

Stuttgart, 14.09.2012

**Bebauungsplan mit Satzung über örtliche Bauvorschriften
Rosensteintunnel / Leuzetunnel (Ca 264)
in den Stadtbezirken Bad Cannstatt und Stuttgart-Ost
- Satzungsbeschluss gem. § 10 BauGB und § 74 LBO
mit Anregungen i.S.v. § 3 (2) BauGB**

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung	öffentlich	02.10.2012
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung	öffentlich	09.10.2012
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	25.10.2012

Dieser Beschluss wird nicht in das Gemeinderatsauftragssystem aufgenommen.

Beschlussantrag

Der Bebauungsplan mit Satzung über örtliche Bauvorschriften Rosensteintunnel / Leuzetunnel (Ca 264) in den Stadtbezirken Bad Cannstatt und Stuttgart-Ost wird in der Fassung vom 06.06.2011 / 31.01.2012 nach § 10 BauGB und § 74 LBO als Satzung beschlossen. Es gilt die Begründung mit Umweltbericht zum Bebauungsplan vom 06.06.2011 / 31.01.2012 und der Landschaftspflegerische Begleitplan vom 03.06.2011 / 31.01.2012.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans ist im Kartenausschnitt auf dem Titelblatt der Begründung mit Umweltbericht (Anlage 2) dargestellt. Zur Sicherung der externen Ausgleichsmaßnahmen für Mauereidechsen wird ein externer Geltungsbereich im Bereich des Travertinparks / Cannstatter Halde festgesetzt. Der Geltungsbereich dieser Ausgleichsmaßnahme ist in der Anlage 3 dargestellt.

Es gingen 1645 Äußerungen von Bürgerinnen und Bürgern während der beiden Auslagen ein. 2 Anregungen gingen verspätet mit Datum vom 28. August 2012 ein. Viele Bürgerinnen und Bürger haben sich in gleich lautenden Anregungen zu dem Bebauungsplan Rosenstein- /Leuzetunnel geäußert und sich dabei grundsätzlich gegen das Projekt ausgesprochen. Bei vielen Anregungen können die beschriebenen Befürchtungen/Bedenken widerlegt oder ausgeräumt werden. Die Anregungen führten zu keiner Änderung der Festsetzungen des Bebauungsplans und sind in den Anlagen Nr. 9 und Nr. 11 vollständig mit einer Stellungnahme der Verwaltung aufgeführt.

Der Bebauungsplan ersetzt für die Straßenbaumaßnahme der Bundesstraße gem. § 17 b (2) Fernstraßengesetz (FStrG) und für die Stadtbahnanlagen gem. § 28 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ein förmliches Planfeststellungsverfahren.

Die Stadt Stuttgart bietet den Eigentümern an, die Gebäude Pragstraße 148, 150, 152, 156/1 und Bei der Meierei 1 und 3 zu erwerben. Entsprechende verbindliche notarielle Kaufangebote der Stadt an die Eigentümer der Gebäude und Wohnungen wurden unterbreitet.

Alternativ erklärt sich die Stadt bereit, die Kosten für den Einbau und den Betrieb von Lüftungsanlagen in den Wohnungen zu tragen. Die Einzelheiten werden in entsprechenden Vereinbarungen geregelt.

Die Kosten für notwendige passive Schallschutzmaßnahmen an schutzbedürftigen Räumen an der Pragstraße und in Stuttgart-Ost, soweit ein Anspruch ermittelt wurde, werden von der Stadt übernommen. Ebenso gewährt die Stadt Stuttgart auf Antrag die Kostenübernahme von zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden im Fernbereich, an denen eine nicht unerhebliche Erhöhung der Schallimmissionen von über 0,9 dB(A) prognostiziert wird und die Lärmsanierungswerte der VLärmSchR97 planbedingt überschritten werden. Hinsichtlich der Art und des Umfangs des passiven Schallschutzes gelten die 24. BImSchV und die VLärmR 97.

Kurzfassung der Begründung

Der Bau des Rosensteintunnels soll einen Engpass im Stuttgarter Hauptverkehrsstraßennetz bereinigen. Die im Zusammenspiel mit Pragsatteltunnel und ausgebauter Heilbronner Straße sich daraus ergebende Leistungssteigerung bietet die Chance, unerwünschte Parallelverkehre durch benachbarte Stadtbezirke auf der gestärkten Trasse zu konzentrieren und künftige Verkehrsentwicklungen zu bewältigen. Die Leistungssteigerung und Bündelung des Verkehrs hat zur Folge, dass sich einerseits im nach gelagerten Verkehrsnetz teilweise Entlastungen einstellen und andererseits an der heutigen B 10, B 14/B 27 teilweise eine höhere Belastung mit Lärm und Schadstoffen durch größere Verkehrsmengen entsteht. Punktuell werden an den 6 Wohngebäuden Pragstraße / Bei der Meierei sehr problematische, gesundheitsgefährdende Luftschadstoffwerte prognostiziert. Die Belastungen können mit Lärm- und Schadstoffminderungsmaßnahmen teilweise gemildert werden. Weitere Maßnahmen sind im nachgelagerten Verkehrsnetz, siehe Gemeinderatsdrucksache Nr. 110/2012, geplant. Im unmittelbaren Umfeld ermöglicht der Tunnel eine nachhaltige positive Entwicklung in Teilen der Bereiche Pragstraße, der Schönestraße, der Neckarvorstadt, dem Wilhelmatheater und dem Vorfeld zwischen Wilhelma und Neckarufer.

Es gibt keine alternativen infrastrukturellen oder ordnungsrechtlichen Maßnahmen, durch die eine signifikante Entlastung auf der B10/27 und B14 erreicht werden könnte. Dazu wären sowohl eine Reduzierung des Verkehrs selber nötig, um die Staus zwischen der Löwentorstraße und der Uferstraße zu beseitigen, als auch das Angebot von Reserven, um den Verkehr aufzunehmen, der sich schon heute Wege durch die nach geordneten Straßen verschiedener Stadtteile sucht. Das dafür erforderliche Leistungspotential kann ohne den Bau des Rosensteintunnels nicht bereitgestellt werden. Die Erforderlichkeit des Projektes ergibt sich damit nicht in erster Linie durch die vorliegenden Prognosen, sondern Hauptgrund für die Erforderlichkeit der Maßnahme ist die heute bestehende Verkehrssituation. Ein Rückgang der Verkehrsentwicklung in dem Umfang, dass das Projekt entbehrlich wäre, ist nicht erkennbar.

Der Bebauungsplan ist sowohl für die Straßenbaumaßnahmen an den Bundesstraßen als auch für den Umbau der SSB-Gleistrasse und Anlagen planfeststellungsersetzend. Die bestehende Stadtbahnhaltestelle Rosensteinpark liegt in der Trasse des Rosensteintunnels und muss um 150 m nach Osten verlegt werden. Die Haltestelle Wilhelma an der Neckartalstraße muss dem Tunnelmund des Rosensteintunnels weichen und wird direkt vor den Eingang der Wilhelma verlegt.

Der Vorgang des Bebauungsplanverfahrens ist der Ausführlichen Begründung (Anlage 1) zu entnehmen, auf die hiermit verwiesen wird.

Umweltbelange

Beim planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan gelten gemäß § 18 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG die Vorschriften über die Eingriffsregelung (BNatSchG) und damit der naturschutzrechtliche Vollaussgleich. Eine Abwägung und Entscheidung zu Gunsten eines nur teilweisen Ausgleichs ist nicht möglich.

Die gutachterlich aufgezeigten Luftschadstoffbelastungen entlang der Hauptverkehrsstraßen bedingen zwingend die Umsetzung weiterer Maßnahmen zur dauerhaften Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV. Als vorrangige Maßnahme zu einer Schadstoff- und Lärminderung könnten hierzu in Teilabschnitten der Bundesstraßen Geschwindigkeitsreduzierungen beitragen. Auch ist anzustreben, die positiven Wirkungen des Rosensteintunnels zu optimieren und durch weiterführende Maßnahmen eine Einhaltung aller Grenzwerte der 39. BImSchV zu erreichen.

Finanzielle Auswirkungen

Die Baukosten für den Rosensteintunnel / Leuzetunnel belaufen sich auf ca. 193,5 Mio. €, siehe Projektbeschluss vom 8. Oktober 2009 (GRDrs 740/2009).

Ein Antrag auf Fördergelder für die Neuordnung der Verkehrsanlagen nach dem Entflechtungsgesetz (vormals Gemeindefinanzierungsgesetz GVFG) wurde mit Datum vom 30. Juni 2010 genehmigt.

Außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes sind Lärmschutzmaßnahmen von schätzungsweise ca. 350.000 €, für passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) zu veranschlagen. Die Kosten sind von der Landeshauptstadt Stuttgart zu tragen.

Der Erwerb der 6 Wohngebäude an der Pragstraße und Bei der Meierei ist mit ca. 3,9 Mio. €, entsprechend der Bewertung des Stadtmessungsamts zu veranschlagen.

Über die vorgeschlagenen verkehrlichen Begleitmaßnahmen wird in einer gesonderten Vorlage zum Satzungsbeschluss berichtet (siehe Gemeinderatsdrucksache Nr. 110/2012).

Die Ausgleichsmaßnahmen (u. a. Rückbau Pragstraße / Neckartalstraße) sind bereits über das Projekt finanziert. Zum Rückbau der Pragstraße gemäß den Darstellungen des Bebauungsplanentwurfs mit Längsparkierung und Baumbeeten an der bebauten Seite der Pragstraße sind weitere Umgestaltungsmaßnahmen erforderlich, weil die Ausgleichsmaßnahmen an dieser Stelle nur die verkehrlichen Mindestanforderungen sicherstellen. Diese Umgestaltungen sind bisher nicht finanziert. Die Kosten werden auf ca. 3,9 Mio. € geschätzt.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Ref. T, Ref. WFB, Ref. SJG, Ref. RSO

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Keine.

Erledigte Anfragen/Anträge:

Keine.

Matthias Hahn
Bürgermeister

Anlagen

1. Ausführliche Begründung der Beschlussvorlage
 2. Begründung mit Umweltbericht
 3. Bebauungsplanentwurf Verkleinerung vom 6. Juni 2011 / 31.01.2012
 4. Textliche Festsetzungen
 5. Frühzeitige Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB
 - 6.1. Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB Teil 1
 - 6.2. Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB Teil 2
 7. Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 (1) BauGB
 8. Information der Behörden und Träger öffentlicher Belange über die erste öffentliche Auslegung gem. § 3 (2) BauGB
 9. Zusammenstellung der Anregungen der Bürgerinnen und Bürger zur 1. Auslage
 10. Erneute Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange nach § 4 a (3), i. V. m. § 4 (2) BauGB
 11. Zusammenstellung der Anregungen der Bürgerinnen und Bürger zur 2. Auslage
 12. Technische Pläne der SSB (Verkleinerung) zur Planfeststellung mit Datum vom 20.04.2009/29.10.2009/17.02.2010
 13. Technischer Plan des Tiefbauamtes (Verkleinerung)
 14. Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) mit Datum vom 03.05.2010 / 03.06.2011 / 31.01.2012
 15. Vereinbarung zur Sicherung der Ausgleichsmaßnahmen auf den Grundstücken des Landes
 16. Verkehrliche Grundlagen vom 31. Mai 2011
-
17. Namenslisten der Beteiligten (nur für Mitglieder des Gemeinderats, nicht elektronisch abrufbar)
 - a) Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung
 - b) Erste öffentliche Auslage
 - c) Zweite öffentliche Auslage

Ausführliche Begründung

1. Ziele, Zwecke und wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplans

Im Zuge des Gesamtausbaus der Bundesstraße 10 (B 10) zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart-Ost plant die Landeshauptstadt Stuttgart die Neuordnung der Verkehrsführung im Bereich Pragstraße - Neckartalstraße - Uferstraße in Stuttgart-Bad Cannstatt und Stuttgart-Ost.

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat den **Grundsatzbeschluss** zum Ausbau der B 10 zwischen Stuttgart-Zuffenhausen / Knotenpunkt Friedrichswahl und Stuttgart-Ost / Knotenpunkt Talstraße Ende der neunziger Jahre gefasst. Der Regionalverkehrsplan sieht diesen Ausbau mit Prioritätsstufe vor. Dabei ist ein möglichst schonender Umgang mit den stadträumlichen und natürlichen Gegebenheiten zu gewährleisten.

Nach der Fertigstellung des Pragsattels und dem Ausbau der Heilbronner Straße ist der Rosensteintunnel mit Umbau der B10/B 14-Verbindung am Mineralbad Leuze die **letzte Verkehrsinfrastrukturmaßnahme des Gesamtausbaus der B 10** im genannten Bereich. In diesem Ausbauabschnitt ist beabsichtigt, die Leistungsfähigkeit der B 10 durch die Unterfahrung des Rosensteinparks mit einer Tunnelverbindung zwischen Prag- und Neckartalstraße zu erhöhen. Die signalisierten Knotenpunkte Friedrichswahl (einwärts), Heilbronner Straße/Borsigstraße, Heilbronner Straße / Sieglestraße, Kreuzung B 10/B 14 (auswärts) und B 10 / Poststraße bleiben bestehen, an der Neckartalstraße (Leuzetunnel, direkter Linksabbieger) entsteht eine ebene, signalisierte Kreuzung der B 10 auswärts und der B 14 einwärts.

Der vorhandene Straßenzug Pragstraße/Neckartalstraße im Bereich der Wilhelma wird damit erheblich entlastet und ist als Ausgleichsmaßnahme auf 2 Fahrspuren mit Baumpflanzungen zurückzubauen.

Aus Gründen der Leistungsfähigkeit ist in diesem Zusammenhang eine Änderung der bestehenden Verbindung zwischen der B 10 aus Richtung Esslingen in Richtung B 14/Innenstadt erforderlich. Die Planung sieht deshalb den Umbau der B 10/B 14-Verbindung am Leuze (Verkehrsknotenpunkt Schwanenplatz) vor und betrifft auch bauliche Veränderungen der Stadtbahntrasse.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan soll die planungsrechtliche Voraussetzung für die genannten Baumaßnahmen geschaffen werden.

Die Leistungssteigerung und Bündelung des Verkehrs hat zur Folge, dass einerseits im nach gelagerten Verkehrsnetz teilweise erhebliche Entlastungen zu erwarten sind und andererseits an der heutigen B 10, B 14, B 10/B 27 teilweise eine höhere Belastung mit Lärm und Schadstoffen entsteht.

Es ist anzustreben, im Bereich der entlasteten Straßen wie beispielsweise Abschnitten der Pragstraße oder Schönestraße, durch weiterführende Maßnahmen eine Einhaltung aller Grenzwerte der 39. BImSchV zu erreichen.

Insgesamt bedeutet die Höhe der Überschreitung der Grenzwerte gemäß 39.

BImSchV entlang den Hauptstraßen jedoch auch, dass weitere Maßnahmen zur dauerhaften Einhaltung der Grenzwerte entwickelt und umgesetzt werden müssen. Ziel muss hierbei sein, die straßennah entlang den Hauptverkehrsstraßen gelegene Bebauung ohne eine Verlagerung in das nachgeordnete Straßennetz zu entlasten. An

Bedeutung gewinnt in diesem Zusammenhang die Erarbeitung und Umsetzung von Maßnahmen des als Entwurf vorliegenden Verkehrsentwicklungskonzeptes der Landeshauptstadt Stuttgart unter besonderer Berücksichtigung der Luftreinhaltung.

Der Bebauungsplan Rosensteintunnel/Leuzetunnel (Ca 264) ersetzt für die Stadtbahnanlagen nach § 28 Abs. 3 PBefG und für die Straßenbaumaßnahme nach § 17 b (2) FStrG ein förmliches Planfeststellungsverfahren. Die bestehende Haltestelle Rosensteinpark in der Pragstraße liegt in der Trasse des Rosensteintunnels und muss um 150 m nach Osten verlegt werden. Die Haltestelle Wilhelma an der Neckartalstraße muss dem Tunnelmund Rosensteintunnel weichen und wird direkt vor den Eingang der Wilhelma verlegt. Gleisverlegearbeiten zur Anpassung an das bestehende Netz sind erforderlich.

Die Bundesstraße 10 befindet sich im Bereich des Tunnelprojektes Rosenstein und des Umbauprojektes B 10/B 14-Verbindung am Leuze in der Baulast der Landeshauptstadt Stuttgart, welche auch Kostenträger der Baumaßnahme ist. Umbaumaßnahmen im weiteren Verlauf der Bundesstraßen sind für das Projekt Rosenstein-/Leuzetunnel nicht notwendig.

2. Vorgang

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat am 4. April 2000 die Aufstellung des Bebauungsplans Rosensteintunnel / Neckarknie / Schönstraße (Ca 264) in den Stadtbezirken Bad Cannstatt und Stuttgart-Ost beschlossen.

Im Rahmen des Verfahrens ist es als sinnvoll und notwendig erachtet worden, den Geltungsbereich zu verkleinern und das Verfahren in Rosensteintunnel / Leuzetunnel umzubenennen.

Das Verfahren bezieht sich jetzt auf die Straßenbaumaßnahmen, die damit verbundenen Straßenbahnanlagen und die unmittelbar zusammenhängenden Maßnahmen (Rückbau der Pragstraße / Neckartalstraße / Ausgleichsmaßnahmen).

Insbesondere der Bereich Seilerviertel wurde nicht mehr mit einbezogen, da das bestehende Planungsrecht ausreicht, z. B. um die Schönstraße umzugestalten, insbesondere die Aufteilung der Verkehrsfläche unter Bezugnahme auf die angrenzende Bebauung. Außerdem besteht kein Regelungsbedarf im Bereich der Wilhelma.

Die Gremien des Gemeinderats wurden durch die Verwaltung laufend über den Stand der Planungen, die Planvarianten und Kostenschätzungen informiert. Insbesondere wurde die Planung in der UTA-Arbeitsgruppe/Unterausschuss Rosensteintunnel / Leuzetunnel erörtert.

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß **§ 3 (1) BauGB** wurde in der Weise durchgeführt, dass die Allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung vom 3. November 2006 bis 16. November 2006 im Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung eingesehen werden konnten. Es wurden schriftliche Anregungen von der Initiative Schönstraße und von einer Bürgerin vorgebracht.

Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung bestand am 9. November 2006 im Bezirksrathaus Bad Cannstatt.

Die im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebrachten Anregungen wurden, soweit erforderlich und geboten, im vorliegenden Bebauungsplanentwurf berücksichtigt. Die Äußerungen der Beteiligten sind in Anlage 7 mit einer Stellungnahme der Verwaltung dargelegt.

Die frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß **§ 4 (1) BauGB** wurde im Januar/ Februar 2006 durchgeführt. Die Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden in diesem Rahmen um Stellungnahme zum Planentwurf und auch um Äußerungen im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB gebeten (Scopingtermin Anlage 5).

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden nach **§ 4 (2) BauGB** von Juni - Dezember 2008 mit dem Bebauungsplanentwurf beteiligt. Die Äußerungen wurden zum Teil voll berücksichtigt, teilweise berücksichtigt oder nicht berücksichtigt (s. Anlage 6.1 und 6.2).

2.1 Erste Öffentliche Auslegung

Der Bebauungsplanentwurf in der Fassung vom 3. Mai 2010 lag mit seiner Begründung und Umweltbericht, sowie den weiteren wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen nach dem Auslegungsbeschluss im UTA am 13. Juli 2010 vom 30. August 2010 bis 8. Oktober 2010 öffentlich aus.

Es gingen 660 Anregungen ein, die sich kritisch mit dem Bebauungsplanentwurf auseinandersetzten.

Die vollständigen Äußerungen der Beteiligten sind in Anlage 9 mit umfassenden Stellungnahmen der Verwaltung dargelegt.

Die **Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange** wurden über diese Auslegung informiert und hatten Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme. Die Äußerungen sind in Anlage 8 mit einer Stellungnahme der Verwaltung dargelegt. Die Äußerungen wurden zum Teil voll berücksichtigt, teilweise berücksichtigt oder nicht berücksichtigt.

2.2 Zweite Öffentliche Auslegung

Die **Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange** wurden nach § 4 (2) BauGB im Juli 2011 erneut beteiligt. Die Äußerungen sind in Anlage 10 mit einer Stellungnahme der Verwaltung dargelegt. Die Äußerungen wurden zum Teil voll berücksichtigt, teilweise berücksichtigt oder nicht berücksichtigt.

Die Auswertung der Anregungen der Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligung hat ergeben, dass insbesondere von Bürgerinnen und Bürgern aus Zuffenhausen und Anwohnern der B10 / B 14 / B27 befürchtet wird, dass die Baumaßnahme eine Verschlechterung der Lebensbedingungen bezüglich Verkehr, Lärm und Schadstoffen nach sich zieht. Diese Äußerungen trugen dazu bei, die bereits zur ersten Auslage vorhandenen Untersuchungen zu erweitern, um auch in den Stadtteilen Zuffenhausen, Feuerbach, Stammheim, Ost, Untertürkheim, Wangen und Hedelfingen weitere Klarheit in Bezug auf die Umwelteinwirkungen des Projektes zu erhalten. In diesem Rahmen wurden die Verkehrszahlen, wie in Anregungen gefordert, den neuesten Erkenntnissen angepasst, insbesondere die Anteile des Lkw-Verkehrs wurden aufgrund der Zählwerte reduziert und der ausschließliche Verkehrsanteil, der durch die Inbetriebnahme des Rosenstein- und des Leuzetunnels entsteht, herausgearbeitet.

Der Bebauungsplanentwurf in der Fassung vom 6. Juni 2011 lag mit seiner Begründung und Umweltbericht sowie den weiteren wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen sowie den Gutachten nach dem Auslegungsbeschluss des Ausschusses für Umwelt und Technik am 5. Juli 2011 vom 15. Juli – 29. August 2011 öffentlich aus. Es gingen 985 Anregungen ein, die sich zumeist kritisch mit dem Bebauungsplanentwurf auseinandersetzen. 2 Anregungen gingen verspätet mit Datum vom 28. August 2012 ein. Die vollständigen Anregungen der Beteiligten sind in Anlage 11 mit umfassenden Stellungnahmen der Verwaltung dargelegt.

Insgesamt gingen 1645 Anregungen ein. 2 Anregungen gingen verspätet mit Datum vom 28. August 2012 ein. Viele Bürger haben in gleich lautenden Formulierungen zu dem Bebauungsplan Rosenstein- /Leuzetunnel Stellung genommen und sich vielfach grundsätzlich gegen das Projekt ausgesprochen.

Bürgerinnen und Bürger, die sich in den beiden Auslegungsphasen des Bebauungsplanes geäußert haben, befürchten, dass Beeinträchtigungen durch Lärm und Schadstoffe zunehmen werden. Die Gutachten diesbezüglich stellen die Situation entlang der B10/27 von der Gemarkungsgrenze zu Korntal-Münchingen bis zur Stadtgrenze mit Esslingen und der B14 in S-Ost dar. Bei konkreter Nachfrage wurden die Auswirkungen grundstücksbezogen ermittelt, dabei auch für Grundstücke, die nicht unmittelbar an den Bundesstraßen liegen. Bei vielen Anregungen können die geäußerten Befürchtungen/Bedenken widerlegt oder ausgeräumt werden. Die Anregungen führen zu keiner Änderung der Festsetzungen des Bebauungsplans.

Der Bebauungsplanentwurf und seine Begründung mit Umweltbericht mit Stand vom 6. Juni 2011 wurden redaktionell angepasst und erhalten daher das Bruchdatum 6. Juni 2011 / 31.01.2012. Redaktionelle Änderungen sind z. B. zu den Themen Regionalplan, BOKS, Mineral- und Grundwasser, Hochwasser- und Denkmalschutz erfolgt.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan mit Maßnahmenblättern (Stand 03.06.2011) wurde ebenfalls redaktionell zu den Themen BOKS, Mineral- und Grundwasser und Hochwasserschutz etc. angepasst und erhält das Datum 03.06.2011 / 31.01.2012.

Im Weiteren werden die häufigsten Argumente der Anregungen vergrößert zusammengefasst und mit einer Stellungnahme der Verwaltung versehen. In den Anlagen Nr. 9 und Nr. 11 sind die Anregungen vollständig dargelegt und mit umfassenden Stellungnahmen der Verwaltung versehen.

Kurzzusammenfassung von Argumenten der Bürgerinnen und Bürger der 1. und 2. Auslegung:

Argumente:

Es wird befürchtet, dass durch den Tunnel noch mehr Verkehr angezogen wird und die B 10 vom Durchgangsverkehr als Ersatztrasse für die Bundesautobahn benutzt wird; es würde eine Autobahn durch die Stadt entstehen. LKW-Nachfahrts- bzw. -durchfahrtsverbote und Geschwindigkeitsbegrenzungen werden gefordert.

Stellungnahme:

Mit der Realisierung des Rosensteintunnels werden mehrere Ziele verfolgt: Der leis-

tungsfähige Ausbau der B 10, die Entlastung der von Durchgangsverkehr belasteten Stadtbezirke und die Aufwertung des Bereichs Pragstraße/Wilhelma.

Die B 10 hat überwiegend eine kommunale und regionale Bedeutung. Der Anteil des ortsfremden Verkehrs, der auf die Autobahn verlagert werden könnte, ist gering (5 % – 10 % Durchgangsverkehr innerhalb der Gemarkungsgrenzen).

Durch den Rosensteintunnel ergeben sich Verkehrszunahmen unterschiedlicher Größenordnungen, denen Entlastungen an anderen Stellen im Straßennetz gegenüber stehen. Maßgeblich ist der Vergleich des Nullfalls 2020 mit dem Planfall 2020 nur Rosensteintunnel/Leuzetunnel. Die Modellrechnungen weisen für die B10/27 in Zuffenhausen im Vergleich zwischen dem maßgebenden Planfall nur Rosenstein-/ Leuzetunnel und dem Nullfall 2020 keine signifikanten Veränderungen auf. Die Verkehrsmenge enthält zwar eine durch den Rosensteintunnel/ Leuzetunnel begründbare Zunahme von ca. 5 000 Kfz/Tag (ca. 7 % der Gesamtverkehrsmenge), die aber von anderen Wirkungen überlagert wird. An der B 10/B 14 Uferstraße und an der B 10 Pragstraße/Bei der Meierei ergeben sich Verkehrszunahmen um bis zu 25 000 Kfz/Tag, an der B 14 Cannstatter Straße von ca. 7 000 Kfz/Tag. Der Verkehr auf der B 295 Pragsattel nimmt um ca. 3 000 Kfz/Tag zu.

Die B 10 durch Stuttgart ist keine autobahnartige Straße. Zwischen der Friedrichswahl in Zuffenhausen und Stuttgart-Ost ist die Geschwindigkeit auf 50 km/h begrenzt, es gibt auch künftig in beiden Richtungen 4 bzw. 5 signalisierte Kreuzungen. Die B 10 ist keine attraktive Alternative zur Autobahn, da die Fahrzeit über die A 8 und A 81 im Normalfall deutlich kürzer ist.

Lkw-Nachfahrts- bzw. -durchfahrtsverbote würden zu unerwünschten Verlagerungen in der Region führen. Geschwindigkeitsbeschränkungen u. Ä. müssen unabhängig vom Bebauungsplanverfahren durchgeführt werden, bedürfen aber politischer Beschlüsse und der Zustimmung des Regierungspräsidiums Stuttgart (Luftreinhalteplan).

Argumente:

Die Belastungen in Zuffenhausen und am Neckartor würden verstärkt und somit weitere Grenzwerte überschritten. Durch den Rosensteintunnel würde sich die schon schlechte lufthygienische Situation noch weiter verschlechtern und die Grenzwerte würden weiterhin überschritten.

Stellungnahme:

Durch das Vorhaben ergeben sich für weite Teile der Neckarvorstadt und Cannstatt-Mitte entscheidende Verbesserungen. Insbesondere können die Luftschadstoffbelastungen entlang Abschnitten der Prag- und der Neckartalstraße, der Wilhelma-, der Brücken- sowie der Schönstraße deutlich reduziert werden. So wird durch die verkehrlichen Auswirkungen des Rosenstein- bzw. Leuzetunnels beispielsweise an den straßennahen Gebäuden der Pragstraße eine Abnahme der Stickstoffdioxidimmissionen (NO₂) von bis zu 35 µg/m³ im Jahresmittel sowie der Feinstaubimmissionen (PM10) von bis nahezu 17 µg/m³ im Jahresmittel prognostiziert. Diese Entlastungen betreffen auch den Rosensteinpark und die Wilhelma. Die an der Schönstraße gelegenen Gebäude werden beispielsweise hinsichtlich NO₂ um bis zu 6 µg/m³ im Jahresmittel sowie hinsichtlich PM10 um bis zu 3 µg/m³ im Jahresmittel entlastet.

An der Randbebauung der weiterführenden Hauptverkehrsstraßen sind im Zusammenhang mit den Planungen des Rosensteintunnels aufgrund veränderter Verkehrsbelegungen modifizierte Immissionen zu erwarten. Die Luftqualität ist bereits heute entlang der weiterführenden Hauptverkehrsstraßen durch das bestehende, hohe Ver-

kehrsaufkommen beeinträchtigt. Auch ohne Realisierung des Rosensteintunnels werden dort zukünftig hohe Luftschadstoffbelastungen und Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV, der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen, prognostiziert.

Der Beitrag des planbedingten Mehrverkehrs ist demgegenüber überwiegend vergleichsweise gering. Im Planfall werden gegenüber dem Prognosenullfall vergleichbare oder erhöhte Immissionen berechnet. Diese Zunahmen liegen im Planfall gegenüber dem Prognosenullfall hinsichtlich der Stickstoffdioxidimmissionen (NO₂) überwiegend im Bereich von bis zu 1 bis 2 µg/m³ im Jahresmittel und hinsichtlich der Feinstaubimmissionen (PM10) überwiegend von bis zu 1 µg/m³ im Jahresmittel. An Gebäuden, an denen im Planfall Grenzwertüberschreitungen prognostiziert sind, liegen sie zumeist bereits im derzeitigen Zustand vor.

Vor dem Hintergrund der o. g. derzeitigen Belastungssituation sind die vorhabensbedingten Beiträge entlang einzelner Trassenabschnitte, wie auch in Begründung und Umweltbericht zum Bebauungsplan dargestellt, als erheblich zu bezeichnen. Diese können jedoch weitestgehend durch verkehrsbeeinflussende Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsverringerung, ausgeglichen werden.

An der Randbebauung der Pragstraße zwischen Pragsatteltunnel und dem Portal Rosensteintunnel erfordern die erheblich nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens Schutzvorkehrungen an den Bestandsgebäuden. Dort werden bereits heute und auch im Prognosenullfall hohe Überschreitungen gültiger Grenzwerte berechnet.

Stuttgart-Ost

Durch die verkehrlichen Auswirkungen des Rosenstein- bzw. Leuzetunnels werden in Stuttgart-Ost entlang den anliegenden Bundesstraßen B 10/B 14 bzw. B 14 Zunahmen der Stickstoffdioxidimmissionen (NO₂) von bis zu 2 µg/m³ im Jahresmittel sowie der Feinstaubimmissionen (PM10) von bis zu 1 µg/m³ im Jahresmittel prognostiziert. Die im Planfall ermittelten Immissionen liegen unter denen des derzeitigen Zustandes oder sind denen des derzeitigen Zustandes vergleichbar. Straßenzüge wie z. B. die Neckarstraße oder die Klotzstraße können in vergleichbarer Größenordnung entlastet werden.

Neckartor

Durch die verkehrlichen Auswirkungen des Rosenstein- bzw. Leuzetunnels wird im Bereich der Messstelle Am Neckartor eine Zunahme der Stickstoffdioxidimmissionen (NO₂) von bis zu 2 µg/m³ im Jahresmittel sowie der Feinstaubimmissionen (PM10) von bis zu 1 µg/m³ im Jahresmittel prognostiziert. Die im Planfall ermittelten Immissionen liegen unter denen des derzeitigen Zustandes oder sind denen des derzeitigen Zustandes vergleichbar. Die Neckarstraße wird in vergleichbarer Größenordnung entlastet.

Argumente:

Es werden Grenzwertüberschreitungen Luftschadstoffe für die Kita Polifant (Heilbronner Straße.) Kindertagesstätte Burgunderstraße 31, Stadtbücherei und Musikschule in Zuffenhausen befürchtet.

Stellungnahme:

Luftschadstoffe

In Zuffenhausen verläuft die B 10/B 27 in Teilbereichen gegenüber dem umliegenden Wohngebiet erhöht und weist zudem an einer Seite eine Lärmschutzwand auf. Den-

noch wird sie teilweise von benachbarter Bebauung noch überragt. Mit dem in den Luftschadstoffgutachten verwendeten Berechnungsverfahren, dem Straßennetzmodell PROKAS, können diese Gegebenheiten nur annähernd berücksichtigt werden. Dort sind die Ergebnisse der Straßennetzberechnungen als konservativ zu bezeichnen. Deshalb wurden zusätzlich detaillierte Berechnungen mit dem mikroskaligen Klima- und Ausbreitungsmodell MISKAM durchgeführt, welche die Einflüsse von Gebäuden und sonstigen Hindernissen auf die Strömungsverhältnisse einbezieht. Die Ergebnisse dieser Berechnung sind ebenfalls in der erweiterten Straßennetzbetrachtung zum Bebauungsplan Rosensteintunnel / Leuzetunnel der Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG vom Mai 2011 dargestellt.

Diese Berechnungen ergeben im Planfall im Bereich der **Burgunderstraße 31** Stickstoffdioxidimmissionen (NO₂) im Jahresmittel, die knapp unter dem Grenzwert der 39. BImSchV liegen. Weitere geltende Beurteilungswerte werden ebenfalls nicht überschritten.

Auch an dem angesprochenen Gebäude **Burgunderstraße 32** (Stadtteilbibliothek Zuffenhausen, Musikschule) wurden zusätzlich detaillierte Berechnungen mit dem mikroskaligen Klima- und Ausbreitungsmodell MISKAM durchgeführt. Diese Berechnungen ergeben im Planfall im Bereich der Burgunderstraße 32 Stickstoffdioxidimmissionen (NO₂) im Jahresmittel, die knapp unter dem Grenzwert der 39. BImSchV liegen. Weitere geltende Beurteilungswerte werden ebenfalls nicht überschritten. Durch die verkehrlichen Auswirkungen des Rosenstein- bzw. Leuzetunnels werden dort Zunahmen der Stickstoffdioxidimmissionen (NO₂) von bis zu 1 µg/m³ im Jahresmittel sowie der Feinstaubimmissionen (PM10) unter 0,5 µg/m³ im Jahresmittel prognostiziert.

Die angesprochene Kindertagesstätte **Polifant** befindet sich im 5. Obergeschoss der Heilbronner Straße 395. Auch hier wurde eine Berechnung mit dem Ausbreitungsmodell MISKAM durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Berechnung sind ebenfalls in der erweiterten Straßennetzbetrachtung zum Bebauungsplan Rosensteintunnel / Leuzetunnel der Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG vom Mai 2011 dargestellt. Nach diesen Berechnungen ergeben sich im Planfall für Stickstoffdioxid (NO₂) an der Randbebauung der Heilbronner Straße Immissionen über 56 µg/m³ im Jahresmittel. Im Höhenbereich der Kindertagesstätte werden im Terrassenbereich NO₂-Immissionen um 40 µg/m³ im Jahresmittel berechnet, an der zur Heilbronner Straße orientierten Fassade bis ca. 48 µg/m³ im Jahresmittel. An der Heilbronner Straße zugewandten Gebäudefront wird damit der Grenzwert der 39. BImSchV, der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen, für das NO₂-Jahresmittel von 40 µg/m³ überschritten. Wie aus dem o. a. Gutachten auch hervorgeht, ist dort bodennah mit einer vorhabenbedingten Zunahme der NO₂-Immissionen von ca. 2 µg/m³ im Jahresmittel sowie der Feinstaubimmissionen (PM10) von ca. 1 µg/m³ im Jahresmittel zu rechnen. Auf Höhe des 5. Obergeschosses ist von geringeren verkehrlichen Auswirkungen des Rosenstein- bzw. Leuzetunnels auszugehen. Der Beurteilungswert für das PM10-Jahresmittel wird nicht überschritten, bodennah ist aber von einer Überschreitung des Kurzzeitbelastungsgrenzwerts auszugehen.

Bereits der zugehörige Bebauungsplan Feuerbach – Ost (Feu 225) aus dem Jahr 1997 setzt Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen fest, die eine Lüftung von der schadstoffentlasteten Seite vorgeben. Auch in der Baugenehmigung vom 11.05.2010 erging die Auflage, dass bauliche Vorkehrungen gegen Verkehrsmissionen zu treffen sind. Aufgrund der abschirmenden Wirkung der Bebauung zeigt das o. a. Gutachten an der straßenabgewandten Gebäudeseite deutlich ge-

ringere NO₂-Immissionen auf. Vor diesem Hintergrund ist im Bereich der Kindertagesstätte nicht von einer erheblich nachteiligen Auswirkung des Vorhabens zu sprechen.

Schall:

Für die **Kindertagesstätte Polifant** in der Heilbronner Straße entstehen schalltechnisch keine Nachteile durch den Bau des Rosensteintunnels.

Argument:

Die Lärmbelastung würde zunehmen.

Stellungnahme:

Gemäß dem 2011 von W & W Bauphysik erstellten Gutachten (Projekt-Nr.2011-28) sind nur wenige kleine Gebiete mit nur sehr wenigen Wohnhäusern von einer Erhöhung der Schalldruckpegel >0,9 dB, verursacht durch die Verkehrszunahme, betroffen (Irrelevanzgrenze). Eine großflächige Verschlechterung der Lärmsituation liegt daher nicht vor. Die Schallpegelerhöhungen sind geringer als 3 dB. Dem stehen Verbesserungen von bis zu 8 dB gegenüber.

