nicht einmal ansatzweise zugrunde gelegt. Ein so überdimensionierter Busbahnhof mit fast grenzenlosen Kapazitätserweiterungsmöglichkeiten, sowie zusätzlichen Gewerbeansiedlung auf dafür geschaffenen über 50.000 qm Nutzfläche erfordern aber eine solche Prüfung. Die nicht nur in diesem Punkt fehlerhafte Planung ist daher sofort einzustellen.

In nächster Nähe des geplanten FOB -Standorts liegen **zwei Stadtquartiere**, die von der Nutzung einem reinen bzw. **allgemeinen Wohngebiet** entsprechen (Dogger-/Sauna-/Ruppmanstraße) und die vom zu- und abfließenden FOB-Verkehr beeinträchtigt sein werden. Dies ist bei der Abwägung der Standortalternativen nicht eingeflossen. Die Abwägung ist daher lückenhaft und aufzuheben.

Die **Vorbelastung** des Gebiets (Lärm, Verkehr) **bleibt unberücksichtigt**. Der Lärmminderungsplan Vaihingen und das jüngst eingeführte Lkw-Durchfahrtsverbot widersprechen der Verlagerung eines Verkehrsknotens für Schwerlastverkehr gerade hierher. Eine vernünftige Umweltprüfung setzt eine Abwägung der Folgen des Vorhabens mit Standortalternativen voraus, bis hin zur „Nullvariante“ also einer Folgeabschätzung wenn nicht gebaut werden sollte.

Die vorgelegte **Planung nimmt keinen Bezug auf weitere vorliegende städtische Planungen oder Zielformulierungen** (z.B. Lärmminderungsplan Vaihingen, Stadtentwicklungskonzept, Verkehrsleitplanung). Das Vorhaben fügt sich deshalb nicht in vorhandene städtebauliche und verkehrliche Konzeptionen ein.

Die der Planung zugrunde liegende **Umweltcheckliste** war bereits bei Beschlussfassung im Umwelt- und Technik-Ausschuss am 17.6.2008 **nicht mehr aktuell**, da erhebliche Beeinträchtigungen beim Artenschutz durch rechtswidrige (der Stadt bekannte) Eingriffe vorliegen.

Da solche Überlegungen in der vorgelegten Planung komplett fehlen ist ein solcher planerisch erforderlicher Abwägungsprozess hier nicht möglich.

5.) Finanzierung

Die Finanzierbarkeit und **Wirtschaftlichkeit** von Vorhaben spielen bei der **Abwägung** planungsrelevanter Gesichtspunkte eine **gewichtige Rolle**. Eine Beteiligung an einem solchen Abwägungsprozess setzt aber ein Mindestmaß an Information voraus, das in diesem Verfahren nicht gegeben ist.

Die **Verlegung des ZOB ist normalerweise vom Verursacher der Verlegung** (DB AG, als Erbauer des neuen Bahnhofs) **zu finanzieren**. Ob die **DB** einen **Anteil** zu tragen hat, falls ja welchen, wurde von der Stadt bisher nicht mitgeteilt. Der Bau eines ZOB ist zuschussfähig. Weshalb die Stadt mit ihrer Fehlplanung auf solche Zuschüsse verzichtet wurde nicht erläutert. Kosten alternativer Standorte, z.B in der Innenstadt abzüglich o.g Beteiligungen Dritter werden nicht mit möglichen Kosten in Vaihingen verglichen.

Eine **Ablehnung** gut geeigneter innerstädtischer Alternativstandorte aus Kostengründen **ohne Kostengegenüberstellung** verschiedener Standorte **widerspricht einer seriösen Planung**.

In der Bezirksbeiratssitzung vom 10.6.2008 erklärte der zuständige städtische Vertreter, dass die Stadt in Verhandlungen mit Aurelis stehe. Es wurde festgeschrieben,

dass die Architektur und das Betreibermodell von der Stadt Stuttgart und Aurelis paritätisch entwickelt werden. Man stehe im Abstimmungsprozess, was der Bebauungsplan zulassen und was ablehnen solle. Der zuständige städtische Vertreter gibt an, über eine von externen Wirtschaftsprüfern überprüfte Kostenschätzung zu verfügen. Er weigerte sich aber vor dem Bezirksbeirat am 10.06.2008 nähere Auskunft zu geben.

Eine Beteiligung an dieser Planungsabwägung ist deshalb allein schon **wegen** der „**Geheimniskrämerei**“ der Stadt **nicht möglich**.

6.) kommunalrechtliche- und politische Abwicklung

Der Bezirksbeirat Vaihingen wurde nicht ordnungsgemäß gehört.

Das Gremium Bezirksbeirat wurde mehrfach in seinen Rechten beschnitten: Es erhielt auf seine Anfragen und Anträge keine Antworten - oder nicht innerhalb der üblichen Frist; es wurde nicht über die Beratungs- und Beschlussfassungstermine des Umwelt- und Technikausschusses informiert, so dass die Entsendung von Vertretern erst im Juni 2008 gelang; es durfte die Angelegenheit nur ein Mal beraten (obwohl die Geschäftsordnung eine zweite Beratung vorsieht), bevor der Umwelt -und Technikausschuss den Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplans fasste.

Möhringer Bezirksbeirat wurde nicht gehört

Die Bezirksverfassung vor sieht die Anhörung sämtlicher von einer Planung betroffenen Bezirke vor. Da die Erschließung des vom neuen Bebauungsplan umfassten Gelände in wesentlichen über Möhringer Gemarkung (Nord-Süd-Straße) erfolgen wird, hätte auch der Möhringer Bezirksbeirat gehört werden müssen. Da dies nicht erfolgt, liegt auch hier eine fehlerhafte Behandlung vor.

Das Verfahren verstößt gegen vom Gemeinderat gesetztes Recht.

Bürgerbeteiligung unerwünscht

Der Beginn der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB wurde nur einen Tag vorher angekündigt, die Unterlagen waren dann zu Beginn dieser Frist nicht wie üblich im Internet abrufbar. Damit wurde eine Bürgerbeteiligung, die dazu dienen soll, rechtzeitig Probleme und Risiken eines Vorhabens aufzudecken, unnötig erschwert.

Der **UTA** wurde im Oktober 2007 **mit falschen Zahlen** bei der Beschlussfassung für den Standort Vaihingen **bedient**. Hier wollte die Stadtverwaltung für angeblich 30-40 Busse täglich 16 Bussteige schaffen.

7.) weitere Punkte

Sicherheitskonzept

Es ist allgemein bekannt, dass Bahnhöfe, die 24 h in Betrieb sind auf bestimmte Personenkreise anziehend wirken. Die Planung geht auf diesen nahe liegenden Umstand zum Schutz von Nutzern und Anwohner nicht einmal ansatzweise ein.

Verzicht auf alternative Standorte durch Kaufentscheidung der Stadt

Die Stadt Stuttgart kaufte im Frühjahr 2008 von der EnBW Flächen im Bereich Jäger-/Ossietskystraße auf und ließ sich dabei von der EnBW vorschreiben, dass auf diesem Gelände kein Busbahnhof gebaut werden dürfe.

Verstoß gegen Umweltrecht

Im April 2008 wurde auf dem beabsichtigten Standort mit Abrissarbeiten unter den Augen der Stadtverwaltung Stuttgart begonnen, obwohl der Stadtverwaltung damals längst bekannt war, dass auf diesem Areal über 40 bedrohte Tierarten vorkommen. Entgegen den Ausführungen im Bebauungsplan wird in den Umweltstrafverfahren behauptet, Eigentümerin der Grundstücke sei die DB.

Schienenanschluss des Gewerbegebiets Wallgraben wird zerstört

Mit dem neuen FNP/ Bebauungsplan wird dem Gewerbegebiet Am Wallgraben künftig kein Standort mehr für den Güterumschlag Schiene-Straße zur Verfügung stehen.