Schallimmissionsgrenzwerte für den Straßenverkehrslärm hat der Gesetzgeber nur für den Lärm, der von einem Neubaustraßenabschnitt oder von einem wesentlich geänderten Straßenabschnitt ausgeht, vorgegeben (s. 16. BImSchV). Für den Straßenverkehrslärm, der von einem Straßenabschnitt ausgeht, der keiner wesentlichen Änderung unterlag, hat der Gesetzgeber keine Grenzwerte festgesetzt, auch wenn der Verkehr auf diesem Straßenabschnitt wegen einer wesentlichen Änderung oder Neubau von Straßen an einer anderen Stelle deutlich zunimmt. Dies hat der Gesetz-/Verordnungsgeber im Abschnitt X der VLärmSchR 97 (Ausdehnung des Lärmschutzbereichs) deutlich und unmissverständlich dargestellt. Eine Ausnahme hiervon bildet die Funktionsänderung einer Straße, z. B. wenn eine Sack- oder Anliegerstraße durch bauliche Maßnahmen an anderer Stelle zur Durchgangsstraße wird. Aus diesem Grund ist ein rein formaler Grenzwertvergleich mit den Grenzwerten der 16. BImSchV unzulässig. Für das nachgelagerte Netz sind diese nicht anzuwenden.

Allerdings fordert das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 17.03.2005 (A 73, Suhl-Lichtenfels), dass solche Pegelerhöhungen im nachgelagerten Straßennetz in der Abwägung ermittelt und gegebenenfalls bewältigt werden muss, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zu dem Straßenbauvorhaben besteht.

Weiterhin müssen im nachgelagerten Straßennetz bei einer erheblichen Erhöhung der Schallimmissionen die Schwellen der Gesundheitsgefährdung beachtet werden. Diese Schwellen werden den Auslösewerten der VLärmSchR 97 für die Lärmsanierung gleichgesetzt.

Eine nicht unerhebliche Erhöhung der Schallimmissionen liegt vor, wenn die Erhöhung > 0,9 dB beträgt (Irrelevanzgrenze). In diesen Fällen prüft die Stadt, ob im Planfall die Schallimmissionen die in der VLärmSchR 97 aufgeführten und im Jahr 2010 um 3 dB gesenkten Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen übersteigen. Liegt ein solcher Fall vor, gewährt die Stadt auf Antrag Kostenerstattung für notwendige passive Schallschutzmaßnahmen an schutzbedürftigen Räumen. Die Einzelheiten werden in einer Vereinbarung mit dem Eigentümer festgelegt. Hinsichtlich Art und Umfang des passiven Schallschutzes gelten die 24. BImSchV und die VLärmSchR 97.

Die um 3 dB abgesenkten Auslösewerte der VLärmSchR 97 betragen:

- reines und allgemeines Wohngebiet 67 dB(A) tags / 57 dB(A) nachts
- Misch-/Dorf-/Kerngebiet 69 dB(A) tags / 59 dB(A) nachts
- Gewerbegebiet 72 dB(A) tags / 62 dB(A) nachts.

Die Gebiete, bei denen die Irrelevanzgrenze von + 0,9 dB überschritten wird, gehen aus dem 2011 von W & W Bauphysik erstellten Gutachten (Projekt-Nr. 2011-28) hervor. Aus den Lärmkarten des Gutachtens können auch die Schalldruckpegel abgelesen werden.

In dem schalltechnischen Gutachten werden die Schallpegelerhöhungen auch außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes in Zuffenhausen, Feuerbach, Stuttgart-Ost (Neckartor), Wangen und Hedelfingen dargestellt. Insbesondere werden die Häuserfassaden, an denen die Schallpegelerhöhungen > 0,9 dB(A) (Irrelevanzgrenze) betragen und die Schallpegel die um 3 dB(A) reduzierten Auslösewerte der VLärmSchR 97 überschreiten, explizit aufgeführt.

Für 10 Gebäude in Zuffenhausen gewährt die Landeshauptstadt Stuttgart auf Antrag Schallschutzmaßnahmen an schutzbedürftigen Räumen. Weitere 6 Wohngebäude an der Pragstraße / Bei der Meierei und 3 Wohngebäude im Stadtteil Berg haben Anspruch auf Schallschutz. Die Stadt übernimmt die Kosten. Die Einzelheiten werden in einer Vereinbarung mit dem Eigentümer festgelegt. Hinsichtlich der Art und des Umfangs des passiven Schallschutzes gelten die 24. BImSchV und die VLärmSchR 97.

Argumente:

Es wird befürchtet, dass gesundheitlich negative Auswirkungen von dem Projekt ausgehen.

Stellungnahme:

Allgemeine Anmerkungen zur Gesundheit:

In der Außenluft findet sich ein komplexes Gemisch einer großen Anzahl von Substanzen, die weder in ihrer Gänze bekannt noch messtechnisch alle erfasst werden können. Für verkehrsspezifische Immissionsbelastungen können allerdings Feinstaub und Stickstoffdioxid als Leitsubstanzen angesehen werden.

Gesundheitsschädliche Wirkungen der Luftschadstoffe Feinstaub und Stickstoffdioxid sind durch eine Vielzahl von Studien hinreichend belegt. Als wichtigste Auswirkungen sind eine Zunahme der Sterblichkeit bzw. verkürzte Lebenserwartung, Zunahme an Atemwegserkrankungen, z. B. Beeinträchtigung der Lungenfunktion, chronische Bronchitis, eine Verstärkung allergischer Reaktionen sowie eine Zunahme an Herz-Kreislaufkrankungen zu nennen.

Darüber hinaus gibt es Hinweise auf eine Verstärkung der Arteriosklerose sowie auf eine erhöhte Lungenkrebsrate.

Neuere bevölkerungsbezogene Studien weisen darüber hinaus nach, dass diese Wirkungen auch bereits bei umweltüblichen Staubkonzentrationen auftreten können. Das gilt auch für Langzeitwirkungen von Stickstoffdioxid.

Diese Erkenntnisse wurden durch epidemiologische Studien gewonnen. Aus diesen statistischen Berechnungen lassen sich allerdings keine Rückschlüsse auf einzelne Individuen ziehen.

Die Lärmwirkungsforschung hat hinreichend belegt, dass Lärm die Gesundheit beeinträchtigt. Er aktiviert das autonome Nervensystem und das hormonelle System des Menschen. Unter Lärmbelastung schüttet der Körper vermehrt Stresshormone aus,

die ihrerseits in Stoffwechselfvorgänge des Körpers eingreifen und bei anhaltender Abweichung vom Normalbereich als ein Faktor unter vielen für die Entstehung einer Krankheit mitverantwortlich sein können. Diese Vorgänge werden weitgehend unbewusst über das autonome Nervensystem veranlasst. Auch unterhalb geltender Grenzwerte oder den im Planungsgebiet z. Zeit bestehenden Lärmpegeln sind diese Wirkungen vorhanden. Zu den möglichen Langzeitfolgen dieser kurz dargestellten biologischen Wirkungen durch Lärmbelastungen gehören Erkrankungen die in der Regel keine monokausale Ursache haben sondern durch das Zusammenspiel einer Vielzahl von Faktoren bedingt sind.

Die Lärmwirkungsforschung bemüht sich Ursache-Wirkungsbeziehungen mit Hilfe epidemiologischer Studien aufzudecken. Es liegt in der Natur dieser Untersuchungsmethodik, dass das Ergebnis solcher Studien nicht auf zahlenmäßig kleine Gruppen oder gar auf eine einzelne Person übertragen werden kann. Eine Aussage zu einer personenbezogenen Gesundheitsgefährdung ist deshalb nicht möglich. Auf die geltende Rechtslage (Immissionsgrenzwerte) wird verwiesen.

Dem Plangeber sind die gesundheitsgefährdenden Wirkungen von Lärm und Luftschadstoffen bewusst. Er kann sich aber auf die derzeit geltenden Immissionsgrenzwerte berufen, welche nach derzeitiger Rechtslage einen ausreichenden Gesundheitsschutz gewährleisten.

Argumente:

Die Erholungsfunktion des Parks und der Wilhelma sollen nicht beeinträchtigt werden. Bäume sollen nicht gefällt werden, bzw. wären durch den Tunnelbau gefährdet.

Stellungnahme:

Die Auswirkungen des Vorhabens auf Rosensteinpark und Wilhelma wurden ausführlich geprüft. Es sind deutliche Verbesserungen hinsichtlich Schadstoff- und Lärmbelastung zu verzeichnen.

Von dem Vorhaben werden innerhalb des Rosensteinparkes Flächen in einer Größenordnung von 7 800 m² bauzeitlich und 2 600 m² dauerhaft beansprucht. Im Verhältnis zur Größe des gesamten Parkes von ca. 68 ha ist das ein sehr geringer Flächenanteil. Mit den getroffenen Ausgleichsmaßnahmen werden die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft – auch diejenigen in den Bestand des Rosensteinparkes – vollständig kompensiert. Die entsprechende Eingriffs- / Ausgleichsbilanz auf der Grundlage des Stuttgarter Bilanzierungsmodells führt zu einem Saldo von + 1 015 Werteinheiten (dies entspricht einem plus von 0,5 % in Bezug auf die Gesamtwertigkeiten im Planungsgebiet).

Die getroffenen Maßnahmen zum Ausgleich und Ersatz der Eingriffe wurden auf Grundlage des Parkpflegewerkes konzipiert. Dabei werden nicht nur ökologische, sondern auch gestalterische Aspekte in hohem Maße berücksichtigt. Damit wird sichergestellt, dass die Maßnahmen den gestalterischen Anforderungen an die Gesamtanlage des Rosensteinparks gerecht werden.

Besondere Maßnahmen für den Artenschutz stellen sicher, dass alle betroffenen Arten auch zukünftig ausreichend Lebensraum vorfinden werden und in dauerhaft stabilen Populationen den Rosensteinpark und dessen unmittelbare Umgebung besiedeln können. Ausgenommen davon ist die Mauereidechse, welche im Bereich des Neckarufers festgestellt wurde und dort Flächen besiedelt, welche für die Baustelleneinrichtung benötigt werden. Für diese Art wurden bereits im Vorfeld Maßnahmen zur

Herstellung von Habitaten im Bereich des Travertinparks durchgeführt. Eine Untersuchung vor Ort hat ergeben, dass die Mauereidechse die neu hergestellten Habitatflächen bereits besiedelt. Damit ist für diesen Lebensraumverlust bereits erfolgreich Ersatz hergestellt worden.

Neben seinem Wert für Naturschutz und Landschaftspflege hat der Rosensteinpark als zentraler Bestandteil des „Grünen U“ und als historisch gewachsener Bestandteil des Grün- und Freiflächensystems in Stuttgart für die wohnorts- und arbeitsstättennahe Erholung eine besondere Bedeutung. Der Wert des Rosensteinparks als Naherholungsgebiet wird während der Bauzeit in den Randbereichen nachteilig beeinträchtigt. Auch wenn gezielte Schutzmaßnahmen zur Verringerung der Belastungen (Lärm, Stäube und Luftschadstoffe durch Baumaschinen und Transportfahrzeuge, Einwirkung von Licht durch Baustellenbeleuchtung) getroffen werden (Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmen Nr. M 1-3, und M 5) verbleiben bauzeitlich erhebliche Beeinträchtigungen im unmittelbaren Umfeld der Baustellen insbesondere bei der Herstellung der Tunnelportale sowie in Zeiten intensiven Gesteins- und Materialtransportes. Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme des Rosensteintunnels jedoch kommt es auf den Erholungsflächen im Park zu deutlichen Verbesserungen insbesondere der die Naherholung derzeit deutlich einschränkenden Lärmimmissionen des Straßenverkehrs auf der Neckartalstraße und der Pragstraße. Insofern ist die vorübergehende Beeinträchtigung der Erholungsfunktion während der Bauzeit Voraussetzung für eine dauerhafte Verbesserung der Erholungssituation.

Die Wilhelma gehört zu den beliebtesten und meist besuchten zoologisch-botanischen Gärten in Deutschland und hat besondere Bedeutung für die Erholung der Stadtbevölkerung. Beeinträchtigungen der Wilhelma finden durch die bauzeitliche Inanspruchnahme des Busparkplatzes, am Nordrand im Umfeld des Schaubauernhofes durch die Herstellung des Tunnelportales in der Pragstraße und für die Herstellung der erforderlichen Fahrspuren in den Tunnel statt. Hier müssen Veränderungen vorgenommen werden. Diese Maßnahmen wurden mit der Leitung der Wilhelma sowie dem Land Baden-Württemberg abgestimmt.

Die Prüfungen der Auswirkungen auf die Wilhelma haben weiterhin ergeben, dass die Tiere der Wilhelma als Zootiere an die Gehegehaltung in städtischer Umgebung gewöhnt sind. Dies beinhaltet zeitweise Störungen, Beeinträchtigungen und Stress durch Lärm (Straße, Flugverkehr, Baustellen in der Umgebung sowie Baustellen während Gebäudeneubauten und Freiflächengestaltung auf dem Zoogelände selbst), Erschütterungen (insbesondere LKW-Verkehr auf der Pragstraße) und durch die Besucher. Zwar führen die Bautätigkeiten zur Errichtung des Rosensteintunnels zu starken, nachteiligen baustellenbedingten Wirkungen in unmittelbarer Nähe zu den Gehegen und Behausungen, denen mit Maßnahmen, wie z. B. Schallschutzwänden, begegnet wird. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass aufgrund der Gewöhnung an vergleichbare Belastungen die Tiere der Wilhelma die Baustellen ohne nachhaltige Beeinträchtigungen überstehen werden.

Nach Realisierung des Vorhabens kommt es aufgrund der deutlichen Verringerung des Verkehrs entlang der Pragstraße auch für die in der Wilhelma lebenden Tiere zu deutlichen Verbesserungen der Lebensbedingungen. Die Führung des Verkehrs im Tunnel führt zu deutlichen Verringerungen der Immissionen von Schwingungen, Lärm und Luftschadstoffen. Beim Neubau von Gebäuden und Tiergehegen über der Tunneltrasse in Bereichen mit geringer Erdüberdeckung soll geprüft werden, ob diese mit einer Schwingungsdämpfung ausgerüstet werden, so dass keine Beeinträchtigungen auch schwingungsempfindlicher Arten wie bspw. Elefanten auftreten.

Der Baumbestand im Rosensteinpark wurde umfangreich untersucht und mögliche Wirkungen auf den Baumbestand durch das Tunnelprojekt ausführlich ermittelt. Neben einer Bestandsaufnahme aller Bäume entlang der geplanten Trasse fand eine separate Untersuchung der Wurzeln an 5 repräsentativ (Standort, Arten) ausgesuchten Bäumen statt. Alle untersuchten Bäume zeigen ein äußerst flachgründiges, dafür aber weitläufiges Wurzelsystem. Dies bedingt, dass die Bäume gezwungen sind, ihren Feuchtigkeitsbedarf über das Oberflächen- bzw. Regenwasser zu decken. Zum Grundwasser, das in 20 – 25 m Tiefe unter Geländeoberkante ansteht, haben die Bäume keine Verbindung. Eine nachhaltige Schädigung des Baumbestandes wird ausgeschlossen.

Es hat sich gezeigt, dass die Juchtenkäfer nur Bäume außerhalb von Baugruben und Baustelleneinrichtungsflächen besiedeln und diese Bäume langfristig erhalten werden können. Für Juchtenkäferbäume, die im mittelbaren Umfeld von Baugruben und Baustelleneinrichtungsflächen stehen, werden gezielte Schutzmaßnahmen getroffen, welche die langfristige Funktion der Bäume als Habitat des Käfers sicherstellen sollen.

Schall:

Im Bereich der Wilhelma sind keine schalltechnischen Verschlechterungen zu erwarten. Auf dem größten Teil des Geländes der Wilhelma werden Pegelsenkungen von bis zu 8 dB bzw. bis zu 6 dB prognostiziert. Dies ist gleichbedeutend mit einer Reduzierung des Verkehrs auf 16 % bzw. 25 %.

Argumente:

Durch das Abluftbauwerk in der Pragstraße werden Belastungen für die Wilhelma, Schaubauernhof, Tiere und Besucher sowie Erholungssuchende befürchtet.

Stellungnahme:

Die Planungen zum Rosensteintunnel sehen im Bereich des nordwestlichen Portals an der Pragstraße (Portal Pragstraße) Abluftkamine vor. Damit wird 90 % der ansonsten über das angesprochene Tunnelportal freigesetzten Tunnelabluft über Kamine abgeleitet. Die lufthygienischen Auswirkungen des Rosensteintunnels sind aus den von dem Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG erstellten Gutachten mit Stand Mai 2011 ersichtlich. Diese enthalten sowohl flächenhafte Ergebnisdarstellungen als auch tabellarische Zusammenstellungen der Be- und Entlastungsbereiche im städtischen Netz. In diesen Berechnungen sind selbstverständlich auch die geplanten Abluftkamine als Emissionsquellen enthalten. Damit sind auch deren Auswirkungen in den Berechnungsergebnissen berücksichtigt und aus diesen ersichtlich. Entsprechend den Berechnungsergebnissen sind in der Umgebung der Abluftkamine bodennah keine nennenswerten Immissionsbeiträge festzustellen. Für Stickstoffdioxid (NO₂) werden Beiträge unter 1 µg/m³ im Jahresmittel ermittelt.

Argumente:

Beeinträchtigungen für das Grund- und Mineralwasser werden befürchtet.

Stellungnahme:

Die möglichen Wirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser, die Mineralwässer sowie die Mineralquellen wurden im Rahmen von mehreren geologischen und hydrogeologischen Gutachten untersucht (WBI, Smoltczyk und Partner).

Der Planbereich befindet sich im Wesentlichen innerhalb der „Kernzone“ des Heilquellenschutzgebiets. Der westliche Teilbereich erstreckt sich noch bis in die „Innenzone“ (Verordnung des Regierungspräsidiums Stuttgart zum Schutz der staatlich anerkannten Heilquellen in Stuttgart-Bad Cannstatt und Stuttgart-Berg vom 11. Juni 2002).

Nach gutachterlichen Untersuchungen liegen im Planungsbereich keine quellfähigen Bodenschichten, wie z. B. Anhydrit, vor. Die Baumaßnahmen werden bereichsweise in das Grundwasser einbinden. Durch die Tunnelbautätigkeiten werden hydraulisch wirksame Trennschichten angeschnitten. Durch so genannte Querschotts werden Grundwasserlängsläufigkeiten und dadurch größere Eingriffe in den Wasserhaushalt verhindert. Eine offene Bauwasserhaltung ist nicht vorgesehen. Das Entwässerungsbecken greift dauerhaft in das Grundwasser und in den Gipskeuper ein. Für den Eingriff in den Gipskeuper war eine Befreiung von der Heilquellenschutzgebietsverordnung notwendig. Beim Bau des Entwässerungsbeckens wird eine dichte Baugrube hergestellt, eine Grundwasserhaltung findet nicht statt.

Insofern bleibt die hydraulische Auflast auf das Mineralwasser-System trotz der lokalen Eingriffe ins oberflächennahe Grundwasser stets erhalten. Im Übrigen sind Zusammenhänge auf die Heilquellenschüttung (z. B. Bad Berg) auszuschließen. Für die Realisierung des Vorhabens sind eine wasserrechtliche Erlaubnis sowie eine Befreiung von den Verboten der Heilquellenschutzverordnung erforderlich. Diese wasserrechtliche Entscheidung wurde bereits am 26.04.2011 erteilt. Im förmlichen wasserrechtlichen Verfahren wurde dabei die Sachlage abschließend geprüft. Im Erläuterungsbericht zum wasserrechtlichen Antrag sowie in den Auflagen der Entscheidung sind Maßnahmen zur Überwachung benannt. Vor Baubeginn wird ein Überwachungskonzept vorgelegt, das die im Erläuterungsbericht und in den Auflagen geforderten Überwachungsmaßnahmen zusammenfassend darstellt.

Argument:

Es wird die Untertunnelung der B10/B27 in Zuffenhausen gefordert.

Stellungnahme:

Durch den Rosensteintunnel/Leuzetunnel wird eine Untertunnelung in Zuffenhausen nicht verhindert, sondern kann nach wie vor umgesetzt werden. Für das Tunnelprojekt durch Zuffenhausen gibt es keinen Bebauungsplan, die Trasse ist jedoch im Flächennutzungsplan berücksichtigt.

Argument:

Wertverluste der Gebäude und Grundstücke entlang der B 10/ B 27 und B 14 werden befürchtet.

Stellungnahme:

Generell ist anzumerken, dass die Steigerung des Verkehrsaufkommens durch den Rosensteintunnel zu keiner erheblich ungünstigeren Wohnlagebeurteilung führen wird. Eine Wertminderung kann aus Sicht der Grundstücksbewertung nicht bestätigt werden.

Argument:

Viele Anregende fordern die Stadtverwaltung in gleich lautenden Schreiben auf, wegen des Umfangs der Planungen und den erhebliche Auswirkungen auf die Gebiete außerhalb des Planungsraums, ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Stellungnahme:

Gem. § 17 b (2) Fernstraßengesetz (FStrG) ist es zulässig, das Verfahren für den Rosensteintunnel als planfeststellungsersetzendes Bebauungsplanverfahren durchzuführen. Die Bürger wurden ordnungsgemäß gem. § 3 (1) Baugesetzbuch (BauGB) im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung sowie gem. § 3 (2) BauGB im Rahmen der öffentlichen Auslegungen beteiligt. Ein weiterer Erörterungstermin ist im Bebauungsplanverfahren nicht vorgesehen.

Am 26. Juli 2011 fand eine öffentliche Informationsveranstaltung im Bezirksrathaus in Bad Cannstatt statt.

Argument:

Es wurde der Auslegungszeitraum der 2. Auslage, der teilweise in den Sommerferien 2011 war, kritisiert.

Stellungnahme:

Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart hat in seiner Sitzung am 5. Juli 2011 in öffentlicher Sitzung die Auslegung des Bebauungsplanes Rosensteintunnel/Leuzetunnel (Ca 264) beschlossen. Eine Auslage vom 15. Juli bis zum 29. August 2011 ist ausreichend – somit lagen die Unterlagen also auch außerhalb der Sommerferien aus. Zudem wurde die gesetzliche Frist um 2 Wochen verlängert.

Im Einzelnen werden die vollständigen Anregungen in der Anlage 9 und Anlage 11 beantwortet.

2.3 Umweltbelange

Die Belange der Umwelt wurden im vorliegenden Bebauungsplan berücksichtigt und in der Begründung sowie im Umweltbericht (Anlage 2) dargestellt.

Die Planung führt je nach Lage im Stadtgebiet zu nachteiligen als auch zu positiven Wirkungen auf die Schutzgüter. Die bau- und anlagebedingten Auswirkungen des Projektes führen nicht zu erheblich nachteiligen Umweltwirkungen bzw. erheblich nachteilige Umweltwirkungen können mit geeigneten Maßnahmen vermieden, vermindert oder kompensiert werden. Erheblich nachteilige Umweltwirkungen werden von den mit dem Verkehr verbundenen Auswirkungen verursacht. Die beabsichtigte Bündelung der Verkehre führt zum einen zu einer Mehrbelastung der verkehrsbedingten Immissionen entlang der Trasse und beschränkt sich dort auf die trassennahen Bereiche. Dieser Mehrbelastung stehen zum anderen aber starke Entlastungen, insbesondere in den Bereichen Schönestraße, in großen Teilen der Pragstraße, des Rosensteinparks, der Wilhelma, der Neckartalstraße und der Neckarvorstadt gegenüber. Entlang der Trasse führen die Auswirkungen des Verkehrs (betriebsbedingte Wirkungen) zu nicht vermeidbaren, erheblich nachteiligen Umweltwirkungen in Bezug auf die Schutzgüter Mensch und Luft (Lärm und Luftschadstoffe), die aber mit geeigneten Maßnahmen teilweise kompensiert werden können. Betroffen davon sind Gebiete innerhalb und außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes. Im Geltungsbereich und den unmittelbar angrenzenden Bereichen - im Folgenden **Nahbereich** genannt - kommt es an allen Tunnelportalen sowie in der Pragstraße im Bereich Bei der Meierei zu Zunahmen der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen. Die Zunahme der **Lärmimmissionen** betrifft auch Bereiche, die zum Wohnen genutzt werden. Hier werden an einzelnen Gebäuden Immissionsgrenzwerte überschritten, welche die Grenzwerte der 16. BImSchV und vereinzelt diejenigen Immissionsgrenzwerte überschreiten, welche von der Rechtsprechung als Grenzwert für die Gefähr-

derung der menschlichen Gesundheit angesetzt werden. Diesen erheblich nachteiligen Beeinträchtigungen einzelner zum Wohnen genutzter Bereiche kann – da aktive Schallschutzmaßnahmen technisch nicht realisiert werden können und städtebaulich nicht vertretbar sind - mit geeigneten passiven Schallschutzmaßnahmen begegnet werden. Betroffen sind die zum Wohnen genutzten Gebäude entlang der Pragstraße nördlich des Tunnelportales Pragstraße und die sozialen Zwecken dienenden Gebäude an der Pragstraße nördlich des Löwentors und im Stadtteil Berg (Poststraße, Am Mühlkanal). Die Landeshauptstadt Stuttgart gewährt die Kosten für die passiven Schallschutzmaßnahmen. Die Außenbereiche können nicht geschützt werden, allerdings sind ruhigere Zonen durch die Stellung der Gebäude vorhanden.

Die Zunahmen der **Luftschadstoffimmissionen** betreffen neben Freiflächen (Stuttgart-Ost) auch zum Wohnen genutzte Bereiche in der Pragstraße und im Bereich Bei der Meierei sowie für soziale Einrichtungen genutzte Gebäude im Bereich des Löwentores sind von der Zunahme der Luftschadstoffimmissionen betroffen. In diesen Bereichen treten bereits heute deutliche Überschreitungen des über ein Kalenderjahr gemittelten Immissionsgrenzwertes zum Schutz der menschlichen Gesundheit, der bei $40 \mu\text{g NO}_2 / \text{m}^3$ Luft für NO_2 liegt, auf. Das Vorhaben führt im Vergleich des Prognose Null – Falles mit dem Prognose Planfall zu zusätzlichen Immissionen von bis zu $18 \mu\text{g NO}_2 / \text{m}^3$ Luft.

Verschärfungen im EU-Recht und die Übernahme in nationales Recht haben dazu geführt, dass die Planungsspielräume für den Aspekt verkehrsbedingte Luftschadstoffe generell sehr gering sind und heute bereits an vielen Stellen im Stadtgebiet die Schadstoffbelastung (z. B. für NO_2) deutlich über den Grenzwerten liegt. Bereits bei den Bebauungsplanverfahren Arbeitsstättingebiet Feuerbach – Ost und Pragsatteltunnel, Pragstraße / Im Schwenkrain wurden die Themen behandelt und Festsetzungen hinsichtlich Lärm- und Schadstoffbelastung getroffen wie, z. B. abschirmende Fassaden, geschlossene Bauweise, Belüftung der Aufenthaltsträume von den Straßen abgewandten Seiten, Ausschluss von Wohnungen im Erdgeschoss. An den Wohngebäuden Pragstraße / Bei der Meierei werden bei Durchführung der Planung sehr problematische, gesundheitsgefährdende Luftschadstoffwerte von bis zu $95 \mu\text{g NO}_2 / \text{m}^3$ prognostiziert. Neben den oben genannten Festsetzungen in den rechtsverbindlichen Bebauungsplänen kann durch eine mechanische Belüftung der Räume mit Filterung der Zuluft für die Wohnnutzung eine deutliche Verbesserung auch in Bezug auf die heutige Situation erreicht werden. Die Landeshauptstadt Stuttgart hat diese Maßnahmen in den entsprechenden Bereichen zu gewähren und übernimmt dafür die Herstellungs- und Betriebskosten. Die Außenbereiche der Gebäude wären jedoch ungeschützt. Die Stadt beabsichtigt in erster Linie diese Gebäude zu erwerben, um die Wohnnutzung aufzugeben. Entsprechende notarielle Kaufangebote zum Verkehrswert wurden den Eigentümern unterbreitet. Alternativ kann das o. g. Luftfilterkonzept verfolgt werden.

Außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches und außerhalb der unmittelbar angrenzenden Bereiche – im Folgenden **Fernbereich** genannt - führt die Bündelung des Verkehrs ebenfalls zu erhöhten Immissionen von Lärm und Luftschadstoffen. Betroffen sind die trassennahen Bereiche der Cannstatter Straße, der Uferstraße (B 10/B 14) bis zum Abzweig der B 14 Richtung Fellbach, die Heilbronner Straße nördlich des Löwentors sowie die B 10 / B 27 in Feuerbach und Zuffenhausen und die B 10 in Stammheim. Hier sind die Erhöhungen der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen im Verhältnis zu den im Prognose Nullfall vorliegenden hohen Immissionsbelastungen verhältnismäßig gering. Die projektbedingt zusätzlichen Lärmimmissionen liegen bis auf wenige Ausnahmen unterhalb der nach sorgfältiger Abwägung der

Betroffenheiten gezogenen Irrelevanzgrenze von > 0,9 dB(A). Nur an der Friedrichswahl sowie im Verflechtungsbereich B 10 / B 27 kommt es auf verhältnismäßig kleinen Flächen zu zusätzlichen Lärmimmissionen, die über der Irrelevanzgrenze und maßgeblichen Immissionswerten der Lärmsanierung liegen. In Zuffenhausen sind 10 Wohngebäude betroffen. Diesen erheblich nachteiligen Beeinträchtigungen einzelner zum Wohnen genutzter Bereiche kann – da aktive Schallschutzmaßnahmen technisch nicht realisiert werden können und städtebaulich nicht vertretbar sind - mit geeigneten passiven Schallschutzmaßnahmen begegnet werden. Die Außenbereiche sind weiterhin ungeschützt, allerdings sind ruhigere Zonen durch die Stellung der Gebäude vorhanden.

In Stuttgart-Ost sind entlang der B 10 einzelne Betriebsgebäude der Neckar-Wasserwerke bzw. der EnBW mit Büros und Besprechungsräumen betroffen.

In diesen Fällen gewährt die Landeshauptstadt Stuttgart auf Antrag die Kostenerstattung für passive Schallschutzmaßnahmen an schutzbedürftigen Räumen, wenn nicht schon aufgrund anderer Bebauungspläne / Förderprogramme etc. Schutzmaßnahmen realisiert wurden. Die Einzelheiten werden in einer Vereinbarung mit dem Eigentümer festgelegt. Das Tiefbauamt wird die Eigentümer informieren. Hinsichtlich der Art und des Umfangs des passiven Schallschutzes gelten die 24. BImSchV und die VLärmR 97.

Die zusätzlichen Belastungen mit Luftschadstoffen führen in einzelnen Abschnitten entlang der Trasse in Zuffenhausen in zum Wohnen genutzten Bereichen zu Überschreitungen des maßgeblichen Immissionsgrenzwertes für NO₂. In den betroffenen Bereichen liegen bereits heute sowie teilweise auch im Prognosenullfall Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes vor. Die projektbedingten zusätzlichen Luftschadstoffimmissionen in diesen Bereichen sind mit 1 - 2 µg/m³ NO₂ gering. Ihnen kann mit Maßnahmen der Luftreinhaltung begegnet werden.

In der Eingriff-/Ausgleichsbilanzierung gem. § 1 a BauGB sind die vorliegenden Eingriffe in Natur und Landschaft den Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen, die sowohl innerhalb als auch zum Teil außerhalb des Plangebietes zu realisieren sind, gegenübergestellt. Die erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung sowie zur Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft sowie die erforderlichen Maßnahmen des Artenschutzes werden in der Umweltprüfung ermittelt sowie detailliert im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegt. Auf Grund der planfeststellungsersetzenden Wirkung des Bebauungsplanes ist ein naturschutzrechtlicher Vollaussgleich erforderlich (§ 1 a BauGB in Verbindung mit §§ 14 - 15 sowie § 18 BNatSchG). Um diesen Vollaussgleich zu erzielen, sind Maßnahmen innerhalb und außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes auf Grundstücksflächen des Landes (Rosensteinpark) erforderlich. Die naturschutzrechtlichen wie artenschutzrechtlichen Maßnahmen werden zum einen auf Grundlage von Festsetzungen nach § 9 (1) 20 BauGB im Geltungsbereich gesichert. Zum anderen wurde auf Grundlage von § 11 BauGB zur Sicherung der Ausgleichsmaßnahmen auf Grundstücken des Landes ein öffentlich-rechtlicher Vertrag mit dem Land Baden-Württemberg abgeschlossen (Anlage 15).

Die weiteren Schutzgüter Wasser, Landschaftsbild sowie Kultur- und sonstige Sachgüter werden von dem Vorhaben nicht betroffen bzw. Beeinträchtigungen können mit den getroffenen Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes vollständig kompensiert werden.

Der mit dem Projekt verbundene Bodenverbrauch wird auf der Grundlage der im Bodenschutzkonzept Stuttgart (BOKS) festgelegten Bilanzierungsmethodik erfasst. Der Versiegelung von 8 000 m² Boden steht eine Entsiegelung von derzeit versiegelten Flächen in einem Umfang von 10 500 m² gegenüber. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Wertigkeiten ergibt sich daraus ein Defizit von 0,53 Bodenindexpunkten. Im Bereich des Schutzgutes Tiere und Pflanzen entsteht eine Überkompensation; damit wird dem naturschutzrechtlichen Erfordernis des Vollausgleichs Rechnung getragen. In der Gesamtbilanz entsteht somit kein Defizit.

Als Vermeidungsmaßnahme und vorgezogene funktionserhaltende Ausgleichsmaßnahme zum Schutz der nach Europarecht geschützten Mauereidechsen wird im Bereich des Travertinparks / Cannstatter Halde in Stuttgart-Bad Cannstatt ein externer Geltungsbereich gemäß § 9 (1) 20 und § 9 (1 a) BauGB in Verbindung mit § 1 a (3) BauGB festgesetzt. Das dort vorhandene Habitat soll durch Offenhaltung der alten Gleistrasse und der Natursteinmauer sowie der angrenzenden Bereiche als Kontaktlebensraum optimiert werden. Bereits im Juli 2008 wurden die Gehölze gefällt und die Schotterflächen gemäht, um die Maßnahme umzusetzen. Eine Dokumentation und Erfolgskontrolle liegt vor.

Die Anträge auf naturschutzrechtliche Genehmigung für die Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet und in die § 32 Biotope sind mit Datum vom 18. August 2011 genehmigt. Die wasserrechtliche Entscheidung wurde am 26. April 2011 erteilt. Im förmlichen wasserrechtlichen Verfahren wurden die geplanten Eingriffe abschließend geprüft und die zum Schutz des Grundwassers erforderlichen Auflagen erteilt.

Für die Neubauhaltestelle Wilhelma, die Vorabmaßnahme Leitungsverlegung am Rand des Rosensteinparks, für den Teilabbruch des Maschinenhauses Wasserwerk und für den Eingriff in die Sachgesamtheit Rosensteinpark liegen die notwendigen denkmalschutzrechtlichen Genehmigungen vor.

Über eine baubegleitende archäologische Untersuchung wird sichergestellt, dass mögliche Funde und Befunde wissenschaftlich dokumentiert werden.

Ein Planungsvorteil ist mit der Durchführung dieses Bebauungsplanverfahrens nicht verbunden, weil sich bei den Baufenstern durch die Darstellung Baugrundstück für den Gemeinbedarf - Bäder- und Kurgebiet; Badeanlagen; Mineralbad Leuze - an der öffentlichen Zweckbestimmung nichts ändert.

3. Planfeststellung S 21 (PFA 1.5)

Der Geltungsbereich umfasst teilweise Flächen, für die seit 13. Oktober 2006 der Planfeststellungsbeschluss Stuttgart 21 Abschnitt 1.5 besteht, festgestellt durch das Eisenbahnbundesamt. Hier gilt eine Veränderungssperre im Sinne von § 19 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz). Konkret sind dies Flächen im Bereich des neuen DB-Tunnelportales Rosensteintunnel einschließlich dessen Zuwegung, Baustelleneinrichtungsflächen sowie die neue DB-Neckarbrücke. Die Deutsche Bahn AG hat die Landeshauptstadt Stuttgart mit Vollmacht vom 14. März 2011 zum Betreiben des Planänderungsverfahrens ermächtigt. Das Planänderungsverfahren wurde mit der DB AG und dem Eisenbahnbundesamt (EBA) abgestimmt. Die Antragsunterlagen wurden am 21.12.2011/29.05.2012 beim EBA eingereicht. Die Entscheidung des EBA liegt seit dem 10. September 2012 vor.

4. Flächenbilanz

Geltungsbereich	28,2 ha
Verkehrsflächen	10,8 ha
Gemeinbedarf (Leuze)	1,7 ha
Grünflächen (öffentlich und privat)	4,0 ha
Unterirdische Tunneltrasse mit Nebenflächen	11,7 ha

5. Finanzielle Auswirkungen:

Die Baukosten für den Rosensteintunnel / Leuzetunnel belaufen sich auf ca. 193,5 Mio. €, siehe Projektbeschluss vom 8. Oktober 2009 (GRDrs 740/2009). Ein Antrag auf Fördergelder für die Neuordnung der Verkehrsanlagen nach dem Entflechtungsgesetz (vormals Gemeindefinanzierungsgesetz GVFG) wurde mit Datum vom 30. Juni 2010 genehmigt.

Wegen der Berücksichtigung der Fernwirkung der Maßnahme Rosensteintunnel sind außerhalb des Geltungsbereichs des eigentlichen Projektes Lärmschutzmaßnahmen von schätzungsweise ca. 350.000 €, für passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) zu veranschlagen.

Die Kosten für den Erwerb der 6 Wohngebäude an der Pragstraße und Bei der Meierei belaufen sich auf 3,9 Mio. €, entsprechend der Bewertung des Stadtmessungsamts.

Über die vorgeschlagenen verkehrlichen Begleitmaßnahmen wird in einer gesonderten Vorlage Gemeinderatsdrucksache Nr. 110/2012 parallel berichtet.

Die Ausgleichsmaßnahmen (u. a. Rückbau Pragstraße / Neckartalstraße) sind bereits über das Projekt finanziert. Zum Rückbau der Pragstraße gemäß den Darstellungen des Bebauungsplanentwurfs mit Längsparkierung und Baumbeeten an der bebauten Seite der Pragstraße sind weitere Umgestaltungsmaßnahmen erforderlich, weil die Ausgleichsmaßnahmen an dieser Stelle nur die verkehrlichen Mindestanforderungen sicherstellen. Diese Umgestaltungen sind bisher nicht finanziert. Die Kosten werden auf ca. 3,9 Mio. € geschätzt.

TEXT

Festsetzungen (Ca 264)

A. Planungsrechtliche Festsetzungen nach § 9 BauGB**Verkehrsfläche der B 10 / B 14 - § 9 (1) 11. BauGB**

Dieser Bebauungsplan ersetzt die Planfeststellung nach dem Fernstraßengesetz (§ 17 b Abs. 2 FStrG).

Technische Anlagen:

- Rosensteintunnel und dritte Leuzeröhre mit Nebenanlagen / Betriebsräume
- betriebs- und sicherheitstechnische Ausstattung des Tunnels und der Anschlussrampen
- Anbindung der Tunnelbauwerke und Umbau der Bundesstraßen.

Unterirdische Verkehrsflächen / Schutzstreifen - § 9 (1) 11. BauGB i.V.m. § 9 (3) BauGB

Die im Tunnel geführte Trasse wird als unterirdische Verkehrsfläche festgesetzt. Für den Rosensteintunnel wird auf beiden Seiten des Tunnels ein Streifen von 25 m als Fläche für unterirdische Anlagen festgesetzt, der dem Bau und Betrieb des Tunnels dient (z. B. Leitungen, Kanäle, Verankerungen, Injektionen, Haltebuchten, Notfallnischen und -ausstiege, Lüftungsanlagen und Betriebsräume).

Fläche für Aufschüttungen und Abgrabungen - § 9 (1) 26. BauGB

Soweit der zeichnerische Teil keine weitergehenden Festsetzungen enthält, können die an die Verkehrsfläche angrenzenden Flurstücksteile bis zu einer horizontalen Entfernung von 2,0 m von der Straßenbegrenzungslinie und bis zu einem Höhenunterschied von 1,5 m zur Straßenhöhe für Aufschüttungen, Abgrabungen, Stützmauern und Fundamente für Wegweiser in Anspruch genommen werden. Diese Festsetzung schließt die Herstellung unterirdischer Stützbauwerke für die Straße ein.

Verkehrsfläche der Stadtbahn - § 9 (1) 11. BauGB

Dieser Bebauungsplan ersetzt die Planfeststellung nach dem Personenbeförderungsgesetz (§ 28 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz).

Die unten genannten technischen Pläne der SSB stellen die Trasse mit folgenden technischen Anlagen dar.

- Gleisoberbau „Stuttgarter Rasenbahnkörper“ und Schotterbahnkörper
- Bahnsteiglänge ausreichend für 40 m-Züge - Bahnsteige 0,94 m über Schienenoberkante

- Fahrleitung an Mittel- und Seitenmasten.

Für die Ausführung gelten die technischen Pläne der SSB vom 20.04.2009 / 29.10.2009 / 17.02.2010 - Anlage 12 zu diesem Bebauungsplan.

Verkehrsgrünflächen - § 9 (1) 11. BauGB i.V.m. § 9 (1) 20. und 25. BauGB

Die Flächen sind gemäß den Einschrieben / der Maßnahmenbeschreibung LBP* gärtnerisch anzulegen und dauerhaft zu unterhalten.

- VG₁ Verkehrsgrünflächen an der Pragstraße auf dem Grünstreifen zwischen Stadtbahn und Fahrbahn mit Pflanzung von Bäumen (Acer platanoides „Columnare“ / 20 - 25) und Ansaat einer artenreichen gebietsheimischen Wiesensaatgutmischung (Maßnahme 20 LBP*).
- VG₂ Verkehrsgrünflächen an der Pragstraße zwischen der Stadtbahn und der Wilhelma mit Pflanzung von Bäumen (Acer platanoides „Olmsted“ / 20 - 25) und Ansaat einer artenreichen, gebietsheimischen Wiesensaatgutmischung (Maßnahme 20 LBP*).
- VG₃ Verkehrsgrünfläche Neckartalstraße Pflanzung von Bäumen (auf Seite Wilhelma Kastanie, Aesculus carnea / 20 - 25 und auf Neckarseite Platane, Platanus platanoides / 20 - 25) und Ansaat einer artenreichen, gebietsheimischen Wiesensaatgutmischung (Maßnahme 20 LBP*).
- VG₄ Verkehrsgrünfläche Neckartalstraße am Hangfuß Rosensteinpark mit Anpflanzung von Bäumen (Winterlinde, Tilia cordata / 20 - 25) und Ansaat einer artenreichen, gebietsheimischen Wiesensaatgutmischung.
- VG₅ In der Pragstraße Ausführung als Rasenbahnkörper mit Ansaat einer artenreichen, gebietsheimischen Gras-/ Kräutermischung möglich.
- VG₆ Rasenbahnkörper in der Neckartalstraße mit Ansaat einer artenreichen, gebietsheimischen Gras-/ Kräutermischung (Maßnahme 21 LBP*).
- * siehe Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP), glü Planungsgemeinschaft grün – landschaft – umwelt vom 3. Mai 2010 / 3. Juni 2011 / 31. Januar 2012.

Private Grünfläche - § 9 (1) 15. BauGB

- PG₁ Private Grünfläche Wilhelma (Rasenfläche/Wechselflor).
- PG₂ Private Grünfläche Außenbereich Leuzebad. Zulässig sind Kiosk, überdachte Terrassen, Lagerräume (maximal 400 m² Überbauung, eingeschossig) und Wege. Bepflanzung mit heimischen, standortgerechten Bäumen und Sträuchern. Der Tunnel ist mit Erde zu überdecken.

Pflanzverpflichtungen - § 9 (1) 25. BauGB

- Bäume Auf den festgesetzten Baumstandorten sind Bäume entsprechend dem landschaftspflegerischen Begleitplan zu pflanzen, wo der LBP keine Aussagen trifft, sind standortgerechte, heimische Gehölze zu verwenden.
- D₁ Dachbegrünung: Flach geneigte Dächer ($\leq 15^\circ$) sind auf mindestens 85 % ihrer Fläche zu begrünen und dauerhaft zu unterhalten. Für die Dachbegrünung sind einheimische Arten zu verwenden.

Öffentliche Grünflächen - § 9 (1) 15. BauGB

- ÖG₁ Öffentliche Grünfläche (Neckartalstraße) mit Bäumen, Wegen und Zufahrt Anlegestelle (Maßnahme 27 LBP*).
- ÖG₂ Öffentliche Grünfläche (Berger Sprudler) mit Betriebszufahrt für Stadt Stuttgart und SSB, sowie Netzstation EnBW (Maßnahme 27 LBP*).
- ÖG₃ Öffentliche Grünfläche mit Wegen (beim Leuzebad) und Betriebsräumen und Betriebszufahrt für Verkehrsfläche B 10 / B 14 (Maßnahme 27 LBP*).
- * siehe Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP), glü Planungsgemeinschaft grün – landschaft – umwelt vom 3. Mai 2010 / 3. Juni 2011 / 31. Januar 2012.

Gemeinbedarfsfläche - § 9 (1) 5. BauGB

Zweckbestimmung Bäder und Kurgebiet, Badeanlagen Mineralheilbad Leuze.

Zulässige Grundfläche – § 19 (4) BauNVO

- GRZ Eine Überschreitung der Grundflächenzahl (GRZ) kann für Nebenanlagen, Terrassen etc. bis zu einer GRZ von 0,8 zugelassen werden.

Bauweise - § 22 (4) BauNVO

- a₁ Die Bauweise in der Gemeinbedarfsfläche weicht in soweit von der offenen Bauweise ab, als die Längenbeschränkung von 50 m entfällt.

Fläche besonderer Zweckbestimmung - § 9 (1) 9. BauGB

Zweckbestimmung für Wilhelma:
Vorfläche Wilhelmatheater;
Vorfläche Wilhelmaeingang;
Mitarbeiter- /Besucherbustellplätze;
Zufahrt Wilhelmaparkhaus.

Externe Ausgleichsmaßnahme - § 1 a BauGB i. V. mit § 9 (1) 20. BauGB

Übersichtsplan Die gekennzeichneten Teile der Flurstücke 460, 461 und 466 in Bad Cannstatt werden als Flächen zum Ausgleich für die Lebensräume der Mauereidechsen festgesetzt (CEF-Maßnahme: „Optimierung des vorhandenen Habitats durch dauerhafte Offenhaltung der alten Gleistrasse und der angrenzenden Natursteinmauer“ und dem Flst. 2829/6 (Neckartalstraße) als Vermeidungs-/ Minimierungsmaßnahme zugeordnet.

Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft - § 9 (1) 20. BauGB

Bestehende Ruderalfläche auf trocken-warmen Standort, hergestellt aus Schotter und Feingrussubstrat. Auf dieser Fläche liegen Schächte von Kabeltrassen und der Stadtentwässerung sowie eine Betriebszufahrt. Eine gelegentliche Befahrung dieser Zufahrt ist mit den Ansprüchen des Biotops vereinbar. Die Fläche ist dauerhaft zu erhalten und fachgerecht zu pflegen.

Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen - § 9 (1) 21. BauGB

fr Fahrrecht im Tunnelbereich zu Gunsten der Allgemeinheit.

lr Leitungsrecht zugunsten Landeshauptstadt Stuttgart. Das Recht kann auf Dritte übertragen werden.

gr, fr₁ Geh-/Fahrrecht zugunsten Stadt Stuttgart/Zugang Betriebsraum Pragstraße (Rasengitter, Schotterrasen o. Ä.)

gr, fr, lr₂ Leitungsrecht zugunsten Stadt Stuttgart Geh-/Fahrrecht zugunsten Stadt Stuttgart/Zugang Betriebsgebäude Neckartalstraße (Rasengitter, Schotterrasen o. Ä.)

gr₃ Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit

Umweltschutz - § 9 (1) 24. BauGB

Verkehrslärm Aktive Schallschutzmaßnahmen (schallabsorbierende Wandverkleidungen) werden am Portal Leuzetunnel an der Uferstraße und an den Tunnelportalen des Rosensteintunnels in der Pragstraße festgesetzt.

B. Örtliche Bauvorschriften nach § 74 (1), (2) und (3) LBO

Werbeanlagen - § 74 (1) 2. LBO

Werbeanlagen und Automaten sind in öffentlichen und privaten Grünflächen, in Verkehrsflächen, auf den nichtüberbaubaren Grundstücksflächen an und auf Einfriedigungen, sowie an Gebäuden oberhalb der Gebäudekante nicht zulässig. Ausnahmen auf dem Grundstück des Mineralbads Leuze sind an der Stätte der Leistung zulässig, wenn städtebauliche Gründe und Belange der Gestaltung des Stadtbildes nicht entgegenstehen. Un-

zulässig sind Großflächenwerbeanlagen über 6,5 m² und Werbeanlagen mit wechselndem und/oder bewegtem Licht.

An der Stadtbahnhaltestelle Wilhelma sind Werbeanlagen unzulässig. Zulässig sind an anderen Stadtbahnhaltestellen pro Bahnsteig zwei freigestellte beleuchtete Plakatvitрины.

Einfriedigungen - § 74 (1) 2. LBO

- EF₁ Für das Grundstück der Wilhelma entlang der Pragstraße ist eine Einfriedigung bis max. 3,5 m Höhe zulässig.
- EF₂ Für das Mineralbad Leuze und die Außenbereichsflächen / Liegewiese ist nur eine Einfriedigung aus Maschendraht mit einer max. 1,0 m hohen Sockelmauer (z. B. Travertinblöcke) zulässig. Sichtschutz kann durch heimische, standortgerechte Laubgehölze erfolgen. Mit den Einfriedigungen ist ein Abstand von 3 m - 5 m zu den öffentlichen Wegen einzuhalten.

C. Hinweise

Gestattungsvereinbarung

Zur Sicherung der Ausgleichsmaßnahmen auf Grundstücken des Landes wurde mit dem Land Baden-Württemberg ein Vertrag abgeschlossen.

Vergnügungseinrichtungen

Der Bebauungsplan liegt im Bereich des rechtsverbindlichen Textbebauungsplans „Vergnügungseinrichtungen und andere“ im Stadtbezirk Bad Cannstatt (1989/006) und Mitte (1985/18).

Aufteilung der Verkehrsflächen

Änderungen der Aufteilung und der Höhenlage der im Bebauungsplan festgesetzten oberirdischen und unterirdischen Verkehrsflächen sind im Rahmen des zu erstellenden Straßenbauprogramms zulässig, wenn sie mit den Grundsätzen dieser Festsetzung vereinbar sind.

Sicherungsmaßnahmen

Der Bereich der Flurstücke im Schutzstreifen wird als Fläche gekennzeichnet, in der besondere bauliche Sicherungsmaßnahmen zum Schutz der vorhandenen Bebauung zulässig sind. Bei der Ausführung der Sicherungsmaßnahmen und während des Bestehens der Sicherungsmaßnahmen kann es zu Einschränkungen der Nutzung der Gebäude kommen

Anpflanzung

Bei Anpflanzungen sind die Vorgaben des landschaftspflegerischen Begleitplanes und für den Rosensteinpark das Parkpflegewerk zu berücksichtigen. Wo diese keine Aussagen machen, sind folgende Arten zu verwenden:

Gebietsheimische Gehölze für Stuttgart (LfU 2002)	
Bäume	Sträucher
Acer campestre	Cornus sanguinea
Acer platanoides	Corylus avellana
Acer pseudoplatanus	Crataegus laevigata
Alnus glutinosa	Crataegus monogyna
Betula pendula	Eunoymus europaea
Carpinus betulus	Frangula alnus
Fagus silvatica	Ligustrum vulgare
Fraxinus excelsior	Lonicera xylosteum
Populus tremula	Prunus spinosa
Prunus avium	Rhamnus cathartica
Prunus padus	Rosa canina
Quercus petraea	Salix caprea
Quercus robur	Salix cinerea
Salix alba	Salix purpurea
Salix rubens	Sambucus nigra
Salix triandra	Sambucus racemosa
Salix viminalis	Viburnum opulus
Sorbus domestica	
Sorbus torminalis	
Tilia cordata	
Tilia platyphyllos	
Ulmus glabra	

Denkmalschutz

Nach § 20 Denkmalschutzgesetz sind Funde, von denen anzunehmen ist, dass an ihrer Erhaltung aus wissenschaftlichen, künstlerischen oder heimatgeschichtlichen Gründen ein öffentliches Interesse besteht, unverzüglich einer Denkmalschutzbehörde oder der Gemeinde (Polizeidienststelle) zu melden.

Auf die folgenden vermuteten archäologischen Fundstellen wird hingewiesen:

- offene Bauweise im Bereich Pragstraße / Schaubauernhof;
- offene Bauweise an der Neckartalstraße / Betriebsgebäude.

Der Beginn der Bauarbeiten in diesen Bereichen ist dem Landesamt für Denkmalschutz möglichst frühzeitig, mindestens jedoch 14 Tage vor Beginn schriftlich anzuzeigen. Die Bauarbeiten müssen mit dem Landesamt für Denkmalschutz abgestimmt und durch Mitarbeiter des Landesamtes für Denkmalschutz überwacht werden; sollten sich (bereits im Rahmen der Abbruch-/Aushubarbeiten) archäologisch wertvolle Befunde oder Funde zeigen, kann dies zu Verzögerungen im Arbeitsablauf durch Stillstandszeiten führen.

Höhenangaben

Die im Plan eingetragenen Höhenangaben beziehen sich auf die Höhen (m ü NN) im neuen System.

Altablagerungen/Altlasten

Die Bestimmungen des Bodenschutzgesetzes (BodSchG) sind zu beachten.

Auf die folgenden altlastenverdächtigen Flächen wird hingewiesen. Mit Bodenverunreinigungen ist zu rechnen:

- „Altablagerung Mühlkanal“ (ISAS-Nr. 3975): Verfüllung eines ehemaligen Mühlkanals mit Erdaushub, Bauschutt sowie untergeordnet Schlacke und Hausmüll. Bei Erdarbeiten wurden Verunreinigungen durch PAK, MKW und Schwermetalle festgestellt.
- „Altstandort ehemalige Cannstatter Str. 212 (ISAS-Nr. 754): das Grundstück wurde durch diverse altlastenrelevante Betriebe genutzt.

Es wird empfohlen, den aktuellen Erkundungsstand der oben genannten Flächen vor Baubeginn im Informationssystem Altlasten (ISAS) beim Amt für Umweltschutz abzufragen. Auskunft: 0711/216-88696 (Telefon) bzw. -88620 (Fax).

Wird bei Erdarbeiten verunreinigter Bodenaushub angetroffen, so ist unverzüglich die Wasserbehörde im Amt für Umweltschutz zu benachrichtigen.

Baumschutzverordnung

Auf die Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt Stuttgart wird verwiesen.

Landschaftsschutzgebiet / Flora-Fauna-Habitat-Gebiet

Die Abgrenzungen des Landschaftsschutzgebietes (LSG Nr. 8 n vom 16. November 1995 und des FFH-Gebietes (FFH-Gebiet Nr. 7720-341 „Stuttgarter Bucht“) sind deckungsgleich. Die im Bebauungsplan eingetragene Abgrenzung wurde nachrichtlich übernommen.

Planfeststellung S 21

Die im Bebauungsplan blau eingetragenen Vorhaben der Bahn Projekt GmbH Stuttgart 21 wurden aus dem Planfeststellungsbeschluss Abschnitt 1.5 nachrichtlich übernommen.

Leitungen

Die im Rosensteinpark dargestellten Leitungen wurden nachrichtlich übernommen.

Heilquellen

Der Geltungsbereich liegt in der Kern- und Innenzone des Heilquellenschutzgebietes (Verordnung des Regierungspräsidium Stuttgarts Stuttgart zum Schutz von staatlich anerkannten Heilquellen in Stuttgart-Bad Cannstatt und Stuttgart-Berg vom 11. Juni 2002).

Wasser

Die Bestimmungen des Wassergesetzes und des Wasserhaushaltsgesetzes, insbesondere §§ 8 Abs. 1 WHG (behördliche Erlaubnis oder Bewilligung bei einer Benutzung der Gewässer, Grundwasserableitung und -umleitung), § 62 WHG (Umgang mit wassergefährdenden Stoffen) sowie § 49 WHG (Erdaufschlüsse) und § 37 Abs. 2 und Abs. 4 WG sind zu beachten. Erdauf-

schlüsse und Freilegungen von Grundwassererschließungen sind gemäß § 37 Abs. 4 WG der Unteren Wasserbehörde anzuzeigen.

Die Verordnung des Regierungspräsidiums Stuttgart zum Schutz der staatlich anerkannten Heilquellen in Stuttgart-Bad Cannstatt und Stuttgart-Berg vom 11. Juni 2002 (siehe Heilquellen) ist einzuhalten und das Beiblatt „Grundwasserschutz“ des Amts für Umweltschutz ist zu beachten.

Hochwasserschutz

Bei einem statistisch einmal in 100 Jahren auftretenden Hochwasser (HQ 100) ist mit keinen Überflutungen im Bereich des geplanten Bebauungsplans zu rechnen.

Es sind im östlichen und süd-östlichen Bereich (Mineralbad Leuze / Leuzetunnel) bei einem Hochwasserereignis mit größeren Abflüssen als HQ 100 Überflutungen zu erwarten. Im überplanten Bereich variiert der Wasserspiegel bei einem 100-jährigen Hochwasser zwischen 219,3 m ü. NN (Berger Steg) und 216,0 m ü. NN (Rosensteinbrücke).

Bebauungsplan Rosensteintunnel/Leuzetunnel (Ca 264) in Stuttgart-Bad Cannstatt

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB Teil 1

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgte mit Schreiben vom 28. April 2008.

Beteiligt wurden auch Träger öffentlicher Belange, die voraussichtlich nur gering betroffen sind.

Nr. / Stellungnahme vom	Träger öffentlicher Belange	Anregungen	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
1 28.05.2008	Zweckverband Landeswasserversorgung	Fehlanzeige	Keine weitere Beteiligung
2 28.05.2008	Gasversorgung Baden-Württemberg	Fehlanzeige	Keine weitere Beteiligung
3 03.06.2008	Deutsche Post	Fehlanzeige	Keine weitere Beteiligung
4 04.06.2008	Deutsche Telekom	ja	siehe § 4 (2) Teil 2, Ziff. 10
5 09.06.2008	EnBW	Die EnBW weist darauf hin, dass im Rahmen des Projekts Rosensteintunnel/Leuzetunnel umfangreiche Um- und Neuverlegungen von Versorgungsleitungen in allen Sparten von allen Netzbetreibern notwendig sind. Um Koordinierungsgespräche und um weitere Einbeziehung ins Verfahren wird gebeten.	Koordinierungsgespräche sind regelmäßig mit Beteiligung des EnBW-Koordinators und weiterer Leitungsbetreiber erfolgt. (In öffentlicher Grünfläche / Verkehrsgrün sind keine Leitungsrechte erforderlich. Auf den privaten Grünflächen (Eigentümer Land) sind vertragliche Regelungen wie bereits für die Bestandsleitungen zu treffen bzw. über Gestattungsverträge zu regeln.) Im Rosensteinpark werden die bestehenden Leitungen nachrichtlich dargestellt.

Nr. / Stellungnahme vom	Träger öffentlicher Belange	Anregungen	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
6 23.05.2008	Hafen Stuttgart GmbH	Fehlanzeige	weiter beteiligen
7 04.06.2008	Handwerkskammer Stuttgart	Fehlanzeige	Keine weitere Beteiligung
8 03.06.2008	Industrie- und Handelskammer Stuttgart	ja	Sieh § 4 (2) Teil 2 Ziff. 1
9 26.05.2008	Kabel Baden-Württemberg	Hinweise auf die Leitungsbesprechung	weiter beteiligen
10 15.05.2008	Landesanstalt für Kommunikation	Hinweis auf funktechnische Ausrüstung des Tunnels	Keine weitere Beteiligung Kopie an 66 für die Ausführung
11 30.05.2008	VVS	ja	siehe § 4 (2) Teil 2 Ziff. 6
12 06.05.2008	Bodenseewasserversorgung	Fehlanzeige	Keine weitere Beteiligung
13 28.05.2008	Regionalbus Stuttgart	Fehlanzeige	Keine weitere Beteiligung
14 30.05.2008	Colt Telekom	ja	siehe § 4 (2) Teil 2 Ziff. 22
15	Dachverband Integratives Planen	Keine Stellungnahme abgegeben	Keine weitere Beteiligung
16 05.05.2008	Knisel Bus	Fehlanzeige	Keine weitere Beteiligung
17 13.05.2008	Polizeipräsidium Stuttgart	Fehlanzeige	Keine weitere Beteiligung
18 05.05.2008	Regierungspräsidium Stuttgart Ref. 62 Kampfmittelbeseitigung	Das Ref. 62 weist auf die ab diesem Jahr geltende Entgeltspflicht für die Durchführung von Luftbildauswertungen hin und sendet als Anlage den bereits erfolgten Schriftverkehr mit dem Tiefbauamt vom 26.10.2007 sowie Luftbildauswertungen mit.	Die 37 kampfmittelverdächtigen Stellen im Rosensteinpark werden unter Beteiligung des Kampfmittelbeseitigungsdienstes (KMBD) freigelegt und bei Bedarf eine Räumung veranlasst. Abstimmungsgespräche zum Vorgehen wurden im Sommer 2009 durchgeführt.

Nr. / Stellungnahme vom	Träger öffentlicher Belange	Anregungen	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
19 04.06.2008	Berufsgenossenschaft Straßen-, U-Bahn + Eisenbahnen	Fehlanzeige	Keine weitere Beteiligung

Bebauungsplan Rosensteintunnel/Leuzetunnel (Ca 264) in Stuttgart-Bad Cannstatt

Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB Teil 2

Die Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 22. Dezember 2008 bis 24. Februar 2009 gemäß § 4 (2) BauGB beteiligt.

Nr.	Träger öffentlicher Belange	Anregungen	Stellungnahme 61
1	Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart, Schreiben vom 13.01.2009	ja	teilweise beachtet
2	Eisenbahnbundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, Schreiben vom 22.01.2009	ja	teilweise beachtet
3	Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht (LfB), Baden-Württemberg, Standort Karlsruhe, Schreiben vom 05.02.2009	ja	Freistellung erfolgt
4	Kabel BW, Schreiben vom 06.02.2009	ja	Hinweis
5	EnBW Regional AG, Schreiben vom 11.02.2009	ja	teilweise beachtet
6	VVS, Schreiben vom 17.02.2009	ja	beachtet
7	Wilhelma, Schreiben vom 18.02.2009	ja	teilweise beachtet
8	ADAC Württemberg e.V., Schreiben vom 18.02.2009	ja	teilweise beachtet
9	Regierungspräsidium Stuttgart, Technische Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen, Schreiben vom 18.02.2009	ja	beachtet
10	Deutsche Telekom, Schreiben vom 19.02.2009	ja	teilweise beachtet
11	Verband Region Stuttgart, Schreiben vom 20.02.2009	ja	beachtet
12	Regierungspräsidium Freiburg, Schreiben vom 20.02.2009	ja	beachtet
13	Vermögen und Bau Baden- Württemberg, Schreiben vom 20.02.2009	ja	teilweise beachtet

14	Landesnatschutzverband BW, Schreiben vom 23.02.2009	ja	Gegendarstellung
15	Deutsche Bahn, Schreiben vom 23.02.2009	ja	Planänderung S 21 notwendig
16	Südwestrundfunk, Schreiben vom 23.02.2009	nein	nicht weiter beteiligen
17	Regierungspräsidium Stuttgart, Schreiben vom 24.02./03.03.2009	ja	beachtet
18	NABU, Schreiben vom 24.02.2009	ja	Gegendarstellung
19	SSB, Schreiben vom 24.02.2009	ja	beachtet
20	Handwerkskammer Region Stuttgart, Schreiben vom 24.02.2009	nein	nicht weiter beteiligen
21	Amt für Umweltschutz, Schreiben vom 09.03.2009	ja	teilweise beachtet
22	COLT GmbH, Schreiben vom 17.03.3009	ja	beachtet
23	Gesundheitsamt, Schreiben vom 23.03.2009	ja	beachtet
24	Naturschutzbeauftragter Schreiben vom 6.4.2009	ja	teilweise beachtet
25	Wasser- und Schifffahrtsamt Schreiben vom 3.4.2009	ja	beachtet
26	Gasversorgung Süddeutschland ---	nein	nicht weiter beteiligen
27	Zweckverband Bodenseewasserversorgung ---	nein	nicht weiter beteiligen
28	Zweckverband Landeswasserversorgung ---	nein	nicht weiter beteiligen
29	Hafen Stuttgart ---	nein	nicht weiter beteiligen

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
1.1 13.01.2009	Die Industrie- und Handelskammer Stuttgart (IHK) verweist im Wesentlichen auf die Stellungnahme vom 3. Juni 2008. Darin hatte sie die verkehrliche Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit des Rosensteintunnels begründet. Dementsprechend begrüßt die IHK den zielgerichteten Fortgang des Bebauungsplanverfahrens nach § 9 BauGB, der einen Baubeginn 2010 realistisch erscheinen lässt.	Von der positiven Stellungnahme wird Kenntnis genommen. Die Anregungen vom 3. Juni 2008 sowie die dazu erfolgte Stellungnahme der Verwaltung sind unter Ziffer 1.5 bis 1.12 aufgeführt.
1.2	Die IHK freut sich, dass ihre Anregungen überwiegend berücksichtigt werden konnten. So sollten nicht nur die Parkplätze entlang der nördlichen Pragstraße erhalten bleiben, sondern ca. 15 Stellplätze im südlichen Abschnitt zwischen Bryestraße und Wilhelmastraße ergänzt werden.	Im südlichen Abschnitt der Pragstraße könnten nur durch den Wegfall von einem der zwei Fahrstreifen Stellplätze eingerichtet werden. Dies ist aus Leistungsfähigkeitsgründen (Kreuzung Wilhelmastraße / Pragstraße) nicht möglich.
1.3	Ferner wird begrüßt, dass dem Wunsch eine direkte Sicht- und Fußgängerbeziehung zwischen dem Eingangsbereich der Wilhelma und der Anlegestelle Wilhelma beachtet wurde. Ein entsprechender Weg zur Querung des Stadtbahngleiskörpers und der Neckartalstraße mit Weiterführung zum linken Neckarufer sei angrenzend an den Stadtbahnhochsteig im Plan 2 ausgewiesen. Weitere Anregungen oder Bedenken werden nicht vorgetragen.	Von der Zustimmung wurde Kenntnis genommen.
1.4	Im Folgenden wird die Stellungnahme vom 3. Juni 2008 aufgeführt.	Von der Zustimmung wurde Kenntnis genommen.
1.5	Der Bau des Rosensteintunnels sei im Kontext mit der Realisierung der Pragsattelunterquerung und dem Ausbau der Heilbronner Straße zwischen Friedrichswahl und Pragsattel zu sehen. Insgesamt könne damit das Ziel einer leistungsfähigen Verbindung zwischen der Anschlussstelle Zuffenhausen der A 81 und dem Neckartal erreicht werden. Aufgrund der topographischen Besonderheiten übernehmen die Bundesstraßen in der Region Stuttgart in überdurchschnittlichem Maße Verbindungs- und Zubringerfunktionen für das Agglomerations-	Von der Zustimmung wurde Kenntnis genommen.

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	zentrum Stuttgart. Darüber hinaus erschließe sie die Gewerbestandorte, beispielsweise im Hafen Stuttgart. Die hohe Bedeutung der Bundesstraßen – und dabei insbesondere der B 10 – spiegele sich in der hohen Verkehrsbelastung wider.	
1.6	Erst mit der Realisierung des Rosensteintunnels und der anschließenden Verknüpfung zwischen den beiden Bundesstraßen B 10 und B 14 könne eine flüssige Abwicklung des Verkehrs auf dieser wichtigen Achse erreicht werden. Heute würden die Knoten Prag-/Haldenstraße und Rosensteinbrücke-Süd sowie die Verkehrsführung im Bereich der Verflechtungsbauwerke am Schwanenplatz für nahezu tägliche Staus sorgen. So trüge das heutige Nadelöhr erheblich dazu bei, dass die Verbindung zwischen Stuttgart-Ost bzw. Stuttgart-Bad Cannstatt und dem nordwestlichen Bereich der Region Stuttgart (Bietigheim-Bissingen/ Ludwigsburg/ Kornwestheim/ Markgröningen/ Asperg) zu den problematischsten Verkehrsbeziehungen in der Region Stuttgart zählen. Dies zeige eine Auswertung der Angebotsqualität nach dem Modell der RIN für Verkehrsbeziehungen in der Region, die für diesen Korridor zu schlechten und sehr schlechten Bewertungen (Anbindungsqualität Stufe F für Pkw und Lkw z.B.: Stuttgart-Ost-Kornwestheim, Stuttgart-Bad Cannstatt – Bietigheim-Bissingen, Stuttgart-Bad Cannstatt – Markgröningen/Asperg, Stuttgart-Untertürkheim – Markgröningen/ Asperg) kam. Speziell für den Bereich zwischen Leuzettunnel und Löwentor verwundert die Häufigkeit von Staus nicht. Die aktuelle Verkehrsbelastung führt zu einer Auslastung der Strecke vor dem Knoten Rosensteinbrücke-Süd sowohl in Fahrtrichtung Esslingen, als auch für den Verkehr in Richtung Pragsattel von jeweils circa 130 Prozent.	Von der Zustimmung wurde Kenntnis genommen.
1.7	Der heutige Ausbauzustand wird dem Verkehrsaufkommen somit nicht mehr gerecht. Aus diesem Grund hat sich die IHK Vollversammlung bereits im Jahr 2003 im verkehrspolitischen Leitbild der	Von der Zustimmung wurde Kenntnis genommen.

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	IHK für den Bau des Rosensteintunnels ausgesprochen. Dem Bau des Rosensteintunnels ist daher aus Sicht der IHK höchste Priorität einzuräumen.	
1.8	Die gewählte Trassierung des Tunnels zwischen der heutigen SSB-Haltestelle Fortuna/dem Wilhelma-Schaubauernhof und der heutigen SSB-Haltestelle Wilhelma erscheint aus unserer Sicht die zweckmäßigste Lösung zu sein, da so der heutige Knotenpunkt Rosensteinbrücke-Süd mit seinen Zwangspunkten (Neckarufer, Wilhelma-Theater) kreuzungsfrei umfahren werden kann. Außerdem ermöglicht dies auch, den Grünbereich des Rosensteinparks bis an das Neckarufer zu erweitern. Ein teilweiser Rückbau der Pragstraße erscheint in Anbetracht eines prognostizierten Rückgangs der Verkehrsmenge auf der Bestandstrasse um mehr als die Hälfte auf 20.000 Fahrzeuge vertretbar. In Bezug auf die Varietenauswahl zur Verknüpfung zwischen B 10 und B 14 begrüßen wir die Lösung einer direkten Linksabbiegemöglichkeit durch den Bau einer Tunnelröhre unterhalb der jetzigen beiden Röhren als Variante mit der besten Leistungsfähigkeit.	Von der Zustimmung wurde Kenntnis genommen
1.9	Die Verlegung der Stadtbahnhaltestelle Wilhelma der U 14 in den Eingangsbereich der Wilhelma wird befürwortet.	Von der Zustimmung wurde Kenntnis genommen
1.10	Es wird ergänzend angeregt, nach dem Rückbau der Pragstraße dort zusätzliche Stellplätze für die Wilhelma (insbesondere Busparkplätze) auszuweisen.	Das Angebot an Stellplätzen wurde, soweit dies der vorhandene Straßenraum der Pragstraße ermöglicht, optimiert. Der Busparkplatz für die Wilhelma wird sich auch nach der Fertigstellung des Rosensteintunnels neben dem Wilhelma-Parkhaus befinden und weist eine ausreichende Kapazität auf. Die Ausweisung von Stellplätzen nur für Busse ist in der Pragstraße nicht vorgesehen, um die Nutzung für den allgemeinen Kfz-Verkehr nicht einzuschränken.
1.11	Weiter wird vorgebracht, dass mit der Heranführung des Rosensteinparks an das Neckarufer sich die Möglichkeit ergäbe, eine direkte Sicht- und Fußgänger-	Der Anregung wurde gefolgt.

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	<p>beziehung zwischen dem Eingangsbe- reich der Wilhelma und der Anlegestelle Wilhelma der Neckar-Personen- Schifffahrt herzustellen. Diese Option sol- le genutzt werden, da sich die heute be- stehende Sichtbarriere als nachteilig für die Nutzung dieses interessanten touristi- schen Angebots erwiesen hat.</p>	
1.12	<p>Bei der Ausgestaltung sei zu berücksich- tigen, dass zwei der Anlegestege im Zuge des Ausbaus der Wasserstraße Neckar für Schiffe bis zu 135 Meter Länge verlegt werden müssen.</p>	<p>Der Umstand, dass Anlegestellen verlegt werden müssen, wird so- wohl von der Rahmenplanung (Büro Luz) als auch vom Bebau- ungsplan berücksichtigt.</p>
2.1 22.01.2009	<p>Von Seiten des Eisenbahnbundesam- tes, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart (EBA) bestehen Bedenken gegen den Bebauungsplan, da Flächen einer Eisen- bahn des Bundes überplant werden. Die- se Flächen würden bereits für das Projekt Stuttgart 21 (Planfeststellungsabschnitt 1.5) in Anspruch genommen. Es bestehe somit eine Veränderungssperre.</p> <p>Konkret betreffe dies Flächen im Bereich des neuen DB-Tunnelportals Rosenstein- tunnel einschließlich dessen Zuwegung, Baustelleneinrichtungsflächen sowie die neue DB-Neckarbrücke. Um solche Flä- chen handele es sich, wenn Grundstücke von einer Entscheidung gem. § 18 Allge- meines Eisenbahngesetz (AEG) erfasst worden seien, das planfestgestellte Vor- haben verwirklicht worden sei, die Grund- stücke für Betriebszwecke tatsächlich in Dienst genommen worden seien. Aus diesem Grund seien diese Flächen auf- grund des Fachplanungsprivilegs aus § 18 AEG i. V. m. § 38 BauGB der kommu- nalen Planungshoheit entzogen, solange sie nicht gem. § 23 AEG von Bahnbe- triebszwecken freigestellt worden seien.</p> <p>Für die Änderungen an den o.g. Flächen sei ein Planänderungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt notwendig. Ein Antrag auf Planänderung läge dem Ei- senbahn-Bundesamt derzeit nicht vor.</p>	<p>Die Abstimmungen mit der Vor- habenträgerin sind zwischenzeit- lich einvernehmlich abgeschlos- sen. Es bestehen keine Beden- ken mehr seitens der Vorhaben- trägerin. Die Vorhabenträgerin hat den Planänderungen zuge- stimmt und wird der Landes- hauptstadt Stuttgart eine ent- sprechende Vollmacht für ein Planänderungsverfahren, wel- ches die Realisierung beider Pro- jekte ermöglicht, erteilen. Ab- stimmungsgespräche mit dem EBA wurden durchgeführt. Das Planänderungsverfahren ist ab- geschlossen. Die Entscheidung des Eisenbahnbundesamtes liegt seit dem 10. September 2012 vor.</p>

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
2.2	Das Vorhaben betreffe auch eine Nicht-bundeseigene Eisenbahn (externe Ausgleichsmaßnahme im Bereich des Traverlinparks Bad Cannstatt). Da für diese Anlagen die planungsrechtliche Zuständigkeit beim Regierungspräsidium liege, sei der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht (LfB) in Karlsruhe zu beteiligen.	erfolgt (siehe Ziff. 3.2).
3.1 05.02.2009	<i>Der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht (LfB), Baden-Württemberg, Standort Karlsruhe</i> teilt mit, dass das Land Baden-Württemberg die Aufsicht über die nichtbundeseigenen Eisenbahnen dem Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht (LfB) übertrage habe.	Von dem Hinweis wird Kenntnis genommen.
3.2	Ein Teil des Bebauungsplansgebiets befände sich auf Eisenbahnbetrieb gewidmetem Gelände. Dieses Gelände unterläge somit dem Fachplanungsrecht, wodurch die Planungshoheit bei dem zuständigen Regierungspräsidium angesiedelt sei. Bei einer Überplanung dieser betreffenden Flurstücke und einer Einbeziehung dieser in den Bebauungsplan, sei zu beachten, dass dort keine Rechtswirkung entstehe. Es handele sich hierbei um die Flurstücke auf denen die ehemalige Industriebahn „Münster - Bad Cannstatt“ verlief, deren Rückbau mit Plangenehmigung des Regierungspräsidiums Stuttgart am 02.02.2007 (AZ: 15-3826.4/S-Münster-Cannstatt-Rückbau) erteilt wurde. Diese betreffenden Grundstücke sind mit Antrag beim Regierungspräsidium Stuttgart gemäß AEG § 23 von Bahnbetriebszwecken freizustellen. Es sei dabei zu beachten, dass wegen der Größe einzelner Grundstücke, keine Teilbereiche anderer Eisenbahninfrastrukturen, von den Freistellungen betroffen sind.	Freistellungsverfahren abgeschlossen.
4.1 06.02.2009	Die <i>Kabel BW</i> hat keine Bedenken und Anregungen vorgetragen. In den Regelbesprechungen wären die erforderlichen Kabelumlegungen besprochen und abgestimmt worden. Von Seiten der Kabel Baden-Württemberg würde ab der Nißlestraße entlang der Cannstatter Straße in Richtung König- Karl-Brücke eine Rohr-	Bei Kollision der neuen Kabeltrasse mit der geplanten B 10-Maßnahme sind nach dem Telekommunikationsgesetz ggf. die Leitungen später auf eigene Kosten umzulegen

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	trasse verlegt und dort an den Bestand angebunden.	
5.1 11.02.2009	Die EnBW Regional AG erklärt, im Geltungsbereich des Bebauungsplans befänden sich Gas-, Wasser-, Fernwärme und Stromleitungen der EnBW Regional AG. Diese Anlagen dienen der örtlichen bzw. überörtlichen Versorgung. Um die im Bebauungsplan beschriebene Ziele und Zwecke zu erfüllen, seien vor Beginn der Tunnelbaumaßnahmen, Leitungsumlegungen (Strom und Wasser) notwendig. Der Bauablauf zur Verlegung der Leitungstrassen sei mit dem Betrieb des öffentlichen Nahverkehrs (SSB) sowie dem Individualverkehr abgestimmt.	Vor und während der B 10-Baumaßnahmen sind weitere regelmäßige Detailabstimmungen erforderlich. Kostentragung entsprechend Konzessionsvertrag.
5.2	Die Leitungstrassen in der Neckartalstraße (vor der Wilhelma) würden aus Platzgründen auf dem Landesgrundstück geführt werden müssen. Es wird darum gebeten, im Textteil des Bebauungsplans zu dem Leitungsrecht der Stadt Stuttgart, zusätzlich ein Leitungsrecht zu Gunsten der EnBW Regional AG aufzunehmen.	erledigt.
5.3	Weiterhin wird gebeten, für die im Bereich des geplanten Rosensteintunnels verlaufende Fernwärmeleitung ein Leitungsrecht im Bebauungsplan auszuweisen.	Die Leitungen im Rosensteinpark werden nachrichtlich im Bebauungsplan dargestellt. Ein Leitungsrecht für bestehende Leitungen ist nicht erforderlich.
5.4	Innerhalb des Geltungsbereich befände sich, im Bereich der öffentliche Grünfläche (Cannstatter Straße) die Netzstation „Unterer Schlossgarten 50/1“. Es wird darum gebeten, diese Netzstation im Bebauungsplan als Versorgungsfläche auszuweisen.	Im Bebauungsplan wurde die Textfestsetzung ÖG ₂ wie folgt ergänzt: Öffentliche Grünfläche mit Betriebszufahrt LHS und SSB sowie Versorgungsnetzstation EnBW. Die Versorgungsfläche wurde festgesetzt.
5.5	Bei den geplanten Baumpflanzungen in der Pragstraße seien die Baumstandorte zwischen der EnBW Regional AG und dem Garten- und Friedhofsamt abzustimmen. Weiterhin wird auf die Vereinbarung zwischen der TWS (Rechtsnachfolger EnBW) und der Stadt Stuttgart von 1987 verwiesen.	In der Pragstraße werden Bäume in zwei planerischen Qualitäten festgesetzt: Zum einen werden Bäume verbindlich festgesetzt. Deren Standorte werden unter Berücksichtigung des Leitungsbestandes, der erforderlichen Abstandsflächen zu Straße und Stadtbahn und nach Abstimmung aller betroffenen Ämter festgelegt. Ihre Pflanzung ist aus Gründen des

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
		<p>erforderlichen Ausgleiches notwendig. Die einzelnen Baumstandorte können hinsichtlich ihrer genauen Lage im Zuge der Bauausführung noch angepasst werden (geringfügige Verschiebungen).</p> <p>Zum anderen werden planerische Richtlinien zu Gestaltung des Straßenraumes mit Bäumen vorgegeben. So werden die auf der nördlichen Seite der Pragstraße liegenden Bäume als „Richtlinienbäume“ in den Bebauungsplan aufgenommen. Ihre Lage sowie ihre Realisierungsmöglichkeiten sind mit den jeweiligen Leitungsträgern abzustimmen.</p>
5.6	Durch die geplante Umgestaltung der Straßenräume sei eine Änderung der öffentlichen Straßenbeleuchtung erforderlich. Die Planung und Projektierung sei mit dem Tiefbauamt der Landeshauptstadt Stuttgart abzustimmen. Die EnBW Regional AG übernehme nach Beauftragung die Planungs- und Projektierungsarbeiten.	Von dem Hinweis wird Kenntnis genommen.
6.1 17.02.2009	Der VVS verweist auf seine Stellungnahme vom 30. Mai 2008 und bittet diese Stellungnahme weiterhin zu berücksichtigen. Weitere Anregungen werden nicht vorgebracht.	Die Stellungnahme zum Schreiben vom 30. Mai 2008 wird unter Ziff. 6.2 bis 6.5 aufgeführt.
6.2	Die VVS begrüßt, dass im Bebauungsplan die mit dem Projekt Stuttgart 21 zu erstellende viergleisige Bahnbrücke berücksichtigt wurde. Die VVS geht davon aus, dass auch die weiteren Planungen zum Rosensteintunnel eng mit allen in diesem Bereich von verkehrlichen Veränderungen betroffenen Beteiligten (DB Projekte Süd GmbH, SSB AG, VVS GmbH) abgestimmt würden.	Von dem Hinweis wird Kenntnis genommen.
6.3	Es wird darauf hingewiesen, dass mit der Entstehung des südlichen Rosensteintunnel-Portals die Haltestelle der Stadtbahnlinie U 14 vor den Haupteingang der „Wilhelma“ verlegt werde. Dies sei aus Fahrgastsicht zu begrüßen, da sich da-	Die genaue Lage und Gestaltung der Haltestellen „Rosensteinpark“ wurde mit der SSB, der Wilhelma, dem Landesbetrieb Vermögen und Bau und dem Denkmalschutz abgestimmt.

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	durch die Fußwege von/zum zoologischen-botanischen Garten für ÖPNV-Nutzer verkürzen.	
6.4	<p>Der Standort der U 13- Haltestelle „Rosensteinpark“ müsse - wie in der Begründung zum Bebauungsplan dargestellt – aufgrund der Lage des nördlichen Rosensteintunnel-Portals verlegt werden. Als einzige Möglichkeit würde eine versetzte Anordnung der beiden Bahnsteige im direkten Anschluss an die nördlichen Tunnelportale gesehen.</p> <p>Der aktuelle Haltestellenstandort läge in unmittelbarer Nähe des nördlichen Rosensteinparkeingangs und biete darüber hinaus die Möglichkeit, das Gebiet nördlich der heutigen B 10 über die Straße Löwentorbogen zu erreichen. Bei einer Verschiebung der Haltestelle in Richtung Westen verschlechtere sich diese sehr gute Erschließungssituation. Die Standortplanung der Haltestelle „Rosensteinstraße“ sei mit der SSB angestimmt. Der VVS geht daher davon aus, auch mit der neuen Haltestellenstandort der Rosensteinpark und die umliegenden Siedlungsbereiche für die Nutzer der U 13 mit möglichst kurzen Fußwegen zu erreichen seien.</p>	<p>Der neue Standort der Haltestelle „Rosensteinpark“ ist mit der SSB abgestimmt. Zwar verschlechtert sich die Erreichbarkeit von Park und Löwentorbogen geringfügig, diese ist aufgrund des Umstands, dass das Tunnelportal keine andere Haltestellenlage zulässt, aber hinnehmbar.</p>
6.5	<p>Darüber hinaus verkürze sich der ohnehin schon kurze Abstand zwischen den Haltestellen „Rosensteinpark“ und Löwentor“, wohingegen der relativ lange Abstand zwischen den Haltestellen „Glockenstraße“ und „Rosensteinpark“ vergrößert werde.</p>	<p>Das Gegenteil ist der Fall: Löwentor - Rosensteinpark verlängert sich von 500 m auf etwas über 600 m, Rosensteinpark - Glockenstraße verringert sich von 700 m auf etwas unter 600 m. Die Haltestellenabstände werden also gleichmäßiger.</p>
7.1 18.02.2009	<p>Die Wilhelma führt aus, dass entgegen der Darstellung im Text (Begründung) es einen Winterdienst sowohl im Rosensteinpark als auch in den Schlossgartenanlagen gäbe.</p>	<p>Ein Winterdienst wird tatsächlich durchgeführt.</p>
7.2	<p>Die Wilhelma begrüßt grundsätzlich das weitere Raster der Baumstandorte. Leider wäre die Wilhelma bei der Abstimmung mit dem Denkmalamt nicht einbezogen worden und konnte so keinen Einfluss auf den Umgang mit ‚historischen‘ Standorten nehmen - im Besonderen auf die zwei nun im Bebauungsplan festgesetzten</p>	<p>Die Standorte für die zwei Bäume sind im Bebauungsplan festgesetzt. Die Denkmalschutzbehörden waren beteiligt.</p>

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	Baumstandorte auf Höhe der Haltestelle.	
7.3	Die Wilhelma weist darauf hin, dass sie nicht bereit ist, die sich daraus ergebenden Sicherungspflichten (Laubfall etc.) im Bereich der Haltestelle zu übernehmen.	Die Reinigung der Haltestelle obliegt der SSB.
7.4	<p>Aus Sicht der Wilhelma spräche nichts gegen eine Fällung von Rosskastanien und Freihalten (d. h. Verzicht von den im Bebauungsplan vorgesehen zwei Nachpflanzungen) des Bereichs der geplanten SSB-Haltestelle vor dem achteckigen Mittelpavillon am Wilhelma-Eingang.</p> <p>Durch diese Maßnahme würden die vom Architekten ZANTH geplanten Sichtachsen wieder aufgegriffen und die Funktion des Mittelpavillon als Aussichtspunkt zum Neckartal, zur Neckarbrücke und nach Berg wieder verstärkt (vgl. S. 121 Dokumentation der historischen und gestalterischen Entwicklung der Wilhelma-Gartenanlagen). Ziel von ZANTHs Planung wäre die visuelle Miteinbeziehung der angrenzenden Landschaft. In der Dokumentation der historischen und gestalterischen Entwicklung der Wilhelma-Gartenanlagen würde auf Seite 117ff der Bericht des Oberhofmeisteramts von 1845 aufgeführt, bei dem der Bereich vor dem Mittelpavillon zum Neckar hin mit einer Rasenmulde und außerhalb der Mulde stehenden Robinienhecke begrenzt beschrieben werde. Die Robinienhecke wäre damals einem Formschnitt zur Begrenzung der Höhenentwicklung unterworfen worden, so dass der Ausblick in die Landschaft nicht verstellt worden wäre.</p> <p>In einer historischen Zeichnung von 1855 sei eine lockere Baumreihe, ca. 8 klein- bis mittelgroße Bäume dargestellt, in einer historischen Zeichnung von 1870 ca. 12 klein- bis mittelgroße Bäume und in einem Plan von 1894 ca. 11 symbolhafte Bäume.</p> <p>Anfang des 20. Jahrhunderts sei dann eine alleeartige Begleitpflanzung entstanden, bei der der Formschnitt entfällt und somit die Sichtbeziehungen im Laufe der</p>	Die Festsetzungen der Baumstandorte vor der Wilhelma sind mit den Denkmalschutzbehörden, der SSB und den Ämtern der Stadt abgestimmt.

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	<p>Zeit verschwanden. Aktuell stünden 17 ca. 70 Jahre alte Rosskastanien in einer Baumreihe vor dem Mittel-Pavillon. Die Sichtbeziehungen seien fast völlig verschwunden.</p> <p>Der heutige Baumbestand stehe den gestalterischen Grundsätzen der historischen Planung entgegen - früher lockerer, weniger, und v. a. auf Höhe und Breite geschnittne Bäume, die die Sichtachsen aufgreifen, heute geschlossene, dichte Baumreihe als Sichtgrenze.</p>	
7.5	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahme 1-6, 11, 11a, 13-17, 20, 23-25: Diese Maßnahmen seien in enger Absprache mit dem FB Parkpflege der Wilhelma durchzuführen (vgl. u. a. Vorgaben im Parkpflgewerk Rosensteinpark S. 125 / Plan 27). Sowohl die Pflegelogistik als auch die Besucherströme dürfen nicht beeinträchtigt werden.	Der Forderung wird zugestimmt.
7.6	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahme 7, 8: Diese Maßnahmen seien in enger Absprache mit dem FB Parkpflege der Wilhelma durchzuführen (vgl. Parkpflgewerk Rosensteinpark S. 125 / Plan 27), insbesondere die Baumarten, die Baumanzahl und die Baumstandorte. Nicht alle geplanten Standorte entsprechen dem Parkpflgewerk. Die Maßnahme könne eine Ausgleichsmaßnahme sein; die Baumpflanzungen sollten mit dem jährlichen Pflanzungsrythmus der Parkpflege abgestimmt werden.	Die Baumpflanzungen werden mit dem jährlichen Pflanzrhythmus der Parkpflege abgestimmt
7.7	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahme 9: Diese Maßnahme sei keine Ausgleichsmaßnahme, da die Wiederherstellung der Flächen beim Verursacher läge.	<p>Die Maßnahme M 9 (Wiederherstellung der durch die Kampfmitteluntersuchung beanspruchten Flächen) wird im LBP (Kapitel 7.1.1 sowie Maßnahmenblatt Nr. 9) als Vermeidungs-/ Verminderungsmaßnahme aufgeführt.</p> <p>Es handelt sich um eine Maßnahme, mit der der vor der Kampfmittelbeseitigung bestehende Zustand wieder hergestellt wird. Insofern dient diese Maßnahme nicht dem Ausgleich für Beeinträchtigungen von Natur</p>

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
		und Landschaft an anderem Ort, sondern der Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes. Sie könnte daher auch als Wiederherstellungsmaßnahme bezeichnet werden.
7.8	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahme 18: Diese Maßnahme sei in enger Absprache mit dem FB Parkpflege der Wilhelma (vgl. Parkpflegewerk Rosensteinpark S. 125 / Plan 27) durchzuführen; entsprechende baumpflegerische Maßnahmen würden z. T. bereits innerhalb der Parkpflege der Betriebsstelle Rosensteinpark durchgeführt.	Der Forderung wird zugestimmt.
7.9	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahme 21: Im Plan sei ein Rasenbahnkörper auf Höhe des Wilhelmatheaters dargestellt; dieser sei aus Sicht der Wilhelma nicht praktikabel und sollte in diesem Bereich zurückgenommen werden.	Der Rasenbahnkörper auf Höhe des Wilhelmatheaters wird aus denkmalpflegerischen, stadtgestalterischen sowie stadtbahntechnischen Gründen zurückgenommen. Der im Maßnahmenplan eingetragene Rasenbahnkörper wird entsprechend der Darstellung im Bebauungsplan (vgl. Stellungnahme Nr. 7.11) geändert.
7.10	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahme 26: Diese Maßnahme sei in enger Absprache mit dem FB Parkpflege der Wilhelma (vgl. u. a. Vorgaben im Parkpflegewerk Rosensteinpark S. 75 / Plan 19 u. S. 125 / Plan 27) durchzuführen.	Der Forderung wird zugestimmt.
7.11	In der Fläche VG ₆ sei ein Rasenbahnkörper auf Höhe des Wilhelmatheaters dargestellt; dieser sei aus Sicht der Wilhelma nicht praktikabel und solle in diesem Bereich zurückgenommen werden.	Der Bebauungsplan wurde geändert: gelbe Verkehrsfläche. Rasenbahngleise sind dort nicht vorgesehen.
7.12	Im Plan sei eine zweite Links-Abbiegespur zum Parkhaus dargestellt; aus Sicht der Wilhelma sei nur eine Links-Abbiegespur notwendig; eine zweite Links-Abbiegespur führe zu Rückstau und Behinderungen durch doppeltes Einfahren in das Parkhaus und gleichzeitigem Anlieferverkehr in den Betriebshof der Wilhelma.	Heute führt in Besuchs-Spitzenzeiten (z. B. an Sonntagen im Sommer) der Zielverkehr zur Wilhelma zu Rückstau auf die B 10 / B 14. Dies soll durch die Einrichtung von zwei Linksabbiegern künftig verbessert werden. Auf die Veränderung kann an der Parkhauszufahrt durch betriebliche Maßnahmen reagiert werden,

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
		um eine Verbesserung der heutigen Situation zu erreichen. Es soll ein Ausbau mit zunächst nur einer Linksabbiegespur vorgenommen werden (siehe auch Ziff. 13.4).
7.13	Die Anlieferzufahrt in den Betriebshof des Schaubauernhofs und der anschließenden Betriebsstraße werde durch den Radweg erschwert, eine Einbiegespur sei nicht mehr vorhanden, stattdessen eine Wartebucht. Bei der Überfahrt des Radwegs in den Betriebshof des Schaubauernhofs dürfe es zu keinen Behinderungen im Betriebsablauf der Wilhelma kommen.	Im Gegensatz zur heutigen Situation wird die Pragstraße künftig von deutlich weniger Fahrzeugen befahren. Daher ist eine Ausfädelspur künftig entbehrlich. Die Überfahrt des Radfahrstreifens ist eine Standardlösung, die in der Regel zu keinen Problemen führt, da die Sichtbarkeit des Radwegs und damit auf Radfahrer für in den Betriebshof abbiegende Fahrzeuge gewährleistet ist.
7.14	In den vorliegenden Unterlagen seien keine Fluchtwege und Abluftbauwerke dargestellt; die Lage, Anzahl und Ausführung dieser ist mit der Wilhelma abzustimmen (Pflege Logistik, Parkbild).	Die geplanten Abluftbauwerke, Fluchtwege und Betriebsgebäude sind dargestellt und wurden mit dem Eigentümer Land und der Wilhelma abgestimmt.
7.15	Für den Bereich zwischen Wilhelma-Theater - Wilhelma-Eingang - Neckarhang am Rosensteinpark - Schloss Rosensteinpark solle in enger Abstimmung und Beteiligung der Wilhelma ein einheitliches Gestaltungskonzept entworfen werden.	Für die einheitliche Gestaltung des genannten Bereiches liegt eine Rahmenplanung vor. Sie befasst sich mit der einheitlichen Gestaltung der Neckarufer, dem Wilhelma-Vorfeld, dem Rosensteinpark und den angrenzenden Flächen. Sie ist die Grundlage für die gestalterischen Festsetzungen im Bebauungsplan und wurde im Rahmen des Planungsprozesses entwickelt, fortgeschrieben und mit allen Beteiligten abgestimmt. Sie wurde auch den Vertreterinnen und Vertretern des Landes und der Wilhelma vorgestellt.
8.1 18.02.2009	Der ADAC Württemberg e.V. begrüßt verkehrsplanerische und straßenbautechnische Maßnahmen, die zu einer Verbesserung des Verkehrsablaufs und der Bewältigung der vorhandenen sowie der prognostizierten Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet Stuttgart dienen. Im Rahmen eines leistungsfähigen Ge-	Von der positiven Stellungnahme wurde Kenntnis genommen.

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	<p>samtverkehrskonzeptes für die Stadt Stuttgart sei der Rosensteintunnel ein wesentliches Element. Der bedarfsgerechte Ausbau der B 10 und eine leistungsfähige Verknüpfung von B 10 und B 14 am Leuzebad seien dringend erforderlich.</p> <p>Der ADAC Württemberg fordere die Realisierung dieser wichtigen Straßenprojekte seit vielen Jahren regelmäßig. Der ADAC freut sich, dass die Politik jetzt diese wichtigen Projekte auf den Weg gebracht habe. Sie seien unerlässlich sowie die konsequente Weiterführung der bereits realisierten Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufes im Bereich Pragsattel.</p>	
8.2	<p>Der ADAC erwartet von den geplanten Straßenbauprojekten eine deutliche Verbesserung des Verkehrsablaufes und der Erreichbarkeit der Stuttgarter Innenstadt. Zudem würden Staus nachhaltig reduziert und die hohen Verkehrsbelastungen auf der B 10 würden zukünftig besser abgewickelt. Zudem komme auf die B 10/B 14 eine steigende Verkehrsbedeutung hinzu, da in absehbarer Zukunft weder der Nord-Ost-Ring-Stuttgart sowie die Filderauffahrt B 312 realisiert würden.</p>	<p>Die vorgeschlagene Verkehrslösung ist geeignet, die prognostizierten Verkehrsmengen abzuwickeln. Insbesondere die Staufälligkeit im Zuge der B 10 wird deutlich reduziert. Der Bau des Rosensteintunnels mit der B 10/B 14-Verbindung stärkt die B 10 als regional bedeutsame Tangentialachse.</p>
8.3	<p>Hiervon erwartet der ADAC auch einen messbaren Beitrag zur Reduzierung der Luftschadstoffe in Stuttgart.</p>	<p>Ein messbarer Beitrag zur Reduzierung der Luftschadstoffe im Sinne einer Gesamtmenge wird aus der veränderten Verkehrsführung nicht resultieren, da das Vorhaben kaum zu einer Vermeidung von Verkehr bzw. Verkehrsbewegungen führen wird. Der Verkehr soll vielmehr gelenkt, gebündelt und so unschädlicher als bislang abgewickelt werden. Durch die kürzere Wegstrecke ergibt sich jedoch eine gewisse Reduzierung des Schadstoffausstoßes.</p> <p>Die günstige Wirkung des Vorhabens liegt jedoch in der Verlagerung der Belastungen in unschädliche Bereiche, nämlich in den</p>

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
		<p>unterirdisch geführten Tunnel. Aus diesem werden die Schadstoffe punktuell über die Abluftanlage in die Umwelt gegeben. Eine Reduzierung der in die Umgebung gegebenen verkehrsbedingten Schadstoffe kann nur durch den Einbau von Filtersystemen in den Abluftanlage des Tunnels erfolgen. Der Einbau derartiger Systeme ist kostenaufwändig, deren Betrieb benötigt große Mengen an Energie. Unter Berücksichtigung insbesondere der energetischen und somit ebenfalls umweltrelevanten Gesichtspunkte wurde auf den Einbau von Filtersystemen verzichtet, insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass die Abgabe der Luftschadstoffe an die Umgebung über den Abluftkamin nicht zu einer Überschreitung der geltenden Emissions- und Immissionsgrenzwerte führt.</p>
8.4	<p>Die verkehrstechnische Prüfung des Straßenentwurfes sei dem ADAC Württemberg nicht möglich. Deshalb könne keine Aussage darüber getroffen werden, ob die geplanten Richtungsfahrstreifen sowie die Abbiegefahrstreifen im Entwurf in ausreichender Anzahl vorhanden seien. Auch sei es nicht möglich, Leistungsfähigkeitsberechnungen für die geplanten Lichtsignalanlagen durchzuführen. Der ADAC geht davon aus, dass die Leistungsfähigkeit der geplanten Knotenpunkte und Strecken auf der Grundlage von belastbaren Verkehrsprognosen berechnet worden seien.</p>	<p>Alle Kreuzungen im Geltungsbereich wurden unter Zugrundelegung der Prognoseverkehrsmengen hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit durch einen externen Gutachter untersucht. Die Verkehrsqualität erreicht an den am stärksten ausgelasteten Knotenpunkten die Qualitätsstufe D lt. HBS. Dadurch wird auch in den Spitzenstunden ein für kommunale Verkehrsverhältnisse akzeptabler Verkehrsablauf gewährleistet.</p>
8.5	<p>Der ADAC schlägt vor, dass im Entwurf bereits Reserveflächen ausgewiesen werden sollen, die eine Möglichkeit für eine spätere Erweiterung und Leistungsverbesserung der Knotenpunkte bei Bedarf ermöglichen.</p>	<p>Die Ausweisung weiterer Reserveflächen ist auf Grund der örtlichen Verhältnisse, insbesondere im Bereich der B 10/B 14-Verbindung, nicht möglich. Darüber hinaus ließe sich eine über die Prognoseverkehrsmenge hinausgehende deutliche Erhöhung der Verkehrsmenge auch im umgebenden Hauptstraßennetz nicht</p>

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
		mehr abbilden.
8.6	Das Grundstück des ADAC Württemberg, Am Neckartor 2 in 70190 Stuttgart, sei vom vorliegenden Baubauungsplan nicht betroffen.	Von dem Hinweis wurde Kenntnis genommen.
9.1 18.02.2009	Das Regierungspräsidium Stuttgart. Referat 46 -technische Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen in Baden-Württemberg- nimmt als Träger öffentlicher Belange zu dem o.a. Bebauungsplanentwurf wie folgt Stellung: Der vorgelegte Bebauungsplanentwurf enthält die Flächen des künftigen Schienenfahrweges. Um nach § 28 (3) Personenbeförderungsgesetz (PBefG) eine Planfeststellung für den Bau der Betriebsanlagen der Straßenbahn ersetzen zu können, müssen im Bebauungsplan diese Anlagen ausreichend konkretisiert eingetragen sein. Der vorgelegte Planentwurf entspricht bzgl. der Betriebsanlagen für die Straßenbahn diesen Anforderungen noch nicht und muss entsprechend weiterentwickelt werden.	Da sämtliche für die Beschreibung der Betriebsanlagen der Stadtbahn notwendigen Eintragungen den Bebauungsplan darstellerisch überfrachten würden, soll ein technischer Beiplan Teil des Bebauungsplans werden, der entsprechend der bei der SSB in Planungsverfahren üblichen Darstellung alle geforderten Angaben enthält. Dieser Plan hat nicht nur informativen Charakter, sondern wird ebenfalls Teil des rechtsverbindlichen Plansatzes.
9.2	Die Gleisanlagen sind im ganzen überplanten Bereich, d.h. auch im Plan 1 und im Bereich der Kreuzung an der Rosensteinbrücke mit Radien, Übergangsbögen, Längsneigungen, Achsabständen, Abgrenzungen des Bahnkörpers, Signalisierungen, Ausstattungen und Höhe der Bahnsteige sowie Eintragung der Maststandorte der Fahrleitung darzustellen. Teilweise fehlen einzelne Querschnitte mit Maßketten.	siehe 9.1
9.3	Mit dem Referat 15 des Regierungspräsidiums Stuttgart als Planfeststellungsbehörde nach PBefG ist abzuklären, ob für diese Maßnahme eine ergänzende Planfeststellung nach § 28 (3) PBefG durchgeführt wird oder diese nicht erforderlich ist. Die Entscheidung des Referats 15 hierüber ist der TAB vorzulegen.	Das Referat 15 des Regierungspräsidiums hat in seiner Stellungnahme vom 24.02.2009 bestätigt, dass ein Verfahren nach § 28 (3) PBefG durchgeführt werden kann.
9.4	Sollte eine Planfeststellung/ Plangenehmigung nicht erforderlich sein, darf mit dem Bau der Betriebsanlagen erst begonnen werden, wenn die TAB der Bau-	Von dem Hinweis wurde Kenntnis genommen.

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	maßnahme nach § 60 (3) Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) förmlich zugestimmt hat (s. a. Ziff. 1 der Besonderen Auflagen).	
9.5	<p>Auflagen Allgemein Die Betriebsanlagen sind nach den Vorschriften der Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen (BOStrab) und den ergänzenden Richtlinien sowie unter Beachtung der Arbeitsschutz-/ Unfallverhütungsvorschriften und der einschlägigen VDE-Bestimmungen bzw. EN/DIN-Normen zu erstellen.</p>	Die SSB sagt zu, die Auflagen einzuhalten. Diese werden auch Teil des Zustimmungsverfahrens nach BOStrab § 60 Abs. 3 sein.
	<p>Auflagen Bahnkörper und Querungsstellen Der besondere Bahnkörper ist mit 12 cm hohen Bordsteinen von den Straßenfahrbahnen abzutrennen. Aus Gründen einer guten Erkennbarkeit sollen diese aus hellem (weißem) Material bestehen bzw. weiß gestrichen sein - ggf. kann auch eine Fahrbahnrandmarkierung in Betracht kommen. Grundsätzlich ist auf das Vorhandensein von Sichtdreiecken zu achten. Diese sind grundsätzlich von Einbauten (u. a. auch Lärmschutzwände oder Zäune) und höherem Bewuchs freizuhalten. Im Bereich des besonderen Bahnkörpers ist zwischen der Bordsteinkante und dem Fahrzeug ein Mindestabstand von 0,50 m einzuhalten. Sicherheitsräume sind durchgehend eben und begehbar anzulegen.</p>	Die SSB sagt zu, die Auflagen einzuhalten.
9.7	<p>Auflagen Haltestellen Auf den Bahnsteigen der Haltestelle soll entlang der Bahnsteigkante eine Breite von 1,50 m von betriebsbedingten Einbauten (Fahrausweisautomaten, Sitzbänken, u. a.) freigehalten werden. Bei sonstigen Einbauten ist ein Mindestabstand von 2,00 m einzuhalten. Es wird besonders darauf hingewiesen, dass in Ergänzung des § 31 BOStrab die Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes vom 27.04.2002 (BGBl. I S. 1468) sowie der einschlägigen DIN 18030, sofern zwischenzeitlich eingeführt, zu berücksichtigen sind.</p>	Die SSB sagt zu, die Auflagen einzuhalten. Diese werden auch Teil des Zustimmungsverfahrens nach BOStrab § 60 Abs. 3 sein.

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	<p>Die Beleuchtung des Bahnsteigs ist nach den E-Baurichtlinien auszulegen. Dabei ist im Vorgriff der endgültigen Fassung der Entwurf (Gelbdruck) vom Februar 2006 bereits anzuwenden. Auf ausreichende Ausleuchtung der Gleiszone im Zuge von Querungsstellen ist besonders zu achten.</p> <p>Die ausreichende Rutschfestigkeit der Bodenbeläge des Bahnsteigs, dessen Zugänge und -rampen ist nachzuweisen. Auf das „Merkblatt über den Rutschwiderstand von Pflaster und Plattenbelägen für den Fußgängerverkehr“ (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln) wird hingewiesen.</p>	
9.8	<p>Auflagen Bauaufsicht Die Aufsicht über den Bau gemäß § 61 (1) BOStrab ist im Einvernehmen mit der TAB einer sachkundigen Person nach § 5 (2) BOStrab zu übertragen. Überprüfungen der Bauausführung durch die TAB bleiben hiervon unberührt.</p>	Die SSB sagt zu, die Auflagen einzuhalten. Diese werden auch Teil des Zustimmungsverfahrens nach BOStrab § 60 Abs. 3 sein.
9.9	<p>Auflagen Betriebsbereitschaft von Anlagen Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme muss sichergestellt sein, dass Geschwindigkeitsüberwachungs-, Fahrsignal- und Lichtsignalanlagen fertiggestellt und betriebsbereit sind.</p>	siehe 9.8
9.10	<p>Auflagen Abnahme Mit den im Rahmen der Abnahme der Baumaßnahme gemäß § 62 (2) BOStrab zu treffenden Feststellungen ist im Einvernehmen mit der TAB eine sachkundige Person nach § 5 (2) BOStrab zu beauftragen. Über diese Feststellungen gemäß § 62 (3) BOStrab sind Niederschriften zu fertigen, die jeweils auch vom Betriebsleiter zu unterzeichnen sind. Die Abnahmefeststellungen sind der TAB spätestens 14 Tage vor der beabsichtigten Inbetriebnahme mit dem Antrag auf Erteilung des Abnahmebescheids einzureichen (§ 62 (4) BOStrab).</p>	siehe 9.8
9.11	<p>Auflagen Vorzeitige Inbetriebnahme Sollen beim Umbau von Schienenstrecken Teilabschnitte vor Fertigstellung der Gesamtmaßnahme vorläufig in Betrieb</p>	Die SSB sagt zu, die Auflagen einzuhalten. Diese werden auch Teil des Zustimmungsverfahrens

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	<p>genommen werden, oder können durch andere Begleitumstände die Abnahmefeststellungen noch nicht abschließend vor der beabsichtigten Aufnahme des Betriebes getroffen werden, ist dies der TAB mindestens 10 Tage vor beabsichtigter Inbetriebnahme mitzuteilen. Die Feststellungen der Betriebs- und Verkehrssicherheit müssen hierbei mittels entsprechender Nachweise erbracht werden, welche der TAB mindestens 3 Tage vor beabsichtigter Inbetriebnahme vorzulegen sind. Bei Nichtvorlage dieser Nachweise ist eine Aufnahme des Betriebes unzulässig.</p>	<p>nach BOStrab § 60 Abs. 3 sein.</p>
9.12	<p>Auflagen Bauprovisorien Die Ziffer 7 ist bei der Inbetriebnahme von Bauprovisorien analog anzuwenden</p>	<p>Die SSB sagt zu, die Auflagen einzuhalten. Diese werden auch Teil des Zustimmungsverfahrens nach BOStrab § 60 Abs. 3 sein.</p>
9.13	<p>Auflagen Ausführungsunterlagen Es wird darauf hingewiesen, dass rechtzeitig vor Baubeginn der TAB prüffähige Ausführungsunterlagen der</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gleisanlagen - Bahnsteige der Haltestellen - Fahrleitungsanlagen - Bahnübergangssicherungen und Lichtsignalanlagen <p>zur Zustimmung vorzulegen sind. Nach § 60 (3) BOStrab darf, wenn nach § 28 (3) Satz 1 Personenbeförderungsgesetz eine Planfeststellung unterbleibt, mit dem Bau der Maßnahme erst begonnen werden, wenn die TAB nach Prüfung der Unterlagen einen Zustimmungsbefehl erteilt hat.</p>	<p>Die SSB sagt zu, die Auflagen einzuhalten. Diese werden auch Teil des Zustimmungsverfahrens nach BOStrab § 60 Abs. 3 sein.</p>
9.14	<p>Auflagen Bahnübergänge und Querungsstellen Die beiden IV-Querungen des Bahnkörpers in der Pragstraße sind Bahnübergänge nach § 20 (7) BOStrab und müssen dementsprechend gem. § 20 (5) technisch gesichert werden. Für die Gleisüberfahrten an der Rosensteinbrücke, zur Wilhelma und am Abzweig Neckartalstraße/König-Karls-Brücke ist die TAB mit der bisher bewährten Signalfolge mit Vorrangschaltung für die Stadtbahn einverstanden. Fußgängerquerungen sind in Absprache mit der TAB mit bahn-</p>	<p>Die SSB sagt zu, die Auflagen einzuhalten. Diese werden auch Teil des Zustimmungsverfahrens nach BOStrab § 60 Abs. 3 sein.</p>

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	abhängigen Springlichtern zu versehen.	
9.15	<p>Auflagen Bahnkörperbegrenzungen, Sichtdreiecke und Sicherheitsräume Der besondere Bahnkörper ist mit 12 cm hohen Bordsteinen von den Straßenfahrbahnen abzutrennen. Aus Gründen einer guten Erkennbarkeit sollen diese aus hellem (weißem) Material bestehen bzw. weiß gestrichen sein - ggf. kann auch eine Fahrbahnrandmarkierung in Betracht kommen.</p> <p>Im Bereich des besonderen Bahnkörpers ist zwischen der Bordsteinkante und dem Fahrzeug ein Mindestabstand von 0,50 m einzuhalten. Grundsätzlich ist auf das Vorhandensein von Sichtdreiecken zu achten. Diese sind grundsätzlich von Einbauten (u. a. auch Lärmschutzwände oder Zäune) und höherem Bewuchs freizuhalten. Sicherheitsräume sind durchgehend eben und begehbar anzulegen.</p>	Die SSB sagt zu, die Auflagen einzuhalten. Diese werden auch Teil des Zustimmungsverfahrens nach BOStrab § 60 Abs. 3 sein.
9.16	<p>Auflagen Geh- und Radweg in der Pragstraße Zwischen den beiden neuen Bahnübergängen in der Pragstraße ist entlang des Bahnkörpers ein Geh- und Radweg vorgesehen. Dieser Weg hat ein Gefälle, so dass damit gerechnet werden muss, dass Radfahrer mit erhöhter Geschwindigkeit abwärts fahren. Dadurch ist zu befürchten, dass sie bei Fahrfehlern über den Grünstreifen in den Lichtraum der Stadtbahnen geraten können. Entlang des Bahnkörpers ist deshalb eine durchgehende, doppelholmige Abschränkung vorzusehen. Alternative wäre seitens TAB auch denkbar, den Geh- und Radweg tiefer als den Bahnkörper vorzusehen (steile Anböschung mit mindestens 0,50 m Höhenunterschied außerhalb des Sicherheitsraum. Dies hätte auch den Vorteil, dass das Oberflächenwasser des Geh- und Radwegs nicht in den Bahnkörper abfließen kann.</p>	Die SSB sagt zu, die Auflage einzuhalten bzw. auf den Bau des Geländers durch die Landeshauptstadt Stuttgart (Folgebemaßnahme B 10 / Rosensteintunnel) zu verzichten, sofern der Geh- und Radweg entsprechend der Vorgaben der TAB gebaut wird. Diese Auflagen werden auch Teil des Zustimmungsverfahrens nach BOStrab § 60 Abs. 3 sein.
9.17	<p>Auflagen Zugang zur Haltestelle „Wilhelma“ Dem eingeplanten einzigen Zugang zum</p>	Die SSB sagt zu, die Auflagen

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	stadtauswärtigen Bahnsteig der Haltestelle „Wilhelma“ auf stadteinwärtiger Seite wird ausdrücklich zugestimmt. Ein möglicherweise von anderer Seite erwogener weiterer Zugang am stadtauswärtigen Kopf dieses Bahnsteig wird aus Sicherheitsgründen (Gefährdung von Kindern und Schulklassen durch den stadteinwärtig fahrenden Stadtbahnzug) abgelehnt.	einzuhalten. Diese werden auch Teil des Zustimmungsverfahrens nach BOStrab § 60 Abs. 3 sein.
9.18	Auflagen Bauprovisoren Bauprovisoren sind mit der TAB abzustimmen.	Die SSB sagt zu, die Auflagen einzuhalten. Diese werden auch Teil des Zustimmungsverfahrens nach BOStrab § 60 Abs. 3 sein.
10.1 19.02.2009	Die Deutsche Telekom teilt mit, dass die Stellungnahme vom 4. Juni 2008 weiterhin gültig ist.	Die Stellungnahme vom 4. Juni 2008 wird unter Ziff. 10.2 bis 10.7 aufgeführt.
10.2	Die Telekom teilt mit, dass sich im Plänebereich hochwertige Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom AG befänden. Es wird darum gebeten, darauf Rücksicht zu nehmen und die Planung dementsprechend anzupassen. Die vorhandenen Telekommunikationslinien dürfen nicht gefährdet und Aufgrabungen, die ggf. zur Beseitigung von Störungen notwendig werden könnten, nicht über Gebühr erschwert werden. Es wird daher gebeten, auf die Anlagen Rücksicht zu nehmen und die Planung so zu ändern, damit eine Verlegung der Anlagen nicht notwendig werde.	Zur Leitungsverlegung im Bau- und Endzustand wurden intensive Abstimmungsgespräche zwischen allen Leitungsträgern, dem Tiefbauamt und dem im Auftrag der Stadt koordinierenden Ingenieurbüro geführt und eine abgestimmte Konzeption entwickelt. Aufgrund der Randbedingungen, begrenztem Platzangebot und Anzahl der Leitungen ist eine Planänderung nicht möglich. Nach dem Telekommunikationsgesetz sind die Kosten der Verlegung vom Leitungsträger selbst zu tragen.
10.3	Bei der Planung neuer Baumstandorte sei das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ zu beachten.	Merkblatt wird berücksichtigt.
10.4	Sollte die in den Plänen beigefügte gelb markierte Trasse nicht dem öffentlichen Verkehrs gewidmet sein, benötigt die EnBW zur Sicherung ihrer neu geplanten Telekommunikationslinien, die aufgrund des Rosensteintunnels verlegt werden müssen, ein Leitungsrecht nach § 9 (1) Ziff. 21 BauGB zugunsten der Deutschen Telekom AG.	erledigt.
10.5	Informationen über Beginn und Ablauf der Baumaßnahme sollte so früh wie möglich an die örtliche zuständige PTI gerichtet	Anmerkung wird berücksichtigt. Während der Bauzeit sind regel-

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	werden, damit die Maßnahmen mit der Stadt und anderen Versorgungsträgern rechtzeitig koordiniert werden können.	mäßige Leitungsbesprechungen vorgesehen.
10.6	<p>Folgender Punkt wird ergänzend vorgebracht: Für die in der Anlage gelb markierte Trasse sowie die mit lr ausgewiesene Fläche wird darum gebeten, die Eintragung eines Leitungsrechts nach § 9 (1) Ziff. 21 BauGB für die Telekomkommunikationslinien in Form einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit im Grundbuch zugunsten der Deutschen Telekom AG mit folgendem Wortlaut zu bewirken: „ Die deutsche Telekom ist berechtigt, Telekommunikationslinie-/anlagen aller Art nebst Zubehör zu errichten, zu betreiben, zu ändern, zu erweitern, auszuwechseln und zu unterhalten. Sie darf zur Vornahme dieser Handlungen das Grundstück nach vorheriger Terminabsprache, bei unaufschiebbaren Maßnahmen (z. B. Entstörungen) jederzeit betreten und bei Bedarf befahren. Über und in einem Schutzbereich von 50 cm beiderseits der Telekommunikationslinien/-anlagen dürfen ohne Zustimmung der Deutschen Telekom AG keine Einwirkungen auf den Grund und Boden, gleich welcher Art und zu welchem Zweck, vorgenommen werden, durch die die Telekommunikationslinien gefährdet oder beschädigt werden können. Das Recht kann einem Dritten überlassen werden.“</p> <p>Nach erfolgter Eintragung wird um Zusendung eines Grundbuchauszuges gebeten.</p>	Dienstbarkeiten oder Gestattungen sind vom Leitungsträger selbst zu besorgen.
10.7	Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass falls durch den geplanten Bau der DB-Trasse (Viadukt) die vorhandenen Telekommunikationslinien betroffen seien, die dadurch entstehenden Kosten (Verlegung einschl. Schutzmaßnahmen) vom Verursacher der Baumaßnahme zu übernehmen seien.	Betroffenheiten und Kostenträgungen aus dem Bahnprojekt S 21 sind mit dem Verursacher, z. B. DB Projektbau GmbH zu regeln.
11.1 20.02.2009	Der Verband Region Stuttgart gibt folgenden Vorbescheid und bittet um eine Verlängerung der Abgabefrist, da die erforderliche Beschlussfassung über die Stellungnahme im Planungsausschuss des Verbandes Region Stuttgart erst in	Von dem Hinweis wurde Kenntnis genommen.

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	nächster Sitzung am 25. März 2009 erfolgen könne. Nach der Sitzung des Planungsausschusses werde die beschlossene Stellungnahme umgehend mitgeteilt.	
11.2	Nach Plansatz 4.1.1.3 (V), f) des rechtskräftigen Regionalplanes 1998 sei für die B 10 zwischen Friedrichswahl - Pragsattel - Rosenstein der Ausbau vorzusehen oder, falls notwendig, die Trassenführung für einen Neubau näher zu bestimmen. Nach Plansatz 4.1.1.7 (Z) des Fortschreibungsentwurfes des Regionalplanes 2020 werde der Ausbau der B 10 im Bereich Rosenstein als Trasse für Straßenbaumaßnahmen im regional bedeutsamen Straßennetz als Vorranggebiet festgelegt und gesichert.	Von der Anregung wurde Kenntnis genommen.
11.3	Sowohl nach dem rechtskräftigen Regionalplan als auch nach dessen Fortschreibungsentwurf betreffe der Bebauungsplanentwurf in seinem südöstlichen Teilbereich nordöstlich der B 10 und südöstlich der B 14 (Bereich Mineralbad Leuze) eine Regionale Grünzäsur.	Von dem Hinweis wurde Kenntnis genommen.
11.4	Im Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart seien die drei betreffenden Ausbaumaßnahmen (Ausbau Heilbronner Straße, Pragtunnel und Rosensteintunnel) als Maßnahmen der höchsten Dringlichkeit eingestuft. Sie sollen demnach so früh wie möglich realisiert werden. Hintergrund dieser hochrangigen Einstufung sei, dass seit langem bestehende Engpässe beseitigt und neue Kapazitäten geschaffen werden sollen, um im Zuge der B 10 Stuttgart - Esslingen - Göppingen eine Anbindung des Verdichtungsraumes an die A 81 und über die B 313 an die A 8 sowie im Zuge der B 10 Mühlacker - Vaihingen an der Enz - Stuttgart zur Verbindung von Mittelzentren untereinander und mit dem zugehörigen Oberzentrum Stuttgart zu erreichen und ferner die nach Aufsiedlung der Bauflächen des Projektes Stuttgart 21 entstehenden Verkehre angemessen abwickeln zu können.	Wie vom Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart 1998 beschlossen, wurde und wird der Gesamtausbau der B 10 zwischen Zuffenhausen und Stuttgart-Ost in der Reihenfolge Bau Pragsatteltunnel (Fertigstellung 2006), Ausbau Heilbronner Straße (Fertigstellung vsl. 2011) und Bau Rosensteintunnel realisiert. Dem aus Stuttgart 21 entstehenden Verkehr (Aufsiedlung) ist die deutliche Entlastungsmöglichkeit durch die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV entgegenzusetzen.
11.5	Der Bebauungsplanentwurf ersetzt für die Stadtbahnanlagen nach § 28 Abs. 3 PBefG und für die Straßenbaumaßnahme	Von der Feststellung wurde Kenntnis genommen.

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	nach § 17b(2) Fernstraßengesetz (FStrG) ein förmliches Planfeststellungsverfahren.	
11.6	Bezüglich Plansatz 4.1.13 (V) des rechtskräftigen Regionalplanes und Plansatz 4.1.1.7 (Z) des Fortschreibungsentwurfes des Regionalplanes werde der Bebauungsplanentwurf für die darin vorgesehenen verkehrlichen Maßnahmen unterstützt.	Von der zustimmenden Stellungnahme wurde Kenntnis genommen.
11.7	Bezüglich der betroffenen Regionalen Grünzäsur werde gebeten zu prüfen, ob auf die neue Baufläche für Gastronomie mit Kiosk, überdachter Terrasse und Lagerräumen (insgesamt max. 400 m ²) im Außengelände Leuze verzichtet werden kann, um einen weiteren Eingriff in die Grünzäsur zu vermeiden.	Im Bereich Leuze soll auf der Grundlage des Bebauungsplanes eine Neuordnung unter Berücksichtigung der heute bereits zulässigen Nutzungen ermöglicht werden. Diese Neuordnung soll zu qualifizierten Aufwertungen führen, die auch günstig auf die Qualitäten der Grünzäsur wirken. Es erfolgt gegenüber dem derzeitigen Bestand keine Vermehrung von Bauwerken oder versiegelten Flächen. Die Gestaltung des Gesamtbereiches steht in Zusammenhang mit dem Rahmenplan, welcher die Bereiche Neckarufer, Rosensteinpark und Wilhelmavorfeld erfasst, so dass mittel- und langfristig diese Bereiche auf der Grundlage eines zusammenhängenden Gestaltungskonzeptes entwickelt werden.
11.8	Die Option der Verlängerung des Leuzetunnels in Richtung Berger Steg eröffne die Möglichkeit einer weiteren Begrünung der Tunneldecke zugunsten der Grünzäsur.	Die Verlängerung des Leuzetunnels kann auf Basis des geltenden Rechts (Bebauungsplan 1990 / 706) realisiert werden. Eine Verlängerung mit Begrünung ist wünschenswert, eine finanzielle Absicherung ist nicht vorhanden.
11.9	Die Planfeststellung (PFA 1.5) des regional bedeutsamen Projektes Stuttgart 21 sei im Bebauungsplanentwurf berücksichtigt. Es bestehe allerdings für die von der Planfeststellung betroffenen Bebauungsplanflächen eine Veränderungssperre nach § 19 AEG. Im weiteren Verfahren sei zu klären, wie mit diesen Überschneidungen umgegangen wird.	Die Abstimmungen mit der Vorhabenträgerin sind zwischenzeitlich einvernehmlich abgeschlossen. Es bestehen keine Bedenken mehr seitens der Vorhabenträgerin. Die Vorhabenträgerin stimmt den Planänderungen zu und wird der Landeshauptstadt Stuttgart eine entsprechende Vollmacht für ein Planänderungs-

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
		verfahren, welches die Realisierung beider Projekte ermöglicht, erteilen. Abstimmungsgespräche mit dem Eisenbahnbundesamt (EBA) wurden durchgeführt. Ein zur Realisierung beider Maßnahmen notwendiges Planänderungsverfahren wurde eingeleitet. Mit einer entsprechenden Planänderung wird noch 2010 gerechnet.
12.1 20.02.2009	Das Regierungspräsidium Freiburg führt an, zum Bauvorhaben seien von privaten Ingenieurbüros geotechnische Gutachten erstellt worden. Es wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Anhörung des Landesamts für Geologie, Rohstoffe und Bergbau als Träger öffentlicher Belange grundsätzlich keine inhaltliche Überprüfung vorgelegter Gutachten erfolge.	Von dem Hinweis wird Kenntnis genommen.
12.2	Zur Planung seien aus bodenkundlicher Sicht keine Hinweise, Anregungen oder Bedenken vorzutragen.	Kenntnisnahme.
12.3	Zur Planung seien aus rohstoffgeologischer Sicht keine Hinweise, Anregungen oder Bedenken vorzutragen.	Kenntnisnahme.
12.4	Das Plangebiet läge außerhalb von bestehenden und geplanten Wasserschutzgebieten, aber innerhalb der Kernzone und der Innenzone des Heilquellenschutzgebiets für die staatlich anerkannten Heilquellen in Stuttgart-Bad Cannstatt und Stuttgart-Berg. Zum Bauvorhaben seien von privaten Ingenieurbüros geotechnische Gutachten erstellt worden, in denen auch die hydrogeologischen Verhältnisse dargestellt seien. Nach dem Textteil des Bebauungsplans (12.12.2008) sei die Tunnelplanung auf die Belange des Grundwasserschutzes abgestimmt und optimiert. Die Einhaltung der gutachterlichen Empfehlungen zum Schutz des Grundwassers werde vorausgesetzt.	Die Auflagen zum Grundwasserschutz ergeben sich aus der wasserrechtlichen Erlaubnis und werden eingehalten.
12.5	Gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes bestehen aus bergbaulicher Sicht keine Einwendungen.	Kenntnisnahme.

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
12.6	<p>Von Seiten der Landesbergdirektion werden zur geplanten Gesamt-Baumaßnahme folgende Hinweise vorgebracht: Für Betriebsgelände, einschließlich der darauf befindlichen Anlagen, und Tätigkeiten, die der Herstellung, wesentlichen Erweiterung und wesentlichen Veränderung von unterirdischen Hohlräumen dienen (z. B. Auffahrung von Tunneln, Flucht- oder Entwässerungsstollen unter Tage in nicht offener Bauweise, einschl. Deckelbauweise) und der unmittelbar damit verbundenen Vorarbeiten (einschl. z. B. Voreinschnitte oder Startschächte), ist das Regierungspräsidium Freiburg u. a. zuständige Behörde für die Durchführung des Arbeitsschutzgesetzes, des Arbeitszeitgesetzes und des Bundesimmissionsschutzgesetzes einschl. der nach diesen Gesetzen erlassenen Rechtsverordnungen.</p> <p>Zuständige Fachabteilung ist die Abt. 9 - Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau (LGRB), Referat 97 - Landesbergdirektion-.</p> <p>Gegen das geplante Vorhaben bestehen von Seiten der Landesbergdirektion keine Einwendungen, wenn die nachstehenden Punkte berücksichtigt werden.</p> <p>Im Hinblick auf die Bauausführung und die Organisation eines Rettungswerkes während der Bauphase sowie die dafür notwendigen Einrichtungen wird auf das beigefügte Merkblatt „Hohlraumbau“ mit Anlage zur „Rettungskonzeption“ hingewiesen. Die für den Arbeitsschutz einschl. der Rettung notwendige Konzeption ist durch den Bauherrn, ggf. in Abstimmung mit der Landesbergdirektion, bereits bei der Ausführungsplanung (siehe Baustellenverordnung – BaustellV) zu berücksichtigen.</p>	<p>Das Merkblatt des Landesamtes für Geologie, Rohstoffe und Bergbau wird beim Bau von Straßentunneln in Stuttgart bereits bisher beachtet. Der Entwurf eines Rettungskonzeptes wird zur Erstellung der Ausschreibungsunterlagen rechtzeitig vorgelegt und abgestimmt.</p>
12.7	<p>Über die sich aus dem Merkblatt ergebenden grundsätzlichen Anforderungen hinaus sind in der Planfeststellung/Plangenehmigung folgende für die Überwachung der Arbeitssicherheit und der Arbeitszeit relevanten Punkte verbindlich zu machen: Der Träger der Baumaßnahme (Bauherr)</p>	<p>Unterlagen zur Arbeitszeit, Sprengungen und Vortriebsimmissionen werden rechtzeitig vorgelegt.</p>

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	<p>hat bei der Planung der Baumaßnahme und ggf. im Rahmen der Ausschreibung der Bauleistungen dafür Sorge zu tragen, dass</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Einrichtung von z. B. Flucht- oder Querstollen für die Bauphase zur Minimierung möglicher Personenschäden im Ereignisfall dann vorgesehen wird, wenn in dieser Phase die arbeitsschutzrechtlich sicherzustellende Flucht- und Rettung nicht anders möglich ist. Dabei sind die zu überwindenden Flucht- und Rettungswege mit Blick auf die technischen und personellen Möglichkeiten der Rettungswehr und die zumutbaren Belastungen für alle Betroffenen (mit geeigneter Schutzausrüstung) so kurz wie möglich zu halten. Die Herstellung dieser Stollen (erfahrungsgemäß mindestens alle 500 m) hat dann zeitlich so früh wie bauablauftechnisch machbar zu erfolgen; 2. bei sich dabei dennoch ergebenden Flucht-/Rettungsweglängen > 200 m, i. R. des Rettungskonzeptes u. a. eine besondere Rettungswehr (Fremdrettung!) erforderlich werden kann, die eine spezielle Ausbildung und Ausstattung erfordert; (siehe auch anliegende „Information“ zum unterirdischen Hohlraumbau) 3. die Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes für die tägliche Arbeitszeit (8 h / Schicht) und die Vorgaben für Sonn- und Feiertagsarbeit bei der Vortriebs- und Einsatzplanung eingehalten werden; 4. bei der Beschäftigung fremdsprachiger Arbeitnehmer das Verständnis der Sicherheitsvorschriften und eine ausreichende Verständigung mit den verantwortlichen Personen gewährleistet wird; 5. bei zu erwartenden Sprengungen (z. B. Lockerungssprengungen), sofern nicht bereits im Verfahren immissionschutzrechtlich genehmigt, eine 	

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	<p><u>rechtzeitige Sprenganzeige</u> gemäß der 3. Verordnung zum Sprengstoffgesetz erfolgt, ggf. Beweissicherungsmaßnahmen durchgeführt werden und über ein <u>Prognosegutachten</u> die zu erwartenden Immissionen (Erschütterungen, Lärm) bzgl. der Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden sowie auf vorhandene Bausubstanz beurteilt (siehe DIN 4150 Teile 2 und 3) und durch begleitende Messungen überwacht werden;</p> <p>6. für die Bauausführung die nach § 66 Abs. 2 BImSchG für Baustellen geltende AVV-<u>Baulärm</u>(Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz vor Baulärm) einschl. der durchzuführenden Immissionsprognose (<u>Lärmprognose</u>) und die 32. BImSchV maßgebend sind;</p>	
12.8	Der Landesbergdirektion sei der Beginn der Baumaßnahmen unabhängig von der Baustellenvorankündigung nach BaustellV mindestens 2 Monate vorher anzuzeigen. Im Rahmen dieser Anzeige seien mindestens die im oben genannten Merkblatt aufgeführten Angaben zu machen.	Anmerkung wird berücksichtigt.
12.9	Im Planbereich sind Belange des geowissenschaftlichen Naturschutzes nicht betroffen.	Kenntnisnahme.
13.1 20.02.2009	Die Vermögen und Bau Baden-Württemberg führt aus, der Abschnitt Rosensteinbrücke / Wilhelmatheater soll als zusammengehörender Abschnitt bis zur Einfahrt Parkhaus Wilhelma betrachtet und gemeinsam abgestimmt werden. Hierzu sollen weitere planerische Aussagen und Vorschläge wie bei der Haltestelle als Gesamtkonzept für den Bereich vor dem Wilhelmatheater dargestellt und abgestimmt werden. Vor dem Wilhelmatheater müssten die Grünflächen (VG3+VG8) entfallen.	<p>Die weitere Planungsphase (Entwurf) wird mit den beteiligten Institutionen abgestimmt.</p> <p>Die ehemals geplanten Grünflächen vor dem Wilhelmatheater sollen entfallen.</p>
13.2	Die Umstrukturierung des Haupteinganges der Wilhelma wurde im November 2008 begonnen und ist bis Pfingsten 2009 im Wesentlichen abgeschlossen.	

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	Die neue Lage der Haltestelle der U 14 sei berücksichtigt.	
13.3	Die Ausarbeitung der Wegeführung Rosensteinpark, Eisenbahnbrücke und neuer Steg sei erforderlich. Abstimmen der Schnittstellen, Provisorien mit S 21 im Bereich Hangfuß Rosensteinpark zwischen Stadt, Land und Bahn.	Die Wegeführung wurde in Zusammenhang mit einem gestalterischen Gesamtkonzept erarbeitet und mit dem Land, der Wilhelma und der Stadt abgestimmt. Die Detail-Abstimmung erfolgt im Rahmen der Bauausführung, diese ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.
13.4	<p>Die zweite Zufahrtsspur zur Wilhelma, von der B 10 kommend, sei aus Sicht des Landes kontraproduktiv und führt zur Gefahr des Rückstaus auf die B 10. Bisher sei es Usus, dass die Abbiegespur in das Wilhelmaparkhaus von der Wilhelma gesperrt wird, sobald das Parkhaus zu 75 % gefüllt ist und diese Besucher mit Schilder auf umliegende Parkhäuser (Kolbenmahle) oder den Wasen umgeleitet werden. Damit würden Besucher, die von der Pragstraße herkommen und keine Ausweichmöglichkeit in andere Parkhäuser haben, die Möglichkeit, haben im Wilhelmaparkhaus eine Parkmöglichkeit zu finden. Durch die Sperrung der Abbiegespur werde die Bildung eines Rückstaus effektiv vermieden und die Zufahrt zum Anlieferhof der Wilhelma freigehalten.</p> <p>Auf alle Fälle müsse vermieden werden, dass Fahrzeuge in zwei Reihen in die Wilhelma einbiegen können und so die Zufahrtsspur für Anlieferfahrzeuge durch rückstauende PKW´s versperrt werde.</p> <p>Die Abbiegespur auf der Neckartalstraße, auf der Straßenseite zur Wilhelma, hält das Land für notwendig, da davon auszugehen sei, dass hier eine Ampelschaltung zum Überqueren der Straßenbahngleise notwendig wird. Bisher sei die Einfahrt ohne Ampel möglich gewesen.</p>	<p>Heute führt in Besuchs-Spitzenzeiten (z. B. an Sonntagen im Sommer) der Zielverkehr zur Wilhelma zu Rückstaus auf die B 10/B 14. Dies soll durch die Einrichtung von zwei Linksabbiegern künftig verbessert werden. Auf die Veränderung kann an der Parkhauszufahrt durch betriebliche Maßnahmen reagiert werden, um eine Verbesserung der heutigen Situation zu erreichen. Ggf. kann der Bau der zweiten Abbiegespur zu einem späteren Zeitpunkt – abhängig vom Betriebskonzept der Wilhelma - umgesetzt werden. Die planungsrechtliche Berücksichtigung von zwei Abbiegespuren wird auf jeden Fall als notwendig erachtet.</p>
13.5	Die Busparkplätze und die Parkhauszufahrt sollten planerisch mit dem Land abgestimmt werden und in Bezug auf Anordnung der Parkplätze und der Materialwahl, vor Wiederherstellen der Oberflä-	Weder im Bebauungsplan noch im LBP wird die Wiederherstellung der Busparkplätze und der Parkhauszufahrt geregelt. Ausgenommen hiervon ist die Siche-

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	<p>chen nach Beendigung der Tunnel-Maßnahme. Keine Pflasterflächen als Versickerungsflächen wie im B-Plan vorgesehen.</p>	<p>rung und Wiederherstellung der Vegetationsbestände (LBP-Maßnahmen M1, M3, und M24). Diese müssen gesichert bzw. wieder hergestellt werden, um zusätzliche Eingriffe in Natur und Landschaft zu verringern und somit zusätzliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Außenbereich zu Lasten der Landwirtschaft zu vermeiden.</p> <p>Eine Abstimmung über die Ausführung der Herstellung der Parkplätze und der Zufahrt erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung. Die Wiederherstellung soll über einen Gestattungsvertrag gesichert werden.</p>
13.6	<p>Im Zuge der Baumaßnahme werde im Bereich der oberen Wilhelma der Ausstellungspavillon der Akademie für Naturschutz rückgebaut (befristete Baugenehmigung), ein Wiederaufbau in der Wilhelma sei von Seiten des Landes nicht angedacht.</p>	<p>Hinweis: Die Akademie besteht auf Wiederaufbau während und nach der Baumaßnahme auf Wilhelmagelände. Die Vermögen- und Bau Baden-Württemberg (VBA) klärt die widersprüchlichen Interessen der verschiedenen Landesbehörden. Dies ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.</p>
13.7	<p>Bauliche Eingriffe / Umgestaltung im Bereich Wilhelma / Rosensteinpark / Neckar</p> <p>Die Neuordnung der Verkehrsführung sei nach Auffassung des Landes ein geeigneter Zeitpunkt die Chance zu nutzen um ein gesamtplanerisches, übergeordnetes Konzept zu entwickeln. Damit könne der gesamte betroffene Bereich entlang des Neckars mit dem Übergang zum Rosensteinpark unter Einbeziehung der Schnittstellen zu Stuttgart 21 neu geordnet werden.</p> <p>Dies betreffe insbesondere die Neuordnung vorhandener und durch die vorliegende Planung tangierter Parkstrukturen, die Anbindung an das vorhandene und das zukünftige Wegenetz - Straßen, öffentlicher Nahverkehr, Rad- und Fußwege - die Sichtachsen, die Geländemodel-</p>	<p>Die Gestaltung des Rahmenplans folgt dieser Anregung. Die Festsetzungen des Bebauungsplans berücksichtigen die gestalterischen Absichten und sichern diese planungsrechtlich ab.</p>

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	lierung, die Grünflächen, die Bepflanzung und das Vorfeld der Wilhelma.	
13.8	Vom Wilhelma Haupteingang aus sei es wünschenswert, den Sichtbezug zum Neckar herzustellen. Wenn der Grünbereich zwischen Straße und Neckar topografisch bereinigt sei, gäbe dies den Blick vom Haupteingang zum Neckar und dem Uferbereich frei.	Der Anregung wird gefolgt.
13.9	Der Verkehrsbereich vor der Wilhelma solle so gestaltet sein, dass der Besucher auch die Möglichkeit hat entlang des Neckarufers - Rad- Fußweg - über die Neckartalstraße zum Wilhelmaeingang zu gelangen. Es solle ein möglichst ebener, fließender Übergang werden. Die Straße solle bis zur Rosensteinbrücke zurücknehmend gestaltet werden - kein Bundesstraßencharakter -.	Die Nutzung der Wege entlang der Neckartalstraße ist grundsätzlich für Fußgänger und Radfahrer möglich. Die Neckartalstraße wird zwischen dem Portal der B 10 und der Rosensteinbrücke auf eine Fahrbahn zurückgebaut, der Bundesstraßencharakter entfällt damit.
13.10	Wenn die Stadtbahnhaltestelle nicht an der vorhandenen Stelle belassen werden könne, könnte die neue Haltestelle auch im Bereich des Wilhelmahaupteinganges angeordnet werden.	Die Haltestelle kann aufgrund der Lage auf dem künftigen Tunnelportal nicht an der vorhandenen Stelle belassen werden und muss daher vor dem Wilhelmahaupteingang angeordnet werden.
13.11	Bei der weiteren Planung solle die Haltestelle und der Bahnsteig entsprechend gestaltet und topografisch auf die vorhandene historische Substanz abgestimmt werden. Die Haltestelle und das Vorfeld des Haupteingangs sollten gestalterisch und funktional als Gesamtkonzept betrachtet, in einvernehmlicher Abstimmung geplant und dargestellt werden. Hierzu sollten weitere planerische Aussagen und Vorschläge, wie sich die Haltestelle als Gesamtkonzept mit dem Vorfeld darstellt, erfolgen.	Für die Haltestelle wurde ein Gesamtkonzept erarbeitet und mit allen Beteiligten abgestimmt. Ein Entwurf für die Gestaltung der Haltestelle wurde erarbeitet. Dieser ist Grundlage für die Festsetzungen des Bebauungsplanes. Dieser sichert die gestalterischen Zielsetzungen planungsrechtlich ab. Die genaue Ausgestaltung ist Aufgabe der Bauausführung und nicht Gegenstand der Bauleitplanung.
13.12	Die Wichtigkeit und Erhabenheit des historischen Pavillons dürfe nicht durch die Haltestelle zurückgedrängt werden. Dies solle bei der Erstellung der Planung mit einfließen und insbesondere in der Materialität, in der Höhenentwicklung und den Proportionen mit dem Land abgestimmt werden.	Nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
13.13	Der Bahnsteig, der ans Wilhelmavorfeld anschlieÙe, solle genauso lang sein wie das Vorfeld. Die Materialien - Bodenbelag, Überdachung, Möblierung, Oberflächen, etc - seien dem Denkmal und der Raumsituation als Gesamtes angemessen zu wählen und sollten zurückhaltend sein.	Nicht Gegenstand der Bauleitplanung.
13.14	Keine Werbeflächen am Bahnsteig. Die Überdachung der Haltestellen solle in der Summe der Fläche der vorhandenen Haltestelle entsprechen.	Nicht Gegenstand der Bauleitplanung.
13.15	Es sollten keine Hecken als Abgrenzungen, Sichtschutz und Absperrungen gepflanzt werden, als besser sehe die Wilhelma klare Bauwerke, Geländer und mit Rasen begrünte Böschungen. Die Hecken seien aus Erfahrung sehr pflegeintensiv und seien bei so stark frequentierten Haltestellen eher als Müllsammler bekannt. Wenn doch, dann nur im absolut notwendigen Maß.	Der Anregung wird gefolgt.
13.16	Die Baumallee solle im Bereich des Bahnsteigs unterbrochen, oder komplett erneuert werden. Es sei davon auszugehen, dass die Bäume vor dem Eingang einen Verbleib nicht dauerhaft verkraften, da diese bei einem Verbleib aufgeastet werden müssten und dann in der Proportion nicht mehr ansprechend seien. Ein neues Raster mit größerem Baumabstand sei wünschenswert.	Der Anregung wird gefolgt
13.17	Die Kastanienallee vor der Wilhelma, sowie die Pappelreihe der Neckartalstraße sollten erhalten werden.	Die Anregung wurde – soweit technisch und vom Bauablauf her möglich – berücksichtigt. Allerdings müssen aufgrund der Erfordernisse im Bauablauf 11 große Bäume entfernt werden. Diese werden auf Grundlage der Festsetzungen des LBP und des Bebauungsplans wertgleich durch Ersatzpflanzungen vor Ort und im weiteren räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans ersetzt.
13.18	Die Topografie - Abstufung vor der historischen Wand der Wilhelma zum StraÙenniveau - und die Grünflächen im Vorfeld der Wilhelma sollten erhalten bleiben.	Der Forderung wird zugestimmt.

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
13.19	Die Wegeführung - Neckarradweg -, die Erschließung und Besucherlenkung von Bad Cannstatt zum Rosensteinpark und zur Wilhelma solle unter Einbeziehung der Planung der neuen Brücke - Stuttgart 21 - über den Neckar neu geordnet werden und solle sich topografisch passend ins Gelände einfügen.	siehe Ziff. 7.15
13.20	Die Eingriffe in die Hangkante des Rosensteinparks sollten bei der neuen Wegeführung so gering als möglich sein. Bei Rückbau der alten Wege soll das Gelände der Umgebung angemessen modelliert und parktypisch bepflanzt werden (siehe Parkpflegewerk).	siehe Ziff. 7.15
13.21	Die Ausgangsbauwerke des Tunnels sollten vom Rosensteinpark und vom Neckarufer her möglichst nicht wahrnehmbar sein und fließend in die Hangfuß eingebunden werden.	Die Planungen zur Einbindung ins Gelände wurden dem VBA vorgestellt und einvernehmlich abgestimmt. Die konkrete Ausgestaltung der Ausgangsbauwerke ist Aufgabe der Ausführungsplanung und nicht Gegenstand der Bauleitplanung.
13.22	Zur optimalen Verkehrslenkung soll geprüft werden, ob das Wilhelmaparkhaus in das Verkehrsleitsystem eingebunden werden könne. Die Straßenführung der Rückstauspur solle optimiert werden. Dabei solle das gesamte Gebiet bis zur König-Karl-Brücke einbezogen werden.	Weiterhin wird das Parkleitsystem der Wilhelma, das der Wilhelma gehört, in das städtische Verkehrsleitsystem integriert um einen optimalen Verkehrsablauf zu gewährleisten.
13.23	Bereich Wilhelma / Rosensteinpark / Pragstraße Da Eingriffe in den Randbereich des Rosensteinparks und der Wilhelma für die neue Verkehrsführung notwendig seien, sollte auch die obere Randzone Grenze des Rosensteinpark, wie der Wilhelma gesamtheitlich betrachtet, geplant und gestaltet werden.	Für den nördlichen Randbereich des Rosensteinparks und der Wilhelma entlang der Pragstraße liegen Entwürfe für die zukünftige Gestaltung vor. Sie wurden zwischen Land, Wilhelma und Stadt abgestimmt. Diese waren Grundlage für die Festsetzungen des LBP und des Bebauungsplanes. Die genaue Ausgestaltung ist Aufgabe der Ausführungsplanung und nicht Gegenstand der Bauleitplanung.
13.24	Das Gelände solle im Bereich der Eingriffe der Umgebung angemessen modelliert und parktypisch bepflanzt werden (siehe Parkpflegewerk).	Der Forderung wird zugestimmt.
13.25	Alle notwendigen Einbauten und Stützmauern sollten zurücknehmend gestaltet und vor der Ausführungsplanung mit dem	Im Bereich des Schaubauernhofes entlang der Pragstraße wurden von der Stadt Gabionen als

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	Land abgestimmt werden. Gabionen sollten vermieden werden insbesondere im Bereich der Pragstraße am Rande des Rosensteinparks und der Wilhelma. Die Stützmauern sollten in der vorhandenen Art errichtet werden.	Mauerersatz und Lärmschutzeinrichtung vorgeschlagen. Die Gabionen mit geschichteten Steinlagen sollten im Sichtbereich als Schichtenmauerwerk ausgeführt werden. Diesem Vorschlag haben die Wilhelma und das Land schon zugestimmt.
13.26	Geh- und Radweg entlang der Straße: Ziel sollte sein, so gering als möglich in den Rosensteinpark einzugreifen und für Fußgänger und Radfahren ein unter den dann gegebenen Umständen optimale Situation zu schaffen. Geprüft werden sollte, ob durch die Einbeziehung des im Rosensteinpark vorhandenen Geh- und Radwegs der Eingriff in die Topografie und die Bepflanzung minimiert werden kann.	Der Eingriff in den Rosensteinpark wurde durch eine zurückhaltende Dimensionierung des Geh- und Radwegs minimiert. Die Einbeziehung des Wegenetzes im Rosensteinpark ist nicht Ziel führend, da der Geh- und Radweg entlang der Pragstraße eine sichere (eine Beleuchtung der Wege im Park ist nicht möglich) und schnelle Alternative darstellen und den Park vor allem an Wochenenden entlasten soll. Darüber hinaus bietet der Weg entlang der Pragstraße eine höhere soziale Sicherheit. Der Weg durch den Rosensteinpark stellt nur eine sehr umwegige Anbindung nach Bad Cannstatt und in die unteren Neckarvororte dar.
13.27	Für die Lage und Größe der Ablufttürme sollte geprüft werden. Die Türme sind in Ihrer Anzahl und Größe zu optimieren. Sie sollten das Wilhelmagelände und den Park optisch so wenig als möglich beeinträchtigen und den dauerhaften Eingriff in das landeseigene Grundstück minimieren.	Die Lage der Abluftkamine wurde im Zuge des Planungsprozesses optimiert. So konnte aufgrund technischer Vorkehrungen die Errichtung von Abluftanlagen innerhalb des Rosensteinparks oder der Wilhelma vermieden werden. Die Abluftanlage liegt nun am Rand der neu gestalteten Pragstraße. Größe und Anzahl der Ablufttürme werden von den technischen Erfordernissen bestimmt.
13.28	Der gesamte Tunnelbereich innerhalb des Wilhelmageländes müsse für spätere, 2-geschossige Nutzungen überbaubar sein. Dies sei bei der weiteren Planung entsprechend statisch zu berücksichtigen. Auf einem Teil des Gebietes solle später eine Elefantenanlage errichtet werden.	Grundsätzlich ist eine Überbauung des Tunnels möglich. Die Abtragung von Lasten über die Tunnelaußenwände ist statisch berücksichtigt. Hohe Einzellasten in Deckenmitte sind zu vermeiden. Die spätere Überbauung /

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
		Lasten sind dann mit dem Tiefbauamt abzustimmen. Falls die Überbauung im Bereich der bergmännischen Röhren zu liegen kommt, ist evtl. eine seitliche Lastabtragung erforderlich.
13.29	Auf dem Gelände der Wilhelma sollten keine Fluchtwege münden und keine Wartungszugänge des Tunnels angeordnet sein. Ebenso für den Rosensteinpark.	Die Anregung wurde berücksichtigt. Außer der Abluftanlage am Rande der Pragstraße und einem kleinen, erdüberdeckten Technikgebäude am Südportal liegen keine technischen Einrichtungen im Rosensteinpark und in der Wilhelma.
13.30	<p>Baudurchführung Bereich Wilhelma / Rosensteinpark / Neckar</p> <p>Eingriffe in den Parkrand sollten während der Baudurchführung so minimal als möglich und nur wo zwingend erforderlich erfolgen. Der Baumbestand sollte erhalten bleiben. Notwendige Eingriffe (z.B. Bereich offene Bauweise, Zugangsstollen) seien im Anschluss möglichst in ursprünglicher Form in rosensteinparktypischen Bepflanzung wieder herzustellen (siehe Parkpflegewerk).</p>	Die Anregung wurde berücksichtigt. Der LBP setzt umfassende Maßnahmen zum Schutz des Baum- und Vegetationsbestandes im Bereich der Tunnelportale und des Zwischenangriffes / Zugangsstollen fest. Die aus zwingenden technischen Gründen zu entfernenden Bäume und Vegetationsbestände müssen vor Ort wieder hergestellt werden, nicht wieder herstellbare Bestände werden im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes oder in anderen Bereichen des Rosensteinparkes wertgleich ersetzt.
13.31	Wenn die Baustelleneinrichtung so wie dargestellt auf dem Busparkplatz der Wilhelma eingerichtet werde, sei es notwendig für eine möglichst reibungslose An- und Abfahrt zum Wilhelmaparkhaus zu sorgen. Während der Baudurchführung sollte die Parkhauszufahrt und die Baustellenzufahrt getrennt angelegt werden um Behinderungen so weit als möglich zu minimieren. Alternativen dazu sollten dargestellt werden.	Eine getrennte Baustellenspur wird vorgesehen.
13.32	Die Baustelleneinrichtungsfläche sei nach Beendigung der Arbeiten wieder als Busparkplatz herzurichten. In diesem Zuge sollten die Busaufstellflächen optimiert	Hinweis wird berücksichtigt.

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	angeordnet werden. Die Ausführung solle mit dem Land abgestimmt werden.	
13.33	Durch die Baustelleneinrichtung sei es erforderlich den Busparkplatz der Wilhelma zu verlegen. Für den provisorischen Busparkplatz sei ein Eingriff in den Rosensteinpark notwendig, dieser sei unbedingt auf das absolut notwendige Maß zu minimieren, und nach Abschluss der Bauphase zurückzubauen. Auf alle Fälle sei sicherzustellen, dass die Besucher sicher ein- und aussteigen und sicher zum Eingang gelangen könnten.	Der Eingriff in den heutigen Fahrbahnrand Richtung Park wurde auf das absolute Minimum begrenzt. Die Besucher werden mittels Markierungen sicher geführt.
13.34	Während der Bauphase solle zumindest eine provisorische Haltestelle der Stadtbahn erhalten bleiben. Der Besucherstrom solle sicher zum Haupteingang gelenkt werden.	Während der Bauphase wird zumindest eine provisorische Haltestelle vorhanden sein, die Besucher werden sicher zum Haupteingang gelenkt werden.
13.35	Bereich Wilhelma / Rosensteinpark / Polizeipräsidium / Pragstraße Der auf dem Wilhelmagelände zur Durchführung der Baumaßnahme benötigte Bereich sei nach Fertigstellung des Tunnels wieder vollständig zurückzubauen, einschließlich aller Gebäude, Wege, Straßen, Grünfläche, Bepflanzung, Zaunanlagen etc. (siehe Parkpflegewerk). Bei der Wiederherstellung der grundstückabgrenzenden Zaunanlage solle diese „fuchssicher“ gestaltet werden.	Der LBP und der Bebauungsplan enthalten alle Maßnahmen zur Wiederherstellung der Anlagen. Über die Realisierung durch die Stadt wird ein gesonderter Gestattungsvertrag geschlossen. Die Ausführung ist Aufgabe der Ausführungsplanung und nicht Gegenstand der Bauleitplanung.
13.36	Der unmittelbar angrenzende wertvolle Baumbestand - Eichen - sei unbedingt zu schützen - Grundwasserstand, etc - .	Der Forderung wird zugestimmt.
13.37	Für die unterbrochene Betriebsstraße, die Zufahrt, die Stromversorgung, die Wasserver- und entsorgung, Fernwärme etc. seien Provisorien zu schaffen. Sie seien in Abstimmung mit dem Land zu planen und auszuführen.	Die Hinweise werden berücksichtigt. Eine intensive Vorabstimmung ist bereits erfolgt.
13.38	Es müsse sichergestellt werden, dass der Schaubauernhof während der Bauausführung des Tunnels für Besucher zugänglich bleibt und sinnvoll betrieben werden kann. Eventuell seien dafür Provisorien herzustellen. Diese seien mit dem Land und der Wilhelma abzustimmen. Ebenso sei sicher zu stellen, dass an bestehenden Gebäuden im Tunnelbe-	Nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	reich keine Schäden entstehen.	
13.39	Für das Polizeipräsidium Pragstraße 136 dürften keine Nutzungseinschränkungen während der Bauzeit entstehen. Der provisorische Bauzaun müsse den Sicherheitsbestimmungen entsprechen und sei mit der Polizei und dem Land rechtzeitig abzustimmen.	Die Hinweise werden berücksichtigt. Eine intensive Vorabstimmung ist bereits erfolgt. Baustufen vor der Zufahrt werden vor Baubeginn im Detail abgestimmt. Evtl. Zu- und Abtransporte des als Lager genutzten rechten Gebäudeteils sind eingeschränkt möglich und müssen von Fall zu Fall abgestimmt werden.
13.40	Fast das gesamte Bauvorhaben werde auf den landeseigenen Grundstücken 2826/4 (Wilhelma) und 2826/1 (Rosensteinpark) durchgeführt. Dies betreffe nicht nur den Rosensteintunnel und seine technischen Einrichtungen sondern während der Bauzeit auch große Bereiche der Baulogistik. Diese Stellungnahme werde daher nicht nur als beteiligte Behörde, sondern vielmehr als betroffener Grundstückseigentümer abgegeben.	Diese Anregung ist Gegenstand der Realisierung und nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens. Mit dem Land wird ein gesonderter Gestattungsvertrag zum Satzungsbeschluss des Bebauungsplans mit detaillierten Vereinbarungen geschlossen. Dabei werden die Wünsche und Vorstellungen des Landes berücksichtigt, sofern sie verhältnismäßig sind und der Wiederherstellung von Sachwerten dienen. Alle Lasten müssen von der Stadt als Vorhabensträgerin und Eingreiferin übernommen werden.
13.41	Das Land sei grundsätzlich mit der temporären und dauerhaften Nutzung seiner Grundstücke für dieses übergeordnete und wichtige Verkehrsprojekt der Stadt Stuttgart einverstanden und werde diesbezüglich noch in diesem Jahr einen Rahmenvertrag mit der Stadt Stuttgart abschließen, der die grundsätzliche Überlassung regelt. Da es sich um eine Baumaßnahme Dritter handele, lege das Amt Wert auf die Feststellung, dass alle Gestattungen, Überlassungen (temporär und dauerhaft) oder eventuelle Teilverkäufe nur zum vollen Wert erfolgen können und außer dem Rahmenvertrag noch in entsprechenden Einzelverträgen zu regeln seien.	siehe Ziff. 13.40

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
13.42	Dem Land dürften durch die Baumaßnahmen keine Kosten oder sonstigen finanziellen Nachteile entstehen.	Wird im Rahmen von Einzelverträgen geregelt.
13.43	Die gesamte Baumaßnahme und sämtliche entstehenden Kosten seien Sache der Stadt Stuttgart, dazu zählen auch bauvorbereitende Maßnahmen wie Kampfmittelerkundung und -beseitigung, erforderliche Leitungsverlegungen, Baumfäll- und Rodungsarbeiten, etc.	Wird im Rahmen von Einzelverträgen geregelt.
13.44	Außerdem sei für sämtliche anliegenden Wilhelmgebäude (aber auch sonstige betroffenen befestigten Flächen wie z. B. am Anschluss zur neuen Haltestelle am Haupteingang einschließlich der Terracottawand) ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.	Wird im Rahmen von Einzelverträgen geregelt.
13.45	Durch die umfangreichen Eingriffe in die landeseigenen Grundstücke und den laufenden Betrieb der Wilhelma sei ein hohes Maß an ständiger Abstimmung und zeitlicher Koordination erforderlich. Hierzu benötige das Land ständig einen Ansprechpartner bei der Stadt Stuttgart, Tiefbauamt. Außerdem sei ein „Jour fixe“ einzurichten an dem das Land (je ein Vertreter von Wilhelma und Vermögen und Bau) seine Belange einbringen könne.	Ansprechpartner während der Planung und späteren Ausführung sind vorhanden.
13.46	Von der Wilhelma erfolge eine gesonderte Stellungnahme. Diese ergänze die vorliegende Stellungnahme und sei als Gesamtstellungnahme des Landes Baden-Württemberg zu verstehen.	siehe Stellungnahme Wilhelma
14.1 23.02.2009	Die Stellungnahme des Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg (LNV) erfolgt zugleich auch im Namen der nach § 67 NatSchG anerkannten Naturschutzverbände AG Die Naturfreunde, BUND, Landesfischereiverband, Landesjagdverband, NABU und Schwäbischer Albverein.	
14.2	Die Umweltverbände lehnen den Bau eines vierspurigen Rosensteintunnels ab. Die wichtigsten Gründe für die Ablehnung sind: - Eingriffe in den ökologisch wertvollen Rosensteinpark. - Zunahme des umweltschädlichen Autoverkehrs. Durch den Bau des Rosensteintunnels	Der Rosensteintunnel ist der Lückenschluss im Zuge des B 10-Ausbaus zwischen Zuffenhausen und Stuttgart-Ost. Der B 10-Ausbau ermöglicht die Entlastung von Wohngebieten, die heute von Durchgangsverkehr belastet sind. Die B 10 hat überwiegend kommunale und regionale Bedeutung.

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	würde die B 10 zunehmend zu einer Stadtautobahn durch Stuttgart. Dies führt zwangsläufig zu einer weiteren Verkehrszunahme durch:	Der Anteil des durchfahrenden Kfz-Verkehrs liegt, von außergewöhnlichen Verkehrszuständen abgesehen, unter 10 %.
14.3	Verkehrsverlagerung aus dem Umland, insbesondere von der Autobahn Der geplante Rosensteintunnel stelle einen Abschnitt einer weitgehend autobahnartigen Straße durch Stuttgart im Zuge der B10 zwischen Pforzheim und Plochingen dar. Es würde eine attraktive, mautfreie Fernverkehrs-Alternative zur A8 insbesondere für den Schwerverkehr entstehen. Die Planung stehe in krassm Gegensatz zu den Bekundungen, man wolle die Luft- und Lärmbelastung in der Stadt verringern. Mit dem Bau des Rosensteintunnels werde insbesondere LKW- und PKW-Verkehr in die Innenstadt hineingezogen, der bisher die Stadt großräumig umfahren hat.	Die Charakteristik einer Autobahn zeichnet sich u. a. durch die Kreuzungsfreiheit von Verkehrsbeziehungen, der optimierten Dimensionierung (Fahrstreifenbreite 3,75 m) und das Fehlen von Lichtsignalanlagen aus. Im Zuge der B 10 gibt es durch Stuttgart künftig vier bzw. fünf Kreuzungen, die signalgeregelt sind. Die Dimensionierung der Straße orientiert sich an den Anforderungen einer innerstädtischen Bundesstraße. Die B 10 übernimmt die Funktion einer Tangentialverbindung zwischen dem Osten und dem Norden Stuttgarts. Die Trasse verläuft nicht durch die Innenstadt, die von den Bundesstraßen B 14 und B 27 erschlossen ist.
14.4	Induzierten Verkehr Durch die schnellere Erreichbarkeit von weiter entfernten Zielen werde Neuverkehr induziert. In der Begründung zum Bebauungsplan werde zwar erwähnt, dass dieser Neuverkehr berücksichtigt sei, diese verkehrliche Wirkung werde aber nicht in den Unterlagen dargestellt.	Der Rosensteintunnel ist als Bestandteil des gesamten Straßennetzes eine vergleichsweise kleine Maßnahme, deren Wirkungen lokal und regional begrenzt sind. Bei Prognosen zu den Wirkungen auf die Verkehrsnachfrage sind daher vor allem die Auswirkungen auf die Routenwahl von Bedeutung. Wirkungen auf die Verkehrsmittelwahl und die Zielwahl wird es zwar geben und diese lassen sich auch mit Verkehrsmodellen berechnen. Ihre Größenordnung ist aber nachrangig im Vergleich mit anderen Entwicklungen (andere Maßnahmen im ÖPNV und Individual-Verkehr (MIV), wirtschaftliche Entwicklung, Bevölkerungsentwicklung usw.).
14.5	Ein nachvollziehbares Verkehrsgutachten sei den Umweltverbänden nicht zur Verfügung gestellt worden.	Ein Verkehrsgutachten bezüglich der Leistungsfähigkeit wurde auf Grundlage der Prognoseergebnisse erstellt und ist Bestandteil

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
		der Verfahrensunterlagen. Weitere gutachterliche Aussagen zur Verkehrsplanung sind Bestandteil der Begründung zum Bebauungsplan.
14.6	<p>Fahrgastenzug vom Öffentlichen Verkehr Der Rosensteintunnel werde dem Öffentlichen Verkehr Fahrgäste entziehen, da nun Ziele wieder besser mit dem eigenen Fahrzeug erreichbar seien.</p>	Der Zeitvorteil für den MIV durch die Realisierung des Rosensteintunnels ist vergleichsweise gering. Es ist nicht auszuschließen, dass intermodale Verlagerungen in kleinem Umfang auftreten. Maßgebend für die Verkehrsentwicklung sind aber im Wesentlichen großräumige, nationale oder globale Entwicklungen (Energiepreise, Mobilitätskosten, Vorgaben der Umweltgesetzgebung usw.).
14.7	<p>Der Bau des Rosensteintunnels ist nicht gerechtfertigt: Die Planrechtfertigung („Anlass und Erforderlichkeit der Planung“ in der Begründung) sei nicht stichhaltig. Hier müsste stehen, dass der Rosensteintunnel einen Lückenschluss in einem großräumigen Fernstraßennetz bilden solle. In der Begründung stehe als wesentlicher Teil der Rechtfertigung für das Projekt, dass der Verkehr ohne Bau des Tunnels auf der Pragstraße von 46.000 Kfz/Tag im Jahr 2007 auf 55.000 Kfz/Tag im Jahr 2020 ansteigen werde. Dieser Anstieg von 20 Prozent sei unrealistisch. Seit 2002 habe der Verkehr in Stuttgart nicht mehr zugenommen. Offensichtlich werde hier ein Verkehrszuwachs an die Wand gemalt, der nur eintreten könne, wenn die B10 und andere Straßen massiv ausgebaut werden. Ohne Straßenbau sei mit keinem weiteren Zuwachs des Straßenverkehrs zu rechnen.</p>	Der Bau des Rosensteintunnels ist erforderlich, um die heute im nachrangigen Straßennetz vorhandenen Verkehrsanteile, die Wohngebiete belasten, auf der Bundesstraße zu bündeln. Die B 10 als Tangentialverbindung hat eine regionale bzw. lokale Bedeutung. Der Durchgangsverkehr ist mit unter 10 % vernachlässigbar. Lediglich bei starken Überlastungen des überregionalen Straßennetzes wird auch die B 10 verstärkt von Durchgangsverkehr genutzt. Die Prognoseannahmen basieren auf dem Regionalverkehrsplan, der entsprechende Zuwächse ausweist. Schon aus ökonomischen Gründen müssen Verkehrsbauwerke so zukunftsicher dimensioniert werden, dass auch bei Eintreten der Prognose die Verkehrsmengen abwickelbar sind.
14.8	Ebenso werde die Notwendigkeit zum Bau des Rosensteintunnels mit der Verkehrszunahme bedingt durch die Realisierung von Stuttgart 21 begründet. Dieses Projekt werde ebenfalls von den Umweltverbänden abgelehnt, seine Realisierung werde auch immer unwahr-	In der Begründung wurde der Sachverhalt in einem anderen Kontext dargestellt. Die Notwendigkeit des Rosensteintunnels ist hauptsächlich durch die Verkehrsbelastung im Bestand begründet. Die städtebaulichen

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	scheinlicher.	Veränderungen der nächsten Jahre, und dazu gehört Stuttgart 21, werden nicht dazu führen, dass eine Verkehrsentslastung eintreten wird, die den Rosensteintunnel entbehrlich macht. Unabhängig davon entsteht durch das Verkehrsprojekt Stuttgart 21 das Potenzial zu einer Entlastung des Straßennetzes.
14.9	<p>Der Rosensteintunnel führe zu noch mehr Luftbelastung und Lärm in bereits hoch belasteten Stadtteilen: Der Rosensteintunnel würde laut Planunterlagen zu einer Zunahme des Kfz-Verkehrs auf allen Zulaufstrecken (B 10, B 27, B 14) führen, u.a. auch am Neckartor, wo die bundesweit höchsten Feinstaubwerte gemessen werden. In anderen von der B10 durchfahrenen Stadtteilen würden ebenso hohe Überschreitungen gemessen, wenn gemessen würde. Allein dieser Tatbestand verbietet den Bau des Rosensteintunnels. Staus würden darüber hinaus nur an andere Stellen in der Stadt verlegt. Ebenso nähme die Lärmbelastung entlang der Zulaufstrecken zu. Diese beiden Auswirkungen müssten bei der Planauslage dargestellt werden, damit die betroffene Bevölkerung die Auswirkungen des Rosensteintunnels erkennen könne. Eine Quantifizierung und Qualifizierung der Immissionsbetroffenen im gesamten Stadtgebiet, nicht nur im Bebauungsplangebiet müsse vorgelegt werden.</p>	<p>Dass am Neckartor die bundesweit höchsten Feinstaubwerte gemessen werden und dass in Stuttgart im Bereich anderer Hauptverkehrsstraßen bestehende und ab dem Jahr 2010 geltende Immissionsgrenzwerte überschritten sind, ist nicht ursächlich auf das Projekt Rosensteintunnel zurückzuführen. (Die Standortwahl der Messpunkte (Spot-Messpunkte) erfolgt nach allgemeingültigen Kriterien und soll die höchst belasteten Punkte im Straßenraum repräsentieren. Dies schließt Grenzwertüberschreitungen andernorts nicht aus, wie Berechnungen für das Hauptverkehrsstraßennetz aufzeigen.)</p> <p>Den im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens für Begründung und Umweltbericht erstellten Abgasimmissionsprognosen kann entnommen werden, dass die Planung des Rosensteintunnels im Geltungsbereich und den dort angrenzenden Wohnquartieren keine Grenzwertüberschreitungen verursacht und für die Wohnbebauung in der unteren Pragstraße eine deutliche lufthygienische Sanierung bewirkt. Aus diesem Grund wurde der Bau des Rosensteintunnels als Maßnahme M16 in den amtlichen Aktions-/Luftreinhalteplan des Regierungspräsidiums aufgenommen, auch wenn davon auszugehen</p>

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
		<p>ist, dass diese Maßnahme über den angesprochen Bereich hinaus kaum nachweisbare Verbesserungen bringen wird. Andererseits steht diese städtebauliche Planung, die auf die Abstellung verkehrlicher Unzulänglichkeiten abhebt, der Realisierung stadträumlich wirksamer Luftreinhaltemaßnahmen verkehrsvermeinder oder verkehrsbeschränkender Art keinesfalls entgegen. Im Übrigen ist die Behandlung möglicher langfristig nachteiliger und bisher nicht bedachter Umweltauswirkungen Gegenstand des Monitoring im Rahmen des Umweltberichtes und dort abzuhandeln.</p>
14.10	<p>Es ist nicht ersichtlich, ob und inwieweit es zu den behaupteten Entlastungen von Straßen in Wohngebieten durch den Rosensteintunnel kommt: Ziel des Rosensteintunnels sei es, Wohngebiete in Zuffenhausen, Cannstatt und Stuttgart-Ost vom Schleichverkehr zu entlasten. Eine Verkehrsuntersuchung, aus der hervorgeht, wie groß der Schleichverkehr und die Entlastung sei, fehle in den Planunterlagen. Angaben über angeblich geplante Begleitmaßnahmen in den Schleichwegstraßen in Wohngebieten seien darüber hinaus unverbindliche Versprechungen, da diese weder in den Plänen enthalten noch rechtsverbindlich festgelegt seien.</p>	<p>Durch die Realisierung des Rosensteintunnels wird die Entlastung der Pragstraße und der Neckartalstraße erreicht. Es ist davon auszugehen, dass auch Entlastungspotenziale im nachgeordneten Straßennetz erreicht werden können. Begleitmaßnahmen sind nicht Bestandteil des Bebauungsplans. Über die Umsetzung und Finanzierung von Begleitmaßnahmen kann der Gemeinderat unabhängig entscheiden.</p>
14.11	<p>Diese Straßen würden schon heute ein beträchtliches Potenzial für Rückbau und Geschwindigkeitsdämpfung haben. Es werde daher gefordert, diese Straßen unabhängig vom Bau des Rosensteintunnels entsprechend dem anerkannten Stand der Straßenbautechnik (FGSV-Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) umzugestalten und durch bauliche Maßnahmen die Straßen zu entschleunigen und somit die verkehrsbedingten Belastungen der Anwohner sofort zu senken.</p>	<p>Für den Durchgangsverkehr im nachgeordneten Straßennetz muss zunächst eine Verlagerungsmöglichkeit geschaffen werden. Es ist daher fraglich, ob Rückbaumaßnahmen beim jetzigen, stark belasteten Bestandsnetz zu einer Verkehrsentslastung führen, wenn kein Potenzial besteht, den Verkehr zu verlagern.</p>

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
14.12	<p>Ökologische Risiken: Der Rosensteintunnel bzw. der Leuze- und Schwanenplatztunnel würden hohe ökologische Risiken bezüglich der Mineralwasserquellen haben.</p>	<p>Die ökologischen Risiken bezüglich der Mineralwasservorkommen wurden im Rahmen von geologischen Erkundungen eingehend untersucht, die Ergebnisse sind in der UVS und im Umweltbericht eingehend aufbereitet und dargestellt.</p> <p>Es gibt keine Hinweise auf natürliche Mineralwasserauftritte im Bereich des geplanten Entwässerungsbeckens am Portal Neckartalstraße. Für den unwahrscheinlichen Fall, dass es während der Ausführung zu Mineralwasserauftritten kommt, wird ein Notfallkonzept erarbeitet. Bei Anwendung des Notfallkonzepts ist davon auszugehen, dass keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auftreten. In einem beim Amt für Umweltschutz eingereichten wasserrechtlichen Verfahren werden das geplante Vorhaben erneut und abschließend geprüft und ggf. zusätzlich erforderliche Auflagen erteilt (vgl. Umweltbericht, Kap.6.4).</p> <p>Bezüglich der Fragestellung, inwieweit Altlasten zu einer Verunreinigung des Grundwassers führen könnten, liegen neue Erkenntnisse vor (Smoltczyk & Partner: Ergänzung zur historischen Recherche und 1. Erkundungsphase (EKP) mit Entsorgungshinweisen vom 09.02.2009). Aus diesem Gutachten geht hervor, dass im Bereich der Pragstraße entgegen der Ausführungen im Umweltbericht eine nachteilige Veränderung des Grundwassers durch Mobilisierung von Schadstoffen aus Altlasten nicht zu erkennen ist.</p>
14.13	Der Baumbestand im Rosensteinpark werde direkt gefährdet insbesondere durch Setzungen. Damit seien auch	Die Auswirkungen auf den Baumbestand und die baumbewohnenden Tiere im Rosenstein-

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	streng geschützte Tierarten (z. B. der Juchtenkäfer) in ihrem Bestand gefährdet. Die Eingriffe seien nicht gerechtfertigt.	park wurden eingehend durch den Baumgutachter Dengler (2008) geprüft. Die durch die Baumaßnahmen zu erwartenden Setzungen sind nicht geeignet, den Baumbestand nachhaltig zu schädigen, wenn diese flächig stattfinden und einen Setzungsgrad von 2 cm nicht überschreiten (vgl. Umweltbericht, Kap. 6.2; LBP Kap.4.1). Zum Schutz der Parkbäume sind im LBP geeignete Maßnahmen vorgesehen.
14.14	Klimarelevanz: Jede weitere Zunahme des motorisierten Individualverkehrs führe zu einem Anstieg der CO ₂ -Belastung und sei daher abzulehnen.	Das Prognosemodell für den Planfall 2020 weist gegenüber der Analyse eine insgesamt größere V-Menge auf. Inwieweit dies zu einem Anstieg der CO ₂ -Belastung führt, ist im Wesentlichen von Faktoren abhängig, die nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens bearbeitet werden können (z. B. Entwicklung der Energiepreise und der Fahrzeugtechnik).
14.15	Minimierungsmaßnahmen/Ausgleichsmaßnahmen: Hierzu äußert sich der LNV nur hilfsweise, da er den Bau des Rosensteintunnels in dieser Form grundsätzlich ablehnt: Straßenbegrünung könne auf Grund der hohen Immissionen, der Störwirkungen auch nachts und des hohen Kollisionsrisikos mit den Fahrzeugen keine Ausgleichsfunktion für bedrohte Tierarten haben.	Alle für das Schutzgut Tiere und Pflanzen relevanten Maßnahmen liegen außerhalb von Verkehrsgrünflächen und außerhalb von Flächen, die im Einflussbereich der Störwirkungen des Straßenverkehrs liegen. Die Maßnahmen für bedrohte Tierarten im Rosensteinpark finden im Park selbst durch Gehölzpflanzungen statt, wie durch die Maßnahmen M7 und M8 (vgl. Kap. 7.1.3 im LBP) beschrieben. Weitere Maßnahmen, die für die Schutzgüter Boden und Wasser wirksam sind, bspw. die Entsiegelung und Begrünung bestehender Verkehrsflächen wirken auch im Einflussbereich des Straßenverkehrs und können dort aus fachlichen Gründen ohne Einschränkung zugeordnet werden (bspw. Maßnahme M20 im LBP).

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
14.16	Ebenso lehnt der LNV die Anrechnung von Gleisbettbegrünung als Ausgleichsmaßnahme ab.	<p>Die geringe Wertigkeit der Fläche der Gleisbettbegrünung für seltene und gefährdete Arten ist unbestritten und drückt sich entsprechend in der Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung mit der dem Rasenbahnkörper zugeordneten Wertstufe (Wertstufe 1) im Gegensatz zu den Wertstufen für Glatthaferwiesen im Park (Wertstufe 4) deutlich aus.</p> <p>Eine, wenn auch geringfügige, Aufwertung gegenüber vollständig versiegelter Flächen ist berechtigt und erforderlich. In der Eingriffs-/Ausgleichsbilanz muss zudem berücksichtigt werden, dass die Einrichtung von Rasenbahnkörpern schutzgutübergreifende Ausgleichswirkung hat, da sie sich positiv auf die Schutzgüter Klima/Luft (Aufnahme von Schadstoffen, Kühlung), Mensch (Lärminderung) und Wasser bzw. Boden (Retention von Niederschlagswasser) auswirkt.</p>
14.17	Eine dauerhafte Pflege der Ausgleichsmaßnahmen kann von der Stadtverwaltung nicht sichergestellt werden.	<p>Nach Realisierung der Ausgleichsmaßnahmen muss eine fachgerechte Betreuung und Pflege sowie eine Erhaltung auf Dauer gewährleistet sein. Die Flächen für Ausgleichsmaßnahmen werden i.d.R. erworben oder unter Beibehaltung der Eigentumsverhältnisse zur Durchführung, Erhaltung und Pflege der Maßnahmen dinglich gesichert. Da es sich in diesem Fall zum großen Teil um Eigentum des Landes Baden-Württemberg handelt, werden die Ausgleichflächen und alle anderen landschaftspflegerischen Maßnahmen auf Eigentum des Landes über einen privat-rechtlichen Vertrag zwischen Land und Stadt gesichert werden. (vgl. LBP Kap.7) In</p>

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
		diesem Vertrag wird geregelt, wer die Maßnahmen herstellt und wer sie auf Dauer pflegt. Es ist geplant, dass die Herstellung durch die Stadt, die Dauerpflege und Unterhaltung durch das Land (Wilhelma) erfolgt. Entsprechende Kostenregelungen sind zu treffen.
14.18	<p>Kompromiss: nur eine zweispurige Röhre und oberirdischer Rückbau Als maximalen Kompromiss könnten sich die Umweltverbände einen Rosensteintunnel mit nur einer Röhre und nur zwei Fahrstreifen bei gleichzeitigem Rückbau der Pragstraße auf zwei Spuren vorstellen. Es dürfe hierdurch nicht zu einer Verkehrszunahme auf der B10 kommen. Um die Gefahren im Betrieb zu senken, wäre im Rosensteintunnel ein Tempolimit von 50 km/h anzuordnen.</p>	<p>Eine zweispurige Röhre im Gegenverkehr ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nur bis zu einer Querschnittsbelastung von 20.000 Kfz/Tag zulässig. Die Verkehrsbelastung der B 10 / Pragstraße ist schon heute deutlich höher. Ein Rückbau der Pragstraße wird erst durch den vierstreifigen Rosensteintunnel möglich. Ein Rückbau der Pragstraße in Kombination mit einer zweistreifigen Tunnelröhre würde keine Erhöhung der heutigen Kapazität ergeben. Im Rosensteintunnel soll analog zum Pragsatteltunnel Tempo 50 angeordnet werden.</p>
15.1 23.02.2009	Die Deutsche Bahn, DB Services Immobilien GmbH , als von der Deutschen Bahn AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet folgende Gesamtstellungnahme der DB AG als Träger öffentlicher Belange und aller Unternehmensbereiche. Für das Großprojekt Stuttgart 21 – Wendlingen-Ulm nähme die DB Projekt-Bau GmbH, I.BV-SW-G2, Räpplenstraße 17 in 70191 Stuttgart wie folgt Stellung:	
15.2	Der Entwurf gehe unter Ziffer 3.5. und Ziffer 16. zu recht davon aus, dass durch den Bebauungsplan das Vorhaben "Stuttgart 21" berührt werde und daher die Veränderungssperre nach § 19 AEG greife. Der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamtes sei mit Datum vom 13.10.2006 ergangen und habe am 12.01.2007 Bestandskraft erlangt.	Wurde zur Kenntnis genommen.

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
15.3	Nach § 19 Abs. 1 AEG dürften bereits mit Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren (erst recht - wie hier - nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses) auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Inanspruchnahme "wesentlich wertsteigernde oder die geplanten Baumaßnahmen erheblich erschwerende Veränderungen" nicht vorgenommen werden (Veränderungssperre).	Wurde zur Kenntnis genommen.
15.4	Soweit demnach die geplanten Anlagen, die Gegenstand des Bebauungsplans sein sollen, die Ausführung der nach den §§ 18ff AEG planfestgestellten Bahnanlagen erheblich erschweren, seien diese kraft Gesetzes (Veränderungssperre) unzulässig. Dies gälte insbesondere für Ablagerungen, Aufschüttungen, Abgrabungen oder die Errichtung baulicher Anlagen oder Leitungen, die zur Errichtung der planfestgestellten Bahnanlagen wieder beseitigt bzw. verlegt werden müssten. Eine "erhebliche" Erschwerung könne zudem auch darin liegen, dass sich die Baumaßnahme der DB Netz AG aufgrund der von der LH Stuttgart beabsichtigten Baumaßnahmen verteuern würde. Soweit das Vorhaben der Landeshauptstadt Stuttgart trotz der eisenbahnrechtlichen Veränderungssperre realisiert werden könne, seien zumindest die der DB Netz AG entstehenden evtl. Mehrkosten von der Landeshauptstadt Stuttgart zu tragen.	Die Zulässigkeit der geplanten Anlagen, die Gegenstand des Bebauungsplans sein sollen und die Ausführung der nach den §§ 18 ff AEG planfestgestellten Bahnanlagen erheblich erschweren könnten, wird, insbesondere bzgl. der geltenden Veränderungssperre in diesem Bereich, durch ein Planänderungsverfahren gewährleistet. Bisher sind Erschwernisse oder hierdurch entstehende Mehrkosten für die DB Netz AG nicht bekannt resp. ersichtlich Abstimmungen werden, soweit notwendig, ergänzend zum o.g. Planänderungsverfahren mit der Vorhabenträgerin getroffen.
15.5	Soweit das geplante Straßenvorhaben die planfestgestellten Planungen der DB Netz AG berühre bzw. erstmalige oder schwerere Betroffenheiten bei den an der seinerzeitigen eisenbahnrechtlichen Planfeststellung beteiligten Personen oder Träger öffentlicher Belange/Behörden hervorrufe, könnte eine Planänderung der bestehenden Planfeststellung nach den §§ 18ff AEG erforderlich werden. Ein solches Planänderungsverfahren sei von der Landeshauptstadt Stuttgart, ggf. unter Bevollmächtigung durch die DB Netz AG, zu betreiben. Die Entscheidung hierüber liege beim Eisenbahn-Bundesamt, das an	Siehe Stellungnahme zu Ziff. 2.1

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	dem Bebauungsplanverfahren ausweislich des Anschreibens ebenfalls beteiligt sei.	
15.6	Trotz der bereits durchgeführten Abstimmungsgespräche mit der Stadt Stuttgart, vertreten durch das Tiefbauamt erscheine es aus Sicht der DB ProjektBau zweifelhaft, ob bei den seitens der LH Stuttgart durchgeführten Untersuchungen die Belange der DB Netz AG hinreichend berücksichtigt würden.	Alle Belange der DB Netz AG wurden zwischenzeitlich in der Abstimmung zum Planänderungsverfahren berücksichtigt. Im Übrigen siehe Stellungnahme zu Ziffer 2.1.
15.7	Die von der Landeshauptstadt Stuttgart geplante Maßnahme könne terminliche, monetäre, konstruktive Auswirkungen auf die planfestgestellte Baumaßnahme der DB Netz AG, insbesondere in folgenden Bereichen haben:	Abstimmungen werden, soweit notwendig, ergänzend zum o.g. Planänderungsverfahren mit der Vorhabenträgerin getroffen.
15.8	<p>Erschütterungstechnische Untersuchung</p> <p>Im Rahmen des Umweltberichts der LH Stuttgart seien zwar die schalltechnische Auswirkungen auf vorhandene Anlagen (z.B. die Wilhelma) erörtert worden, Hinweise auf die planfestgestellten Bahnanlagen der DB Netz AG fänden sich dort jedoch nicht. Aus Sicht der DB ProjektBau bedürfen insbesondere die schall- und erschütterungstechnischen Untersuchungen der LH Stuttgart im Hinblick auf die planfestgestellte Eisenbahntrasse noch weiterer Ergänzungen und Untersuchungen seitens der LH Stuttgart. Durch die LH Stuttgart sei sicherzustellen, dass bei Berücksichtigung sämtlicher schall- und erschütterungstechnischer Einwirkungen, Auswirkungen auf die Baumaßnahme der DB Netz AG zu vermeiden sind.</p>	<p>Bestehende Bahnanlagen sind weiter weg als die im Gutachten betrachteten Bauwerke, daher sind auch hierfür keine erschütterungsbedingten Auswirkungen zu erwarten. Neu zu errichtende Bauwerke der DB werden nach dem derzeitigen bekannten Zeitplan der Bahn erst nach den B 10-Vortriebsarbeiten erstellt bzw. haben einen Minimalabstand von ca 150 m und rasch größer werdend, so dass beim geplanten erschütterungsarmen Baggervortriebs des B 10-Tunnels keine Auswirkungen zu erwarten sind. Auch schalltechnische Auswirkungen sind nicht zu erkennen, so dass keine weiteren gutachterlichen Betrachtungen notwendig werden. Ansonsten müssten die Anregungen genau präzisiert werden.</p> <p>Erschütterungen, welche umweltrelevant werden könnten, sind mit dem Vorhaben nicht verbunden. In Bezug auf das von der Wilhelma über dem Tunnel geplante neue Elefantenhaus soll ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt werden, Die von der DB AG eingebrachte Anregung betrifft mögliche</p>

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
		schwingungsbedingte Schäden am zukünftigen Eisenbahnbauwerk und ist nicht Gegenstand umweltbezogener Betrachtungen. Anpassungen, Änderungen oder Ergänzungen des Umweltberichtes werden nicht erforderlich.
15.9	<p>Planfestgestellte Baustraßen</p> <p>Eine Darstellung der planfestgestellten bauzeitlichen Baustraßen und Betriebswege der Baumaßnahme der DB Netz AG erfolge im Entwurf des Bebauungsplans seitens der LH Stuttgart nicht. Es sei durch die LH Stuttgart sicherzustellen, dass diese entsprechend der Anlage 13.2.4 zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung in den Entwurf des Bebauungsplans aufgenommen werde.</p>	Betroffene für Stuttgart 21 planfestgestellte BE-Flächen und Baustraßen der Bahn werden durch das Planänderungsverfahren geändert und dadurch gesichert.
15.10	<p>Gründung der Eisenbahnbrücke über den Neckar</p> <p>Zum Bebauungsplanentwurf sollten in Bezug auf die Gründung der Brückenfundamente der zukünftigen Neckarbrücke der Strecke Stuttgart-Bad Cannstatt / Stuttgart-Hauptbahnhof von der Landeshauptstadt Stuttgart grundsätzlich Bedenken angemeldet werden, da es u. a. zu Auswirkungen des B 10-Rosensteintunnels der Landeshauptstadt Stuttgart auf die Fundamente im Vorlandbrückenbereich West komme.</p> <p>Im Falle einer Realisierung der Baumaßnahme würde es nach dem vorgelegten Entwurf der Stadt zu Überschneidungen kommen, die u. a. Einfluss auf das planfestgestellte Gründungsniveau der Brückenfundamente haben könne und eine Umplanung der planfestgestellten Maßnahme der DB Netz AG erfordern würde (zeitliche Abhängigkeit, Änderung Bauablauf). Sollte die Maßnahme der Landeshauptstadt Stuttgart vor dem Bau der Eisenbahnbrücke über den Neckar erfolgen, sei durch die Stadt zu überprüfen, ob die Fundamente der Neckarbrücke vor der Tunnelmaßnahme der Stadt erstellt werden müssten.</p>	Die Belange der DB Netz AG wurden zwischenzeitlich in der Abstimmung zum Planänderungsverfahren berücksichtigt.

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
15.11	<p>Lichtraum Höhenangaben zur Baumaßnahme der Stadt im Bereich der Baumaßnahme der DB Netz AG seien dem vorgelegten Entwurf nicht zu entnehmen. Entsprechende Auswirkungen auf Bauhilfsmaßnahmen und Bauablauf der Baumaßnahme der DB Netz AG seien nachweislich durch die Landeshauptstadt Stuttgart auszuschließen.</p>	Die Belange der DB Netz AG wurden zwischenzeitlich in der Abstimmung zum Planänderungsverfahren berücksichtigt.
15.12	<p>Baulogistik / BE-Flächen Die Maßnahme der LH Stuttgart führe dazu, dass planfestgestellte Baustelleneinrichtungsflächen (Planfeststellungsbeschluss PF A1.5 Anlage 13.2.4) für den Bau der Neckarbrücke durch die Baumaßnahme der LH Stuttgart beeinträchtigt oder gar entfallen würden. Im Falle einer Realisierung der Baumaßnahme der LH Stuttgart seien zumindest gleichwertige Baustelleneinrichtungsflächen für die Baumaßnahmen der DB Netz AG zu Verfügung zu stellen (z. B. Grunderwerb, Schutzvorkehrungen).</p>	Die Belange der DB Netz AG wurden zwischenzeitlich in der Abstimmung zum Planänderungsverfahren berücksichtigt.
15.13	Die erschwerte Baulogistik bei einer parallelen Erstellung beider Baumaßnahmen habe nachteilige Auswirkungen für die Baumaßnahme der DB Netz AG.	Bisher sind nachteilige Auswirkungen nicht bekannt bzw. ersichtlich Abstimmungen werden, soweit erforderlich, im Planänderungsverfahren mit der Vorhabenträgerin getroffen.
15.14	Umfassend für die gesamte Baumaßnahme seien mit Änderungen im Planfeststellungsbeschluss zu rechnen. Sämtliche Auswirkungen auf die Baumaßnahme der DB Netz AG seien durch die Stadt Stuttgart nachzuweisen. Erforderlich werdende Zusatzplanungen seien durch die Stadt in Abstimmung mit der DB Netz AG / DB ProjektBau durchzuführen bzw. bei der DB Netz AG zu beauftragen.	Die Belange der DB Netz AG wurden zwischenzeitlich in der Abstimmung zum Planänderungsverfahren berücksichtigt.
15.15	Die Baumaßnahmen der DB Netz AG seien bei ggf. angedachten Folgeplanungen zum B10-Rosensteintunnel der Landeshauptstadt Stuttgart zu berücksichtigen, dabei seien sowohl bau- als auch die betriebsbedingten Einwirkungen der neuen Bahnanlagen zu beachten.	Die Belange der DB Netz AG wurden zwischenzeitlich in der Abstimmung zum Planänderungsverfahren berücksichtigt.
15.16	Die Maßnahme berühre von km 2,60 bis 2,80 die bestehende Strecke Stuttgart Hbf – Ulm Hbf.	

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	Hierdurch sei zu beachten:	
15.17	Immissionen aus dem Betrieb und der Unterhaltung der Eisenbahn seien entschädigungslos zu dulden, hierzu gehören auch Bremsstaub, Lärm, Erschütterungen und elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder. Schutzmaßnahmen gegen Einwirkungen aus dem Bereich der Eisenbahn haben auf Kosten des Bauherrn zu erfolgen.	Die Stadt geht davon aus, dass Immissionen, Lärm und Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb innerhalb der Grenzen der geltenden Vorschriften liegen, eingehalten werden und mit der Planfeststellung geregelt wurden, insofern werden von der Stadt pauschale Duldungen abgelehnt. Maßnahmen zur elektrischen Trennung der Bauwerke der Stadt und der Bahn (Gründung Neckarbrücke) werden durchgeführt, Beeinflussung der Tunnelbetriebseinrichtungen durch magnetische Felder der Bahnanlage werden geprüft.
15.18	Entlang dem Grenzbereich dürften keine Abgrabungen bzw. Aufschüttungen vorgenommen werden. Die Standsicherheit des angrenzenden Bahnbetriebsgeländes sei stets zu gewährleisten.	Vorhandenes angrenzendes Bahngelände ist von der B 10-Baumaßnahme nicht betroffen.
15.19	Bei der Bepflanzung entlang des Bahngeländes sei das Nachbarrechtsgesetz (NRG) von Baden-Württemberg sowie die Abstände der DS 0882.0205 „Bepflanzung an Bahnstrecken“ einzuhalten. Die Sicht auf Eisenbahn-Signale dürfe nicht beeinträchtigt werden. Die benachbarten Streckengleise seien mit Oberleitung überspannt. Von allen spannungsführenden Bauteilen der Oberleitungsanlage sei gemäß VDE 0115 Teil 3 (Ausgabe 12.1997) und 0210, sowie den Vorschriften der Bau- und Berufsgenossenschaft ZH 1/52 ein Abstand von $\geq 3,50$ m zu halten.	Die im LBP und im Bebauungsplan festgesetzten Pflanzmaßnahmen liegen außerhalb der bestehenden Bahntrasse.
15.20	Beleuchtungsanlagen von Straßen, Wegen, Parkplätzen, Werbung und dergleichen, seien blendfrei zum Bahnbetriebsgelände hin zu gestalten. Sie seien in ihrer Farbgebung und Strahlrichtung so anzuordnen, dass jegliche Signalverwechslung und Blendwirkung ausgeschlossen ist.	Die Beleuchtungsanlagen werden so abgestimmt, dass sie den Bahnverkehr nicht beeinträchtigen.

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
15.21	<p>Im Bereich der Maßnahme befänden sich im Bahntunnel rechts und links der Bahn Kabelkanäle mit Fernmeldekabeln. Am Tunnelausgang befänden sich rechts der Bahn zwei erdverlegte Kabelplusschleifen. Weiterführend befänden sich mehrere Streckenfernmeldekabel und ein LWL-Kabel der Arcor AG im offenen Kabelkanal rechts der Bahn.</p> <p>Die DB-Systel GmbH stimmt den geplanten Baumaßnahmen unter folgenden Bedingungen zu: Um Kabelbeschädigungen zu vermeiden, ist eine örtliche Einweisung durch einen Mitarbeiter der DB-Systel GmbH notwendig. Mindestens 10 Arbeitstage vor Baubeginn ist unter Angabe der Bearbeitungs-Nr. Ka Ka 072/09 ein Termin mit der DB-Systel GmbH Netzadministration, Lammstraße 19 in 76133 Karlsruhe, Herrn Stefan Franz, abzustimmen. Tel.: (0721) 938-5129, Fax: (0721) 938-5126, E-mail: Stefan.St.Franz@bahn.de</p> <p>Die Forderung des Kabelmerkblattes und des Merkblattes „Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft“ sind strikt einzuhalten. Die Verpflichtungserklärung ist rechtzeitig und von der bauausführenden Firma unterzeichnet an die DB-Systel GmbH zurückzusenden.</p>	<p>Nicht Bestandteil des hier vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Die Abstimmung kann erst während der Baudurchführung erfolgen.</p> <p>Vorhandenes angrenzendes Bahngelände ist von der B 10-Baumaßnahme nicht betroffen.</p>
16.1 23.02.2009	Die Belange des Südwestrundfunks seien durch das Bauvorhaben nicht betroffen.	Keine weitere Beteiligung erforderlich.
17.1 24.02.2009/ 03.03.2009	Das Regierungspräsidium Stuttgart nimmt aus Sicht der Denkmalpflege, des Referates Recht, Planfeststellung - Projektgruppe ICE -, der Abteilung 3 - Landwirtschaft - und der Abteilung 5 - Bodenschutz / Altlasten, Wasserversorgung / Grundwasserschutz -, Abteilung 6 - Landespolizeidirektion - sowie als höhere Raumordnungsbehörde zu der oben genannten Planung folgendermaßen Stellung:	

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
17.2	<p>Denkmalpflege Im Plangebiet seien zahlreiche Kulturdenkmale gem. §§ 2 und 28 DSchG vorhanden, die im Text- und Planteil des Bebauungsplanes bereits erwähnt bzw. gekennzeichnet sind. (Hinweis: Der im Umweltbericht erwähnte Berger Sprudler besitze keine Kulturdenkmaleigenschaft; es wird gebeten, dies zu korrigieren.) Das Planvorhaben umfasse einige Eingriffe in die Kulturgüter (Baumaßnahmen am Neckarhang im Bereich des Rosensteinparks, Verlegung der Haltestelle der SSB vor die Wilhelma, Eingriffe in mögliche archäologische Kulturdenkmale), die jedoch in zahlreichen Gesprächen mit der Stadt Stuttgart bereits im Grundsatz abgestimmt seien. Eine Detailabstimmung, z. B. der Möblierung/Materialien der SSB-Haltestelle müsse im Rahmen der denkmalschutzrechtlichen Genehmigung noch erfolgen.</p>	<p>Von der Anregung wurde Kenntnis genommen. Der Umweltbericht wurde entsprechend korrigiert. Eine abschließende Detailabstimmung erfolgt innerhalb der erforderlichen denkmalschutzrechtlichen Genehmigung.</p>
17.3	<p>Zur archäologischen Denkmalpflege wird darauf hingewiesen, dass in die Bebauungsplanunterlagen die Hinweise aus dem Schreiben des Regierungspräsidiums Stuttgart zum Scoping vom 06.02.2006 (am besten wörtlich) übernommen werden sollten.</p>	<p>Der Umweltbericht wird ergänzt. Baubegleitende archäologische Untersuchungen sind in folgenden Bereichen erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tunnelmund an der Neckartalstraße (baubegleitende archäologische Untersuchungen wegen zu vermutender Funde zu diversen siedlungsgeschichtlichen Epochen im Cannstatter Travertin, urgeschichtlich-römisch-mittelalterlich, ggf. wissenschaftliche Dokumentation der Funde und Befunde notwendig) - Offene Tunnelbauweise an der Neckartalstraße (baubegleitende archäologische Untersuchungen wegen zu vermutender römischer Siedlungsfunde, ggf. wissenschaftliche Dokumentation der Funde und Befunde notwendig).
17.4	<p>Projektgruppe ICE Wie in dem Bebauungsplan dargestellt, kreuze der Zuführungsast nach Bad Cannstatt der im Rahmen des Bahnprojektes Stuttgart 21 (PFA 1.5 Zuführung</p>	<p>Von der Anregung wurde Kenntnis genommen. Der Umweltbericht wurde entsprechend korrigiert. Eine abschließende Detail-</p>

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	Feuerbach und Bad Cannstatt) neu zu bauenden Bahnstrecke den Straßentunnel kurz nach dem Austritt aus dem Rosensteintunnel (Bahn). Aus den zwei Tunnelportelen werde die Bahnstrecke mittels einer neuen viergleisigen Bahnbrücke über den Neckar zum Bahnhof Bad Cannstatt geführt. Im Bereich des Tunnelmundes entstehe zusätzlich während der Bauzeit eine Baustelleneinrichtungsfläche (BE 5), die Wege würden zu Baustraßen ausgebaut.	abstimmung erfolgt innerhalb der erforderlichen denkmalschutzrechtlichen Genehmigung.
17.5	Die DB Netz AG als Vorhabenträgerin sei von der Landeshauptstadt Stuttgart zu diesem Vorhaben angehört worden und werde - ergänzend zu den bisherigen Verhandlungen - eine Stellungnahme abgeben. Bei Berücksichtigung der darin vorgebrachten Punkte stimme das Referat 15 der Planung zu.	siehe Stellungnahme DB
17.6	Bedenken gegen die Durchführung eines Bebauungsplans an Stelle eines Planfeststellungsverfahrens bestehen auch im Hinblick auf die Betriebsanlage der Straßenbahn nicht. In § 28 Abs. 3 S. 1 PBefG sei deren Zulassung im Wege des planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans ausdrücklich vorgesehen.	Von der Anregung wurde Kenntnis genommen. Die Betriebsanlagen der Straßenbahn werden über den Planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan gem. § 28 Abs. 3 S. 1 PBefG gesichert.
17.7	Landwirtschaft Im Plangebiet im und am Rosensteintal befinden sich keine landwirtschaftlich genutzten Flächen, auch die Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen lägen laut Umweltbericht und LBP im direkten Umfeld des Vorhabens und damit im Innenstadtbereich. Landwirtschaftliche Belange seien deshalb nicht berührt.	Von dem Hinweis wurde Kenntnis genommen.
17.8	Landespolizeidirektion Gegen die Planungen bestehen aus rein straßenverkehrsrechtlicher Sicht keine Bedenken. Allerdings seien Gefahren, welche von Baustellenfahrzeugen auf dem Straßennetz entstehen können, zu vermeiden.	Hinweis wird berücksichtigt.
17.9	Bei Störungen im Tunnel wie Sperrung wegen Unfällen, Bauarbeiten etc. könne es zu einer Überlastung der umliegenden Straßen insbesondere der rückgebauten Prag- bzw. Neckartalstraße kommen. Es solle gewährleistet sein, dass im Falle	Ziel ist es, durch den Rosensteintunnel das städtebauliche Umfeld positiv weiter zu entwickeln. Dazu gehört der Rückbau der Prag- und Neckartalstraße. Umleitungen können daher nicht mit einer

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	von längerfristigen Tunnelstörungen geeignete Umleitungsstrecken vorhanden seien.	Leistungsfähigkeit ausgestattet sein, die auch bei Störfällen eine mit dem Normalfall vergleichbare Verkehrsqualität gewährleistet.
17.10	Bodenschutz / Altlasten Gegen den Bebauungsplan Rosensteintunnel/Leuzetunnel im Stadtbezirk Bad Cannstatt und Stuttgart-Ost werden aus der Sicht des Bodenschutzes und der Altlastenbearbeitung keine grundsätzlichen Bedenken erhoben. Wie der Begründung mit Umweltbericht (Entwurf v. 12.12.2008) zu entnehmen sei, wird die vorhandene Altlastenproblematik ausreichend berücksichtigt.	Kenntnis genommen.
17.11	Dies gelte auch für die Berücksichtigung des Schutzgutes Boden. Insbesondere die Aussage, wonach die Eingriffe in das Schutzgut Boden ausgeglichen werden können (durch Entsiegelungsmaßnahme), sei plausibel. Eine detaillierte Prüfung erfolgt durch die untere Boden-schutzbehörde.	Kenntnis genommen.
17.12	Wasserversorgung / Grundwasserschutz Gegen den Bebauungsplan „Rosensteintunnel/Leuzetunnel“ in Bad Cannstatt und Stuttgart-Ost werden aus der Sicht des Bereiches Wasserversorgung / Grundwasserschutz keine Bedenken erhoben. Den Unterlagen sei zu entnehmen, dass bei der hierfür zuständigen unteren Wasserbehörde bereits der Antrag für die erforderlichen wasserrechtlichen Zulassungen und die Befreiungen von den Verboten der Schutzgebietsverordnung für die Heilquellen von Stuttgart gestellt worden seien. In diesem Zusammenhang erfolge die detaillierte Prüfung der Belange Wasserversorgung / Grundwasserschutz durch die untere Wasserbehörde.	Kenntnis genommen.
17.13	Raumordnung Nach Plansatz 4.1.1.3 (V) g) des Regionalplans 1998 werde für die B10 zwischen Friedrichswahl - Pragsattel - Rosenstein vorgeschlagen, den Ausbau vorzusehen oder falls notwendig die Trassenführung für Neubauten näher zu bestimmen. In der Raumnutzungskarte sei die im Bebauungsplanentwurf vorgese-	Kenntnis genommen.

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	hene Trassenführung im Bereich Rosenstein bereits als Planung dargestellt. Nach Plansatz 4.1.1.7 (Z) des Fortschreibungsentwurfs des Regionalplans 2020 vom 27.02.2008 werde die im Bebauungsplanentwurf vorgesehene Trassenführung der B10 im Bereich Rosenstein als Trasse für Straßenbaumaßnahmen im regional bedeutsamen Straßennetz als Vorranggebiet festgelegt und gesichert.	
17.14	Der Bebauungsplanentwurf tangiere, wie bereits in der Begründung zum Bebauungsplanentwurf dargestellt, in seinem südöstlichen Teilbereich die Grünzäsur Nr. 108 „Stuttgart Bereich Neckarpark“ des Regionalplans 1998. Diese sei durch die Festlegungen im Regionalplan zum Ausbau der B10 jedoch bereits vorbelastet, so dass aus raumordnerischer Sicht keine Bedenken gegen die Verkehrsplanungen bestünden.	Kenntnis genommen.
17.15	Die neue Baufläche im Bereich Außengelände Mineralbad Leuze für Gastronomie mit Kiosk, überdachte Terrasse und Lagerräume betreffe ebenfalls die Grünzäsur Nr. 108 „Stuttgart Bereich Neckarpark“ des Regionalplans 1998. Grünzäsuren würden als nicht zu bebauende, naturnahe Freiflächen und Gliederungselemente der großflächig und dicht besiedelten Bereiche vor allem in Entwicklungsachsen aber auch zwischen anderen befestigten Flächen gesichert (PS 3.1.2 (Z) Regionalplan Stuttgart). Die Erhaltung und Schonung der natürlichen Lebensgrundlagen und die Verbesserung der wohnungsnahen landschaftsbezogenen Erholung hätten Vorrang vor anderen Raumnutzungen.	In Ergänzung zum rechtsverbindlichen Bebauungsplan 1990/06 ist eine Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes möglich. Die heute bestehenden Gastronomie-/Kiosk-Betriebe sollen durch Neuanlagen, die nicht größer sind als der Bestand, ersetzt werden. Dabei sollen die Gebäude in das Gelände / die Böschung eingefügt und begrünt werden. Die Situation wird sich dadurch insgesamt verbessern.
17.16	Abteilung 5 - Umwelt nimmt wie folgt Stellung: Bei der vorgelegten Planung sei das Regierungspräsidium Stuttgart als höhere Naturschutzbehörde zuständig für die streng geschützten Arten. Für diese seien die Belange in der vorgelegten Planung berücksichtigt worden. Alle übrigen naturschutzfachlichen Aspekte seien von der unteren Naturschutzbehörde zu prüfen.	Kenntnis genommen.

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
18.1 24.02.2009	Der NABU Baden-Württemberg , hier vertreten durch den NABU Stuttgart e.V. , teilt mit, dass er der Stellungnahme des LNV BW im vorliegenden Verfahren beitrete und ergänzt die Stellungnahme (LNV) durch folgende Feststellungen:	Kenntnis genommen. Siehe auch Stellungnahme LNV.
18.2	Der Bebauungsplan umfasse den Neubau bzw. die Umgestaltung einer Bundesfernstraße. Er sei somit Ersatz für eine Planfeststellung und hat die entsprechenden Kriterien zu erfüllen. Dies sei nicht der Fall.	Kriterien wurden erfüllt.
18.3	Die Begründung der Erforderlichkeit des Verkehrsbauwerks greife zu kurz – insbesondere im Hinblick auf die Abwägung mit naturschutzrechtlichen Belangen. Es reiche im vorliegenden Fall nicht aus, die angebliche Querschnittsüberlastung – auch im Kreuzungsbereich Neckartal- / Pragstraße / Rosensteinbrücke – mit durchschnittlichen Tageswerten (DTV) zu dokumentieren. Hierzu seien vielmehr Tagesganglinien (Werktage / Sonn- und Feiertage) und hieraus entwickelte stündliche „Überlastungen“ erforderlich. Es dürfe nicht vergessen werden, dass die vorhandenen Querschnitte tagtäglich die auftretenden Verkehrsmengen bewältigen. Dies geschehe offenbar so problemlos, dass der Weg durch die Innenstadt von vielen Fahrzeugführenden – insbesondere im Schwerverkehr – demjenigen auf den BAB'en A 81 /A 8 vorgezogen werde. Den Eingriffen (Lasten) sei eine detaillierte Nutzenaufstellung gegenüber zu stellen.	Grundlage für die Dimensionierung von Verkehrsbauwerken ist die maßgebliche Spitzenstunde, im Fall des Rosensteintunnels ist dies die Morgenspitze. Es ist nicht richtig, dass das vorhandene Straßennetz die auftretenden Verkehrsmengen bewältigt. Das Straßennetz ist in der Regel werktags überlastet, so dass der Kfz-Verkehr in schützenswerte Quartiere ausweicht und sich dort andere Wege sucht. Die B 10 als Tangentialverbindung hat eine regionale bzw. lokale Bedeutung und führt nicht durch die Innenstadt. Der Durchgangsverkehr ist mit unter 10 % vernachlässigbar. Lediglich bei starken Überlastungen des überregionalen Straßennetzes wird auch die B 10 verstärkt von Durchgangsverkehr genutzt.
18.4	Nach Auswertung der relativ unmittelbar anliegenden Dauerzählstellen Kornwestheim (B 27), Plochingen (B 10), Zuffenhausen (B 10) ergäbe sich folgendes Bild: Zwischen 1998 und 2008 (11 Jahre) hat der DTVw um 3,1% zugenommen (+ 0,28 % pro Jahr). Zugleich hat der SV um 23 % abgenommen (- 1,9 % pro Jahr). Die maßgebliche mittlere Verkehrsstärke sei nahezu konstant. Die Zahlen würden belegen, dass im Netzzusammenhang gesehen aufgrund des Rückgangs der SV-Zahlen eine Ver-	Die Prognoseannahmen basieren auf dem Regionalverkehrsplan, der entsprechende Zuwächse ausweist. Schon aus ökonomischen Gründen müssen Verkehrsbauwerke so zukunftssicher dimensioniert werden, dass auch bei Eintreten der Prognose die Verkehrsmengen abwickelbar sind. Von einer so starken Verkehrs-entlastung, die den Rosensteintunnel entbehrlich machen würde,

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	<p>kehrsentlastung zu verzeichnen sei. Nachdem selbst in Zeiten mit Wirtschaftswachstum demnach keine Verkehrszunahme im zuführenden Bundesfernstraßennetz der B 10 festzustellen sei, kann eine Zunahme in Zeiten wirtschaftlicher Stagnation nicht nachvollziehbar sein. Das im Verfahren vorliegende Datenmaterial sei unzutreffend. Darüber hinaus lägen deutlich zu wenig Aussagen über Herkunft und Ziel der Verkehre vor, so dass keine Abwägungen hinsichtlich einer alternativen Verkehrsführung möglich seien.</p>	<p>kann nicht ausgegangen werden. Die B 10 erschließt als lokal und regional bedeutsame Achse die Räume im Norden und Südosten Stuttgarts sowie so verkehrsin-tensive Bereiche wie das Güter-verkehrszentrum Kornwestheim und den Stuttgarter Hafen. Alternative Verkehrsführungen mit vergleichbarer Leistungsfähigkeit sind nicht vorhanden.</p>
18.5	<p>Der NABU schlägt vor, dass auch folgender Fall untersucht und abgewogen werden sollte: Verlegung der U-Bahn in der Neckartalstraße auf die östliche, in der Pragstraße auf die nördliche Seite. Ggf. Seitenwechsel im Verlauf der Pragstraße (z.B. westlicher Wilhelmapark) auf die Südseite. Umbau der Rosensteinbrücke dergestalt, dass Bahnen aus Osten (Cannstatt) nach Norden (Münster) fahren. Bahnen aus Südwesten (Mineralbäder) fahren nach Westen (Pragsattel). Alle kreuzenden Verkehre würden an der Eckverbindung Prag- / Neckartalstraße eingestellt. Verkehre aus der nördlichen Neckartalstraße Richtung Innenstadt würden die neue Rosensteinbrücke sowie die dann in Troglage (mit oben verlaufendem Anliegerverkehr) befindliche Schönstraße und nachfolgend die König-Karls-Brücke nutzen. Verkehre vom Pragsattel nach Cannstatt würden über die südliche Neckartalstraße ebenfalls diesem Verlauf folgen. Das Verkehrsnetz werde somit im Bereich der Rosensteinbrücke teilweise getrennt. Hierdurch entstehende Verkehrsbelastungen auf der Ostseite des Neckars würden durch umfangreiche Schallschutzmaßnahmen und reduzierte Fahrgeschwindigkeiten kompensiert. Verkehre auf der Prag- und Neckartalstraße im Verlauf der B 10 (auch hier sei Schallschutz erforderlich) können somit ungehindert fließen. Sollte es aus verkehrstechnischen Gründen unum-gänglich werden, so müsste ggf. auch ein</p>	<p>Der vorgeschlagene Planfall kann die städtebaulichen Anforderungen nicht lösen. Wesentlicher Bestandteil der Planung, die dem Bebauungsplan zu Grunde liegt, ist die Entlastung des Streckenzugs Pragstraße - Neckartalstraße, um den Neckarbereich und die Pragstraße städtebaulich auf-zuwerten. Dies wird durch die vorgeschlagene Variante nicht ansatzweise erreicht. Die heute vorhandene Gleiskreuzung ist wesentlicher Bestandteil des Stadtbahnkonzepts. Die vorgeschlagenen Linienführungen würden für den laufenden Stadtbahnbetrieb zu großen Umwegen und dadurch zu deutlich höheren Betriebskosten als heute führen.</p>

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	Eingriff in die Bausubstanz der Wilhelma gegenüber einem Eingriff in das Schutzgebiet Rosensteinpark abgewogen werden.	
18.6	Sollte ein Eingriff in das Schutzgebiet Rosensteinpark letztendlich durchgesetzt werden, so erachtet der NABU es für erforderlich, dass Ausgleichsmaßnahmen für alle betroffenen Arten bereits vor Beginn der Baumaßnahmen wirksam erstellt werden (Verpflichtung zum Biomonitoring!) und Eingriffe in die Baumsubstanz bzw. den Park derart ausgeglichen werden, dass eine kleinklimatischen Nachteile ab Baubeginn entstehen. Hierzu sollte im schlechtesten Fall (Tunnelbau) ein ergänzendes Gutachten sowie entsprechende Ausgleichsmaßnahmen vorgelegt werden.	<p>In Bezug auf die angesprochenen Aspekte wurden umfangreiche Gutachten erstellt (artenschutzfachliche Kartierungen, Baugrunduntersuchungen und Baumgutachten). Diese Fachgutachten sind die Grundlage für die in UVS, Umweltbericht und LBP entwickelten Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung sowie Ausgleich und Ersatz. Diese beinhalten auch spezielle artenschutzrechtliche Maßnahmen.</p> <p>So sind für die vom Vorhaben betroffenen Arten vor Beginn der Bautätigkeiten in den Maßnahmen M8, M11, M11a, M12, M13, M14, M15, M16, M17 vorgezogene Maßnahmen vorgesehen (z. B. Baumpflanzungen vor Beginn der Bautätigkeiten, Untersuchung von zu fällenden Bäumen durch faunistische Gutachter, Schaffung von Ersatzhabitaten, Vorgezogene funktionssichernde Maßnahme für die Mauereidechse usw.). Die Baumpflanzungen im Rosensteinpark erfolgen vor bzw. mit Beginn der Bautätigkeiten. Die wertvollen Parkbäume werden begleitend zu den Bautätigkeiten überwacht (Maßnahme M 18)</p> <p>Durch die vorgesehene Maßnahme M10 wird im Rahmen der ökologischen Baubegleitung sichergestellt, dass die Eingriffe so gering wie möglich gehalten werden.</p>
19.1 24.02.2009	Die SSB gibt folgende Stellungnahme ab: In Kapitel 7.4 Teilmaßnahme Neckartalstraße / Verlegung Stadtbahnhaltestelle Wilhelma der Begründung müsse es heißen: "...liegt daher um ca. 200 m versetzt in der..." statt 130 m.	Der Anregung wurde gefolgt. Die Begründung wurde wie vorgeschlagen angepasst.

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
19.2	In Kapitel 8. Städtebauliche Konzeption / Freiflächenkonzept der Begründung sollte vermerkt werden, dass im Zuge des Straßenraumumbaus der Pragstraße im Bereich zwischen der neuen Haltestelle Rosensteinpark und der Haltestelle Rosensteinbrücke die den Stadtbahnkörper begrenzenden Bordsteine nicht verändert werden und es sich somit bei den Abstandsmaßen zwischen Gleisachse und Bordstein um Bestandsmaße handelt. Erläuterung: Diese Abstandsmaße sind nach den heute geltenden Vorgaben um ca. 10 cm zu gering und dürften bei einem Neubau so nicht mehr realisiert werden.	Im Plan als unveränderbarer Bestand berücksichtigt.
19.3	Die heute in Schotter ausgeführten Stadtbahngleise in der Pragstraße, die im Zuge des Projektes Rosensteintunnel nicht umgebaut werden, könnten allenfalls im Zuge von Gleiserneuerungsarbeiten in einen Rasenbahnkörper umgewandelt werden. Eine Verpflichtung, dies zu tun, dürfe aus dem Bebauungsplan für die SSB AG nicht erwachsen. Da der Bebauungsplan planfeststellungsersetzenden Charakter haben sollte, schlägt die SSB nach Rücksprache mit dem Ref.15 des RP Stuttgart (Planfeststellungsbehörde) folgende Formulierung für Kapitel 9.3 Verkehrsflächen (Verkehrsrün) der Begründung vor: "Die restlichen Gleisflächen in der Pragstraße können als Option langfristig, zum Beispiel im Rahmen von Gleiserneuerungsarbeiten, entsprechend umgebaut werden."	Der Anregung wurde gefolgt. Die Begründung wurde wie vorgeschlagen angepasst.
19.4	Zudem sollten diese Flächen im Lageplan mit einem anderen Grünton oder einer zusätzlichen Schraffur verweisen werden, damit sich diese Bereiche klar von den Abschnitten abheben, die im Rahmen des Projektes Rosensteintunnel zu Rasenbahnkörpern umgebaut werden und somit auch Teil des LBP sind.	Der Anregung wurde gefolgt. Eine Konkretisierung in den Textfestsetzungen des Bebauungsplans ist erfolgt.
19.5	Dasselbe gelte für die Gleise im Bereich des Wilhelmatheaters, die im Rahmen des Projektes Rosensteintunnel nicht umgebaut werden. Hier sei zu beachten, dass im Bereich der beweglichen Teile	Der Anregung wurde gefolgt. Die Festsetzungen im Bebauungsplan wurde im Kurven- und Kreuzungsbereich in gelbe Verkehrsfläche geändert.

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	der dort vorhandenen Weichen aus technischen Gründen ohnehin kein Rasenbahnkörper möglich ist.	
19.6	Die Formulierung im Kapitel 10. Örtliche Bauvorschriften zu den Plakatvitri- nen auf den Stadtbahnhaltestellen (hier nur die Haltestelle Rosensteinpark) kann die SSB so nicht mittragen, da sie nicht dem Status Quo ihrer heutigen Haltestelle Rosensteinpark sowie sonstigen Stadtbahnhaltestellen entspreche. Ihr Textvorschlag: „Zulässig sind an Stadtbahnhaltestellen pro Bahnsteig 2 freigestellte, beleuchtete Plakatvitri- nen.“	Vorschlag beachtet.
19.7	Die Fußgängeraufstellfläche im Bereich zwischen den Gleisen der U14 und dem abzweigenden Betriebsgleis Richtung Pragsattel erschiene im Lageplan sehr klein.	Nach der Umplanung werden die Aufstellflächen vergrößert.
19.8	Es soll beachtet werden, dass an sämtlichen Stadtbahngleisen, die im Zuge der Realisierung des Projektes Rosentunnel verändert werden, aufgrund des planfeststellungsersetzenden Charakters des Bebauungsplanes im Lageplan die entsprechenden Angaben zur Trassierung vermerkt sein müssen. Die SSB teilt mit, dass hierzu noch detaillierte Angaben der Technischen Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen des Landes Baden-Württemberg erhalten werden würden. Die SSB sichert zu, dass die nötigen Angaben geliefert werden.	Dem Hinweis wurde gefolgt.
19.9	Aus demselben Grund müssten die Standorte der Fahrleitungsmaste der Stadtbahn im Lageplan gekennzeichnet sein, da für diese ansonsten ein separates Verfahren durchzuführen sei.	Dem Hinweis wurde gefolgt.
19.10	Im Rahmen der Planabstimmung wurde mitgeteilt, dass entlang des Stadtbahnkörpers nur schmalkronige Bäume gepflanzt werden dürften. Nach Aussage entspreche die im Bebauungsplan erwähnte Winterlinde diesen Vorgaben. Die SSB geht davon aus, dass die entsprechende Pflege (Rückschnitt...) im notwendigen Umfang durch das Garten- und Grünflächenamt erfolgt.	Die vorgeschlagene Baumart (Winterlinde) entspricht nicht den Vorgaben. Als Ersatz wird ein schmalkroniger Ahorn vorgeschlagen. Das Garten-, Friedhofs- und Forstamt übernimmt die Pflege der Bäume.

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
20.1 24.02.2009	Die Handwerkskammer Region Stuttgart bringt keine Bedenken und Anregungen vor.	Keine weitere Beteiligung am Verfahren.
21.1 09.03.2009	Das Amt für Umweltschutz gibt folgende Stellungnahme ab: Aus Sicht des Naturschutzes bestehen gegen das Vorhaben keine grundsätzlichen Bedenken. Die in ihren Stellungnahmen zum Scoping vom 13.02.2006 und zum Verfahren am 27.12.2007 geforderten Unterlagen lägen vollständig und ausreichend umfangreich vor. Die naturschutzrechtlichen Vorschriften der Eingriffsregelung, des Artenschutzes sowie des Landschaftsschutzes werden darin ausführlich und im Wesentlichen ausreichend dargestellt und die naturschutzfachlichen Belange ausreichend berücksichtigt.	Kenntnis genommen.
21.2	Durch das Vorhaben komme es zu dauerhaften, randlichen Beeinträchtigungen des FFH/LSG-Gebietes Rosensteinpark , der im 20. Jahrhundert bereits ca. 30 ha an Fläche verloren habe. Die mit dem Antragsvorhaben verbundenen Verluste seien aus fachlicher Sicht bedauerlich, lägen aber mit einem Flächenverlust von 2 600 m ² oder 0,5 % der Parkfläche unterhalb der Erheblichkeitsschwelle. Die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft und der Erholungsfunktion seien vorbildlich soweit als möglich vermieden und die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen minimiert worden.	Kenntnis genommen.
21.3	Insbesondere seien unter der Voraussetzung der Einhaltung der Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans die Belange des Artenschutzes ausreichend berücksichtigt. Die FFH-Verträglichkeit des Vorhabens sei bei Einhaltung dieser Voraussetzungen nachgewiesen und es verblieben keine erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne der FFH-Richtlinie.	Kenntnis genommen
21.4	Weitere Untersuchungen seien nicht erforderlich. Eine formelle Gestattung (Erlaubnis, Befreiung) von landschaftsschutzrechtlichen Vorschriften bedürfe es nicht, wenn die u. g. Konkretisierungen in der Darstellung erfolgen. Die Darstellung der Antragsunterlagen sollte in folgenden	Den Anregungen wird wie nachfolgend beschrieben gefolgt. Allerdings sind für alle Maßnahmen, die nicht Gegenstand von konkreten Festsetzungen sind (BE-Flächen, neuer Hangquerweg), gesonderte naturschutz-

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	Punkten konkretisiert werden:	rechtliche Genehmigungen auf Grundlage der im LBP für die planungsrechtlich festgesetzten wie die nicht planungsrechtlich festgesetzten Maßnahmen ermittelten Eingriffstatbestände und den dazu entwickelten Maßnahmen erforderlich.
21.5	Eingriff und Ausgleich bei nach § 32-NatSchG besonders geschützten Biotopen Die Eingriff und der Ausgleich im Bereich der besonders geschützten § 32-Biotope sei in den Unterlagen nicht separat und ausreichend deutlich herausgestellt. Es wird gebeten, die Flächenverluste zu quantifizieren und die Art des flächen- und wertgleichen Ausgleichs in einer separaten Karte darzustellen.	Die Eingriffe in § 32-Biotope werden in der tabellarischen E/A-Bilanz detaillierter aufgegriffen und ggf. in einer separaten Karte im LBP gesondert dargestellt. Allerdings erfolgen Eingriffe in nach § 32 NatSchG besonders geschützte Biotope auch außerhalb der Festsetzungen des Bebauungsplanes – also in planungsrechtlich als Außenbereich geltenden Flächen – , so dass für diese Bereiche separate Genehmigungen erforderlich werden.
21.6	Landschaftspflegerischer Begleitplan, E/A-Bilanz, Anhang 1 Die Einstufung der Biotoptypen im Landschaftspflegerischen Begleitplan sollte korrigiert werden (s. Anlage). Die Wertstufe der Gehölze mit § 32-Qualität sei auf 5 zu reduzieren.	Die Wertstufe 5 für die § 32-Biotope wird gemäß der Stellungnahme vom Amt für Umweltschutz (Anlage) übernommen.
21.7	FFH-Verträglichkeitsprüfung und besonderer Artenschutz Die Untersuchungen haben ergeben, dass die Schutzziele des FFH-/LSG Gebietes Rosensteinpark durch das Vorhaben nicht erheblich beeinträchtigt werden. Voraussetzung hierzu sei die vorgesehene biologische Baukontrolle. Diese sollte durch ein externes landschaftsökologisches Büro erfolgen. Bäume, bei denen besondere Schutzmaßnahmen ergriffen werden müssten, sollten vor Beginn der Bauarbeiten gekennzeichnet werden.	Die vorgeschlagene Maßnahme ist bereits vorgesehen, wurde aber weniger detailliert beschrieben. Maßnahmenbeschreibung für Maßnahme Nr. 10 im LBP wird wie folgt ergänzt: „Die ökologische Baubegleitung erfolgt durch ein externes landschaftsökologisches Büro.“ Dieses sorgt u. a. dafür, dass Bäume, bei denen besondere Schutzmaßnahmen getroffen werden müssen, vor bzw. mit Beginn der Bauarbeiten gekennzeichnet werden.
21.8	Landschaftsbild/ Erholungsfunktion Die Vorlage komme zum Schluss, dass nach Abschluss der Baumaßnahme und Umsetzung der landschaftspflegerischen	Die Darstellung in UVS; Umweltprüfung und LBP entsprechen dem Stand der Technik und erfüllen alle rechtlichen Vorgaben.

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	<p>Maßnahmen kein Eingriff in das Schutzgut Landschaftsbild verbleibt. Zur Erläuterung der lediglich verbalen Darstellung wird eine Visualisierung der vorhabensbedingt nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes in folgenden Bereichen empfohlen: Tunnelmund am Neckarprallhang (auch in Zusammenhang mit dem Eingriff durch das Projekt S 21), Betriebsgebäude am Neckarprallhang, Halbhöhenweg, Tunnelmund und Abluftkamin am Nordrand Wilhelma/Pragstraße.</p>	<p>Insbesondere aus den vorliegenden Planunterlagen sowie den zugehörigen Erläuterungen und Beschreibungen gehen die für das Schutzgut Landschaft / Erholung resultierenden Beeinträchtigungen eindeutig hervor. Eine weitere Visualisierung im Rahmen von UVS, Umweltbericht und LBP ist nicht erforderlich. Zur Beratung in den Gremien und zur öffentlichen Auslage werden Visualisierungen erarbeitet.</p> <p>Neben den Darstellungen o. g. Unterlagen liegen weitere Materialien vor, aus denen die Gestaltung und die Wirkung des Vorhabens auf das Stadt- und Landschaftsbild und somit die Erholung auswirken wird. Es handelt sich um ein Geländemodell für den Bereich Neckarknie mit S21-Brücke und Tunnelportal Rosensteintunnel sowie um die Planzeichnungen für die S21-Brücke und die Tunnelportale.</p> <p>Eine weitere Aufbereitung zu Zwecken der Visualisierung ist für die Präsentation des Projektes in den städtischen Gremien sicherlich sinnvoll, nicht jedoch Aufgabe von UVS, Umweltprüfung und LBP.</p> <p>Oberirdische Betriebszugänge, Tunnelportale bzw. Abluftkamin sind in den vom Architekt erstellten Schauplänen anschaulich, tws.isometrisch dargestellt und den städtischen Ämtern vorgestellt worden.</p>
21.9	<p>Nach Auffassung des Amts für Umweltschutz verbleibe bei immerhin 6-jähriger Bauzeit eine erhebliche, bauzeitliche Beeinträchtigung des Schutzguts Erholung. Laut Vorlage könne dieser erst nachträglich ausgeglichen werden und wird - u. a. durch Verbesserungen der</p>	<p>Während der Bauzeit kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Erholung über längere Zeiträume hinweg. Diese wird kompensiert durch nach Beendigung der Maßnahme verbesserte Wegebeziehungen</p>

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	<p>Radwegebeziehungen im Umfeld des Parks - erst später kompensiert. In unserer Stellungnahme vom 27.02.2007 wären deshalb naturkundliche Führungen angeregt worden. Auch Begehungen des Baufeldes für die Öffentlichkeit mit Erläuterungen z. B. zur biologischen Baukontrolle, spezielle Wilhelma-Führungen etc. könnten eine gewisse Kompensation für die Beeinträchtigung der Erholungsfunktion schaffen.</p>	<p>und neue Gestaltungen (Pragstraße, Wilhelma vorfeld, neuer Hangquerweg).</p> <p>Führungen auf das Baufeld und in der Wilhelma sind sicher wünschenswert, führen aber nicht zu einer Vermeidung oder Verminderung der Beeinträchtigungen und führen auch nicht – da sie nicht im Kontext der Beeinträchtigung stehen – zu einer Kompensation im Sinne des Naturschutzrechtes.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p>
21.10	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass die erforderliche Optimierung der bauzeitlichen alternativen Verkehrsführung für Fußgänger und Fahrradfahrer in den Unterlagen noch fehlt.</p>	<p>Die provisorischen Fuß- und Radwegbeziehungen sind abhängig von den späteren Bauphasen und können zu diesem Zeitpunkt im Einzelnen noch nicht festgelegt werden. Es wird jedoch zugesagt, diese mit den zuständigen Behörden (Amt für öffentliche Ordnung, etc.) abzustimmen</p> <p>Die Darstellung alternativer Wege-Beziehungen muss nicht zwingend in UVS, Umweltbericht und LBP erfolgen. Sie könnte auch Gegenstand der Begründung werden.</p> <p>Da die Unterbrechung der Wegebeziehungen nicht zu Eingriffen im Sinne des Naturschutzgesetzes führt oder gegen andere Gesetze verstößt, dennoch eine erhebliche Beeinträchtigung für das Schutzgut Mensch im Sinne fußgänger- und radfahrerfreundlicher Wegebeziehungen ist, wird dies im Rahmen des Umweltberichts behandelt werden.</p>
21.11	<p>Neuordnung der Wegebeziehungen Bei der Neuordnung der Wegebeziehungen entsteht durch den quer durch den Hang geplanten, barrierefreien Halbhöhenweg auch ein Eingriff in Natur und Landschaft durch Versiegelung, Beseiti-</p>	<p>Das Wegekonzept war Gegenstand mehrfacher Planabstimmung. Aufgrund der mit der Planfeststellung für das Bahnprojekt S 21 vorgegebenen Rahmenbedingungen ist eine neue Wege-</p>

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	gung des Baumbestandes und je nach Ausbaugrad ggf. negative Veränderungen des Landschaftsbildes, der nicht separat und ausreichend deutlich dargestellt ist. Hier sollte auch Kompensationsmöglichkeiten durch Wegfall nicht unbedingt benötigter alter Wege geprüft werden.	führung quer zum Hang des Rosensteinparks unter Gesichtspunkten einer vernünftigen Führung von Fuß- und Radwegeverbindungen zwingend. Der Halbhöhenweg ist nicht Gegenstand der planungsrechtlichen Festsetzungen und liegt planungsrechtlich im Außenbereich / unbeplanten Bereich. Insofern ist für ihn eine separate landschaftsschutzrechtliche und naturschutzrechtliche Genehmigung erforderlich. Dennoch wurden die mit dem Weg verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft im LBP ermittelt und dargestellt. Die mit dem Weg verbundenen Eingriffe sind auch in der EA-Bilanz enthalten. Weiterhin wurden zum Ausgleich Maßnahmen festgesetzt.
21.12	Zum Bebauungsplan, A. Planungsrechtliche Festsetzungen VG ₁ – VG ₆ : Die Wiesensaatgutmischungen sollten gebietsheimisch sein.	Der Anregung wurde gefolgt.
21.13	Verlauf der SSB Gleistrasse an der Neckartalstraße im LSG Die geringfügige Verschwenkung der Gleistrasse um wenige Meter in das LSG sei nicht erheblich. Der Rasenbahnkörper sei mit einer artenreichen, gebietsheimischen Saatgutmischung zu begrünen.	Der Anregung kann nicht gefolgt werden, da Weichen vorhanden sind.
21.14	Gleistrasse in der Pragstraße Es wird empfohlen, auch für die Gleistrasse in der Pragstraße Rasenbahnkörper vorzusehen. Erst dann werde die Aufwertung des Parkumfeldes durch den Straßenrückbau und die Anpflanzung von Verkehrsgrün voll wirksam.	Der Anregung kann nicht gefolgt werden. Wird im Bebauungsplan nicht festgesetzt.
21.15	Grundwasserschutz Der Planbereich befände sich im Wesentlichen innerhalb der „Kernzone“ des Heilquellenschutzgebiets. Der westliche Teilbereich erstreckte sich noch bis in die „Innenzone“ (Verordnung des Regierungspräsidiums Stuttgart zum Schutz der staatlich anerkannten Heilquellen in Stuttgart-Bad Cannstatt und Stuttgart-	Im Textteil des Bebauungsplans ist der Hinweis auf das Heilquellenschutzgebiet aufgeführt.

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	Berg vom 11.Juni 2002).	
21.16	Die Baumaßnahmen würden bereichsweise in das Grundwasser einbinden. Bereits im Planungsprozess wäre die Tunnelplanung auf die Belange des Grundwasserschutzes abgestimmt und optimiert. Für die Realisierung des Vorhabens sei für die Baumaßnahmen im Grundwasser ein wasserrechtliches Erlaubnisverfahren sowie eine Befreiung von Verboten der Heilquellenschutzgebietsverordnung erforderlich. Die entsprechenden Anträge seien bereits beim Amt für Umweltschutz –untere Wasserbehörde eingereicht und in Bearbeitung.	Kenntnis genommen.
21.17	In dem wasserrechtlichen Verfahren würden die geplanten Eingriffe abschließend geprüft und die zum Schutz des Grundwassers ggf. noch erforderlichen Auflagen erteilt.	Kenntnis genommen.
21.18	Gegen den Bebauungsplanentwurf mit Begründung und Umweltbericht vom 12.12.2008 würden keine Einwände erhoben. Die Belange des Grundwasserschutzes seien ausreichend berücksichtigt. Im Textteil zum Bebauungsplan sollten unter „C. Hinweise, Heilquellen ...“ die bestehenden Ausführungen lediglich durch einen kurzen Hinweis auf die Lage des Vorhabens in der Kern- und in der Innenzone sowie auf die Schutzgebietsverordnung ersetzt werden.	Der Anregung wurde gefolgt. Der Textteil zum Bebauungsplan wurde wie gewünscht modifiziert.
21.19	<p>Altlasten/Schadensfälle</p> <p>Gegenüber der Planung bestünden keine Bedenken, sofern die folgenden Hinweise beachtet werden.</p> <p>Auf die folgenden altlastverdächtigen Flächen werde hingewiesen. Mit Bodenverunreinigungen sei zu rechnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - „Altablagerung Mühlkanal“ (ISAS-Nr. 3975, siehe Lageplan): Verfüllung eines ehem. Mühlkanals mit Erdaushub, Bauschutt sowie untergeordnet Schlacke und Hausmüll. Bei Erdarbeiten wurden Verunreinigungen durch PAK, MKW und Schwermetalle festgestellt. - „Altstandort ehem. Cannstatter Str. 	Der Anregung wurde gefolgt. Die Altlastenflächen werden im Textteil zum Bebauungsplan unter Hinweise aufgeführt.

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	212“ (ISAS-Nr. 754): das Grundstück wurde durch diverse altlastenrelevante Betriebe genutzt.	
21.20	Es wird empfohlen, den genauen Erkundungsstand einzelner Flächen vor Baubeginn im Informationssystem Altlasten (ISAS) beim Amt für Umweltschutz abzufragen (Telefon: 216-5151, Telefax: 216-2425).	Empfehlung wird berücksichtigt.
21.21	<p>Bodenschutz</p> <p>Die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen M 20 und M 21 seien evtl. für die anderen Naturgüter anrechenbar, für das Naturgut Boden jedoch würden diese Ansätze aus folgenden Gründen nicht geteilt. Ausgehend aus u. g. Einwänden dürfte die Bilanz sich geringfügig verschlechtern. Es wird gebeten, die Maßnahmen anzupassen und eine neue Bilanz vorzulegen.</p>	Der Anregung wurde nicht gefolgt.
21.22	<p>zu M 20 (LBP): Die Neuanlage von Vegetationsflächen im Bereich der Neckar- und Pragstraße würden als Ausgleich mit der angesetzten Qualitätsstufe „sehr gering“ anerkannt.</p> <p>Die Flächen des Fuß- bzw. Radweges seien jedoch nur eine andere Form der Versiegelung und müssten daher aus der Bilanz mit Qualitätsstufe „keine Funktion“ aus der Maßnahme herausgerechnet werden.</p> <p>Auch wenn Fuß- bzw. Radwege mit wassergebundenen Wegedecken hergestellt werden, seien diese als versiegelte Bereiche zu betrachten (Bauwerk!), da das Planum mit einem Verdichtungsgrad von 97% nahezu wasserundurchlässig wirkt und natürlich auch einen Bewuchs durch Vegetation verhindert.</p>	Die geplanten Fuß- und Radwege im Vorhabensbereich wurden nicht in die Bilanz mit eingerechnet. Dies bedeutet, dass ihnen kein Wert beigemessen und sie somit der Qualitätsstufe ‚keine Funktion‘ zugeordnet werden. Die in Maßnahme M20 beschriebene Anlage von breiten Fuß- und Radwegen gelten als Aufwertung in das Schutzgut Landschaftsbild/Erholung ein. In der Maßnahme 20 werden vor allem Entsiegelungsmaßnahmen in Prag- und Neckartalstraße durch Umwandlung von Asphaltflächen in Verkehrsgrün beschrieben, die sich auf das Schutzgut Boden positiv auswirken. Allein diese entsiegelten Flächen gehen in die E/A-Bilanz ein.
21.23	zu M 21 (LBP): Für die Trassen der Straßenbahn gelte, dass das Planum mit einem höherem Verdichtungsgrad als Fuß- und Radwege hergestellt werden (s. o.). Zusätzlich würden, auch wenn das Schotterbett begrünt werde, diese Flächen entwässert! Bodenfunktionen wie die des Wasserkreislaufes würden somit komplett unterbunden. Einer Einstufung dieses	Die Rasengleiskörper stehen zwar nicht in direktem Kontakt zum anstehenden Boden, dennoch finden in sehr geringem Maß Bodenfunktionen statt wie z. B. Retention, Evaporation, Filterung und Pufferung von Schadstoffen. Diese Funktionen sind gegenüber natürlich gewachse-

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	Schotters mit der Bodenfunktion „sehr gering“ werde von unserer Seite daher abgelehnt und sei in der Bilanz mit der Qualität „ohne Funktion“ zu berechnen.	<p>nem Boden in der freien Landschaft zwar sehr gering, müssen aber dennoch gegenüber einer vollständig versiegelten Fläche Berücksichtigung im Sinne einer Aufwertung finden. Die Bewertung der Böden erfolgt in insgesamt 6 Qualitätsstufen (0 - 5). Eine Einordnung in Qualitätsstufe 1 erschien daher gerechtfertigt. Aufgrund der geringen Erdüberdeckung und der damit verbundenen sehr geringen Leistungserbringung im Naturhaushalt wird eine Reduktion der Qualitätsstufe auf 0,5 vorgenommen. Die Bilanzierung der Bodenindexpunkte wird unter Berücksichtigung der geänderten Strecken mit Rasenbahnkörper entsprechend angepasst.</p> <p>In der E-/A-Bilanz wird zudem berücksichtigt, dass die Einrichtung von Rasenbahnkörpern schutzgutübergreifende Ausgleichswirkung hat, da sie sich positiv auf die Schutzgüter Klima/Luft (Aufnahme von Schadstoffen, Kühlung), Mensch (Lärminderung) und Wasser bzw. (Retention von Niederschlagswasser) auswirkt.</p>
21.24	<p>Immissionsschutz Aus Sicht des anlagenbezogenen Immissionsschutzes sei vor allem die 6-jährige Bauphase zu betrachten. Deshalb sei im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens vom Ingenieur-Büro Heine + Jud eine Lärmprognose über Baulärm-Immissionen erstellt worden. Die Lärmprognose erfasse verschiedene Baustellenabschnitte unter schwerpunktmäßiger Berücksichtigung lärmrelevanter Baumaschinen, Baugeräte und Bauverfahren, die bei der Ausführung der Baumaßnahmen sowie der Neben-, Baufolge- und Rückbaumaßnahmen zu schädlichen Umwelteinwirkungen in der Nachbarschaft führen können. Zur Beurteilung des prognostizierten</p>	Kenntnis genommen.

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	Baulärms werde die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm-Geräuschimmissionen und zur Bewertung der Grundsatz des Minimierungsgebotes gemäß § 22 BImSchG herangezogen.	
21.25	An einzelnen Immissionsorten sei zu erwarten, dass die Immissionsrichtwerte gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm überschritten werden. Die prognostizierten Baulärmüberschreitungen würden auf der Seite 13 der Baulärmprognose zusammenfassend dargelegt. Baustellen seien so genannte nicht genehmigungsbedürftige Anlagen i. S. des § 22 BImSchG. Danach gelte primär der Grundsatz, diese Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.	Kenntnis genommen
21.26	Nach Durchsicht der Baulärmprognose sind im Hinblick auf das Minimierungsgebot des § 22 BImSchG mit Schreiben vom 1.12.2008 organisatorische und technische Maßnahmen zur Baulärmreduzierung vorgeschlagen worden, die bis auf eine Maßnahme im landschaftspflegerischen Begleitplan berücksichtigt sind. Die fehlende Maßnahme ergibt sich aus der Seite 10 der Baulärmprognose: Bei der Baustelleneinrichtung Busparkplatz Wilhelma ist eine 4 m hohe Lärmschutzwand zu erstellen. Die genaue Lage der Lärmschutzwand könne als braun eingezeichnete Linie der Lärmkarte der Situation 04 des Gutachtens entnommen werden.	Der LBP wird in Bezug auf M1 in Text und Karte entsprechend ergänzt. Eine provisorische Lärmschutzwand wird erstellt. Die Wirkung wird mit Vorher- / Nachher-Messungen kontrolliert.
21.27	Auch die Maßnahme zur Staubminderung während der Bauphase sei im landschaftspflegerischen Begleitplan enthalten. Diesbezüglich wird folgende Ergänzung empfohlen: Zur Vermeidung bzw. Verminderung der baubedingten Staubemissionen wird empfohlen, einen Staubminderungsplan mit Überwachungskonzept gemäß dem	Baustellenbezogene Staubminderungsmaßnahmen werden im Bauvertrag vorgesehen.

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	"Merkblatt zur Staubminderung auf Großbaustellen" der Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz, Immissionschutzbehörde aufzustellen und entsprechend umzusetzen.	
21.28	Nach dem Umweltbericht seien Erschütterungen nicht zu erwarten, aber auch nicht völlig auszuschließen. Diesen Sachverhalt soll im Folgenden konkretisiert werden:	
21.29	Sprengarbeiten seien nicht zu erwarten. Beim Straßenrückbau müssten keine Betontragschichten aufgebrochen werden. Es gäbe keine Baustraßen in unmittelbarer Nähe von Immissionsorten. Die Erschütterungswirkungen durch den Einsatz eines Hydraulikmeisels am Neckartalrand wird als gering eingestuft, da der Einsatz in nicht offener Weise erfolgt und sich in unmittelbarer Nähe keine Immissionsorte befinden.	Kenntnis genommen.
21.30	Relevante Verdichtungsarbeiten gäbe es nur bei der Überschüttung der offenen Bauweise an der Prag -und Neckartalstraße. Es wird empfohlen, diese Arbeiten im Bereich von Wilhelmgebäuden nicht dynamisch, sondern mit statischen Verdichtungsgeräten durchzuführen.	Der Hinweis wird berücksichtigt.
21.31	Rammpfähle würden lediglich im Bereich des Leuzetunnels eingesetzt. Diesbezüglich könnten relevante Erschütterungseinwirkungen auf die nächstgelegenen Immissionsorte nicht vollständig ausgeschlossen werden. Über Umfang und Notwendigkeit einer gutachterlichen Begleitung würden das Tiefbauamt und das Amt für Umweltschutz zu Beginn dieser Arbeiten bei einem Ortstermin entscheiden.	Über die Notwendigkeit wird in Abstimmung mit dem Amt für Umweltschutz zu gegebener Zeit entschieden.
21.32	Es wird empfohlen, die vorgeschlagenen Maßnahmen bezüglich der Bauphase bei der Ausschreibung in das technische Leistungsverzeichnis aufzunehmen und im Bauvertrag zwischen dem Tiefbauamt und der Baufirma zu berücksichtigen.	Der Hinweis wird berücksichtigt.
21.33	An der Pragstraße auf Höhe des Schaubauernhofes der Wilhelma sei die Lüftungszentrale des Tunnels mit drei Abluftkaminen geplant. Da es sich hierbei um anlagenbezogenen Lärm handele,	Die Grenzwerte werden für die Auslegung der Anlage und evtl. damit verbundene Schallschutzmaßnahmen vorgegeben.

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	<p>muss die TA Lärm als Beurteilungsgrundlage herangezogen werden. Die nächstgelegene schutzbedürftige Bebauung befinde sich in der Pragstraße 136 (Landespolizeidirektion), für die ein nächtlicher Immissionsrichtwert von 50 dB(A) gilt. Der Schutzanspruch für Parkanlagen (Wilhelma) sei hinreichend gewahrt, wenn ein Immissionsrichtwert von 60 dB(A) für die Tageszeit nicht überschritten werde. Bei der schalltechnischen Auslegung der Lüftungsanlage sollte dieser Sachverhalt berücksichtigt und der Stand der Technik eingehalten werden. Der von <u>einer</u> Kaminmündung abgestrahlte Schalleistungspegel darf einen Wert von $L_{WA} = 90$ dB(A) nicht überschreiten. Für die Wandung der Kamine ist ein bewertetes Schalldämm-Maß von mindestens $R_W = 30$ dB erforderlich.</p>	
21.34	<p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wären auch die Schallimmissionen durch das Leuzebad ermittelt worden. Die Berechnung der Beurteilungspegel erfolgte gemäß der 18. BImSchV – Sportanlagenlärmschutzverordnung - für den Beurteilungszeitraum innerhalb der Ruhezeiten von 13 bis 15 Uhr an Sonn- und Feiertagen. Die Immissionsrichtwerte würden für diesen Beurteilungszeitraum und damit auch für die anderen Beurteilungszeiträume an allen maßgeblichen Immissionsorten eingehalten.</p>	<p>Kenntnis genommen. Der Umweltbericht und die UVS werden wie folgt ergänzt: Bezüglich der Lärmwirkungen des im Geltungsbereich des Bebauungsplans liegenden Leuzebades wurde geprüft, inwieweit die von dem Betrieb ausgehenden Lärmemissionen zu Beeinträchtigungen bzw. zu Überschreitungen von Lärmimmissionsgrenzwerten in umliegenden schutzbedürftigen Bereichen führen könnte. Die Berechnung der Beurteilungspegel erfolgte gemäß der 18. BImSchV – Sportanlagenlärmschutzverordnung - für den kritischsten Beurteilungszeitraum innerhalb der Ruhezeiten von 13 bis 15 Uhr an Sonn- und Feiertagen. Die Immissionsrichtwerte werden für diesen Beurteilungszeitraum und damit auch für die anderen Beurteilungszeiträume an allen maßgeblichen Immissionsorten eingehalten.</p>
21.35	<p>Klimaschutz/Lärmschutz Gegen den Bebauungsplanentwurf und seine Begründung bestehen aus stadtklimatischer Sicht keine grundsätzlichen</p>	<p>Die redaktionellen Änderungen wurden in den Umweltbericht und</p>

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	Bedenken. Die Einarbeitung der Belange inklusive vertiefender Untersuchungen bezüglich Lärm- und Luftschadstoffbelastung fand maßgeblich im Rahmen einer regelmäßig tagenden Arbeitsgruppe und teilweise auch im Direktkontakt statt, insofern entspricht der aktuelle Entwurf mit Begründung und Umweltbericht bzw. Umweltverträglichkeitsstudie den stadtklimatisch begründeten Vorstellungen, wobei davon ausgegangen wird, dass noch einige redaktionelle Anmerkungen eingearbeitet werden.	in die Begründung aufgenommen.
21.36	Im Hinblick auf die Maßnahme 23 des Luftreinhalte-/Aktionsplans Stuttgart (Entstaubung Tunnelabluft) wird angeregt, dass die bis jetzt vorliegenden Aussagen zur Tunnelabluftentstaubung fachlich untermauert werden. Hierzu habe ich Ihres Wissens das Tiefbauamt ein Gutachten in Auftrag gegeben, das technische und wirtschaftliche Gründe gegen eine Entstaubung aufzeige.	Die Studie vom 14.08.2006 zur Tunnelabluftreinigung / Abluftfilteranlagen erstellt durch Fachbüro für Tunnellüftungen HBI Haerter Ingenieure hat ausreichende Aussagen getroffen bzgl. der Begutachtung und Auswertung der gesammelten Erfahrungen von nationalen und internationalen Tunnelbetreibern, Ergebnissen und Auswirkungen zum Thema Abluftreinigung.
21.37	Ein weiterer Hinweis betreffe den Planungshorizont: Es sollte durchgängig klar dargestellt werden, dass das gewählte Prognosejahr für Plan- und Nullfall 2020 ist. Sämtliche prognostizierten Ergebnisse der Fachgutachten Lärm bzw. Luftschadstoffe beziehen sich ausschließlich auf dieses Jahr. Beide Gutachten benutzen als Eingangsdaten dabei dieselben Verkehrsprognosewerte (2020).	Der Anregung wird gefolgt und die Angaben für das Schutzgut Klima und Luft bzw. Mensch entsprechend geändert.
21.38	Für die Berechnung einer zukünftigen Luftschadstoffbelastung würden außer der Verkehrsmenge auch die prognostizierten Emissionen eine entscheidende Rolle spielen. Diese lägen mit jedem Jahr vor 2020 etwas höher. Um also bei einer früheren Inbetriebnahme des Tunnels als 2020 (frühestens 2015!) auf der sicheren Seite zu sein (worstcase hinsichtlich Verkehrsmenge und Emission) hat der Gutachter in Absprache mit dem Amt für Umweltschutz für die Festlegung der Verkehrsemissionen das Jahr 2015 gewählt. Dieser Sachverhalt sei in der Umweltverträglichkeitsstudie missverständlich dar-	Änderung für den Eingangsschnitt Kap. 6.5/ UVS: ,Für die Berechnung der Luftschadstoffbelastung im Prognose 0 Fall spielen neben der Verkehrsmenge auch die motoren-spezifischen Emissionsfaktoren eine entscheidende Rolle. Diese liegen in den Jahren vor 2020 etwas höher als in den Jahren nach 2020, da mit dem technischen Fortschritt eine Verringerung der motorenspezifischen Emissionsfaktoren sowie mit ei-

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	<p>gestellt. Daher wird empfohlen, ausschließlich vom Prognosejahr 2020 zu schreiben (s. Seite 35, 3. Absatz und Seite 46, Abschnitt 6.5, 1. und 2. Absatz) und die Überlegungen hinsichtlich einer früheren Inbetriebnahme im Abschnitt 6.5, S.46 „Prognosenullfall, Schutzgut Klima/Luft“ ausführlich darzustellen.</p>	<p>ner Änderung der Zusammensetzung der Fahrzeugflotte gerechnet wird. Bei einer früheren Inbetriebnahme des Tunnels als 2020 - frühester Zeitpunkt wäre 2015 - würde bei Berechnung der Luftschadstoffbelastungen auf der Grundlage der für das Jahr 2020 geltenden Emissionsfaktoren somit eine Unterschätzung der Belastung erfolgen. Diese (auch auf Grund des langen Prognosezeitraums) denkbare Unterschätzung der künftigen Belastungssituation wird jedoch durch die Anwendung der für 2015 prognostizierten Emissionsfaktoren bei gleichzeitiger Annahme der prognostizierten Verkehrsmengen für das Jahr 2020 vermieden. Durch die Berechnung der Luftschadstoffbelastung auf der Grundlage der höheren Emissionsfaktoren wie sie für das Jahr 2015 gelten mit den höheren Verkehrszahlen, wie sie für das Jahr 2020 prognostiziert werden, wird ein worst case scenario“ gerechnet im Sinne einer „schlimmsten anzunehmenden möglichen Luftbelastung“.</p>
21.39	<p>Energie Folgende Maßnahmen zur Bedarfsminderung seien bei Abschluss eines städtebaulichen Vertrags zu übernehmen (GRDRs 638/2002 und GRDRs 909/2002): „Der Vorhabenträger / Bauherr verpflichtet sich, die Gebäude so zu errichten, dass der spezifische Jahres-Primärenergiebedarf (q_p“ für Wohngebäude und q_p' für Nicht-Wohngebäude) und der spezifische, auf die wärmeübertragende Umfassungsfläche bezogene Transmissionswärmeverlust H_T' um 15 % gegenüber der gültigen Energieeinsparverordnung i. d. F. vom 24. Juli 2007 reduziert wird. Ist das beheizbare Volumen V_e des Gebäudes größer als 2000 m^3, sind die Anforderungen an q_p' bzw. q_p“ und an H_T' um 20 % zu unterschreiten.</p>	<p>Der Anregung wurde nicht gefolgt, da kein städtebaulicher Vertrag abgeschlossen wird und es sich um ein Verkehrsprojekt handelt. Für das im Geltungsbereich liegende Mineralbad Leuze gelten sowieso die verschärften Bedingungen zum Wärmeschutz, da es sich um ein städtisches Gebäude handelt.</p>

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	<p>Der Vorhabenträger / Bauherr legt bei Fertigstellung des Vorhabens eine Bestätigung eines Sachverständigen vor aus der hervorgeht, dass das realisierte Gebäude der o. g. Anforderung entspricht. Weicht die Bauausführung von den oben genannten Anforderungen ab und übersteigt dadurch der jährliche Primärenergiebedarf die o. g. vorgeschriebenen Werte, zahlt der Vorhabenträger / Bauherr einmalig an die Landeshauptstadt Stuttgart einen Ausgleichsbetrag. Dieser beträgt 5 € für jede kWh/a Mehrverbrauch des Gebäudes an Primärenergie entsprechend der Berechnung nach EnEV.“</p>	
<p>22.1 17.03.2009</p>	<p>Die Colt Telecom GmbH teilt mit, dass ihre Stellungnahme vom 27.05.2008 auch für die überarbeitete Fassung vom 12.12.2008 gültig sei. In dem betroffenen Bereich seien keine Änderungen an ihrer Kabelkanalanlage erfolgt.</p>	
<p>22.2</p>	<p>Die Colt Telekom merkt an, dass sie einen Bestandsplan der COLT-LW-Leerrohre zur Verfügung stelle. Es wird darauf hingewiesen, dass während der gesamten Bauzeit die Schachtanlagen der COLT Telekom GmbH jederzeit frei zugänglich sein sollen. Die genaue Lage der Anlagen sei durch Suchschlitze zu klären, Arbeiten im Bereich ihrer Trasse seien in Handschachtung durchzuführen. Notwendige Änderungen im Querschnittsbild ihrer Rohranlage seien nicht ohne Kontaktaufnahmen mit der Bauleitung der COLT Telekom GmbH durchzuführen. Alle Arten der Beschädigung ihrer Leerrohre einschl. Schachtanlagen und Kabel seien ihnen sofort zu melden. Es soll weiterhin beachtet werden, dass kurzfristige Leitungsverlegungen im Zuge von weiteren Kundenanbindungen möglich seien. Es läge im Interesse, unmittelbar vor Beginn der Maßnahme den aktuellen Leitungsbestand in ihrem Hause zu erheben.</p> <p>Es sei sicherzustellen, dass allen Beteiligten der Inhalt des Informationsschreibens „Hinweise zum Schutze unterirdischer Glasfaser-Versorgungsanlagen“ bekannt gemacht werde und die Einhaltung der</p>	<p>Bei Kollision der privaten Kabeltrasse mit der geplanten B 10-Maßnahme sind nach dem Telekommunikationsgesetz ggf. die Leitungen auf eigene Kosten umzulegen.</p>

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	genannten Bedingungen überwacht werde.	
23.1 23.03.2009	Der Sachbereich Umweltbezogener Gesundheitsschutz Umwelthygiene des Gesundheitsamtes nimmt wie folgt Stellung. Die für die menschliche Gesundheit wesentlichen, relevanten Umweltparameter Lärm, Luftschadstoffe, klimatologische Verhältnisse würden ausführlich erläutert.	Kenntnis genommen.
23.2	Bei der Größe des Projektes mit seiner überregionalen Bedeutung, wie z. B. der Schaffung einer mautfreien Abkürzung zwischen A 81 und A 8 und der damit verbundenen Erhöhung des Schwerlastverkehrs, wäre neben der Darstellung der Auswirkungen des Projektes auf unmittelbar betroffene Bereiche auch die Darstellung mittelbar betroffener städtischer Örtlichkeiten (z. B. Neckartor, z. B. Zuffenhausen) für eine Beurteilung wünschenswert.	Die B 10 hat überwiegend kommunale und regionale Bedeutung. Der Anteil von durchfahrenden Fahrzeugen liegt, von außergewöhnlichen Verkehrszuständen abgesehen, unter 10 %. Eine Erhöhung des Schwerverkehranteils entsteht ggf. durch die Funktion der B 10 als Tangentialverbindung zwischen Gewerbeschwerpunkten wie z. B. Kornwestheim und Stuttgart-Hafen. Die Nutzung als mautfreie Abkürzung ist zwar nicht ausgeschlossen, jedoch wegen der Streckenwiderstände unattraktiv.
24.1 06.04.2009	Der Naturschutzbeauftragte der Landeshauptstadt Stuttgart erklärt, der Rosensteinpark stehe unter Denkmalschutz, sei Landschaftsschutzgebiet und sei europarechtlich als Natura 2000-Gebiet geschützt. Dieser hohe Schutzstatus werde durch die vorliegenden Gutachten nicht in Frage gestellt. Er sei aus Sicht des Naturschutzes in hohem Maße gerechtfertigt. Der Schutz gälte für den gesamten Park.	Kenntnis genommen.
24.2	Um den Schutz des Gebietes in vollem Umfang zu erhalten, lehnt der Naturschutzbeauftragte jeglichen Eingriff in die Parkfläche aus folgenden Gründen ab. Der hohe Wert des Rosensteinparks für den Naturschutz läge in erster Linie im Vorkommen seltener und gefährdeter Tierarten. In den meisten Fällen seien diese Vorkommen an ältere und alte Bäume gebunden. Bei der Planung der Baumaßnahmen wäre dieser Aspekt besonders intensiv behandelt worden. Es lägen umfangreiche Gutachten zu den Themen Artenschutz und Baumschutz	Um die anlage-, betriebs- und baubedingten direkten und indirekten Wirkungen des Vorhabens auf die Tierwelt abschätzen zu können, wurden zahlreiche Fachgutachten erstellt, welche als Grundlage für die Beurteilungen in UVS, Umweltbericht und LBP dienen. Sie entsprechen hohen fachlichen Anforderungen und erfüllen alle Anforderungen an Untersuchungsmethode, Untersuchungsumfang und an die Ableitung der möglichen Wirkungen

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	<p>vor. Die jeweiligen Gutachten würden den Ist-Zustand darstellen und kämen zu dem Schluss, dass die einzelnen Populationen der untersuchten Tierarten nicht unmittelbar betroffen seien. In allen Fällen könnten jedoch Auswirkungen auf die Populationen durch die Eingriffe in die Parkfläche und die zusätzlichen Belastungen während der Bauzeit durch Schadstoffe, Stäube, Licht und Lärm nicht ausgeschlossen werden. Da zuverlässige Vorhersagen, wie die betroffenen Tier- und Pflanzenarten reagieren würden und wann die Belastungsgrenze erreicht werde, nicht möglich seien, sei ein Eingriff, der mit weiteren Belastungen verbunden sei, unbedingt zu vermeiden.</p>	<p>auf Grundlage des heute verfügbaren Wissens. Wie bei allen Beurteilungen in Bezug auf biologische und ökologische Systeme verbleibt auch im Falle des Rosensteintunnels ein gewisser Unsicherheitsfaktor bezüglich der getroffenen Prognosen. Dieser ist jedoch nicht höher wie bei vergleichbaren Vorhaben und Projekten.</p> <p>Die erstellten Gutachten kommen zu folgendem Ergebnis:</p> <p>FFH-Verträglichkeitsuntersuchung Kap.8:</p> <p>Verhält sich das Szenario wie geschildert und werden Schadensbegrenzungsmaßnahmen wie im LBP formuliert mit kontrolliertem Erfolg durchgeführt, ist nicht mit einer erheblichen Beeinträchtigung zu rechnen. Wenn sichergestellt ist, dass die festgestellten Brutbäume hinsichtlich der Projektwirkungen bau-, anlage- und betriebsbedingt keine ihren Vitalitätszustand nachteilig beeinflussenden Faktoren ausgesetzt sind, führt das Vorhaben nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung im Sinne der FFH-Richtlinie. Das Kernziel, ein kohärentes Schutzgebietsnetz aufzubauen, ist aus fachgutachterlicher Sicht durch die Maßnahme nicht gefährdet.</p> <p>Fachbeitrag Artenschutz, Kap.7:</p> <p>Hinsichtlich der betroffenen Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und der europäischen Vogelarten gem. Art. 1 Vogelschutzrichtlinie gilt: Die ökologische Funktionsfähigkeit im räumlichen Zusammenhang ist unter Berücksichtigung der besonderen Maß-</p>

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
		<p>nahmen zum Artenschutz gewährleistet. Populationsrelevante Beeinträchtigungen werden nicht verursacht. Bei Durchführung der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zur Stützung und zum vorgezogenen Funktionsausgleich werden durch das Vorhaben keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erfüllt.</p> <p>Um den nicht vollständig auszuschließenden Unsicherheitsfaktor aufzufangen, erfolgt ein begleitendes Monitoring durch die entsprechenden Fachgutachter. Unvorhergesehene negative Auswirkungen auf geschützte Arten während der Bauarbeiten können zudem durch die Ökologische Baubegleitung frühzeitig erkannt und vermieden bzw. minimiert werden.</p>
24.3	Beurteilung der jeweiligen Situation durch die Gutachten:	
24.4	<p>Vögel: Grünspecht: Verlust Nahrungshabitat und Brutplatz; Gelbkopfamazone: Verlust Schlafplatz; Mäusebussard: Vergrämung, da Brutplatz bei geplantem Tunneleingang; übrige Vogelarten: Verluste von Brutplätzen, Teilverlust Lebensraum und Nahrungshabitat.</p>	<p>Die Eingriffe in den Baumbestand als potentielles Habitat für Vögel werden so gering wie möglich gehalten. Ersatzpflanzungen, zum Teil vor bzw. mit Baubeginn sind vorgesehen. Als Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahme werden Baumfällungen und andere vorbereitende Maßnahmen auf Zeiten außerhalb der Brutzeit von Vögeln (März – August) gelegt. Vor der Fällung der Bäume erfolgt eine abschließende Kontrolle auf mögliche besiedelte Baumhöhlen.</p> <p>Zu Grünspecht: nach Beurteilung durch den faunistischen Fachgutachter auf aktuelle Eignung der Gehölze als Grünspechtbruthabitate und Abstimmung mit der Naturschutzbehörde erfolgt ggf. Schaffung von Ersatzhabitaten (Nistkästen).</p>

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
		<p>Zu Mäusebussard: das Brutvorkommen des Mäusebussards liegt in der Nähe des Zugangstollens von den Busparkplätzen der Wilhelma aus. Voraussichtlich bleibt der Brutbaum erhalten, jedoch erscheint es als wahrscheinlich, dass die Art während der Bauphase vergrämt wird und daher einen neuen Brutplatz aufsucht. Geeignete Ausweichhabitate sind in ausreichender Anzahl sowohl im Rosensteinpark als auch in den Unteren Anlagen vorhanden, eine Verschlechterung des Erhaltungszustands ist nicht zu erwarten.</p> <p>Zu Gelbkopfamazonen: der teilweise Verlust von Schlafplätzen verursacht eine Beeinträchtigung, die aber als nicht erheblich eingeschätzt wird, da potenziell geeignete Schlafplätze in den Baumbeständen außerhalb des Eingriffsbereichs auch im Eingriffsfall die Funktionalität im räumlichen Zusammenhang gewährleisten.</p>
24.5	<p>Feldhase: Temporäre Störung durch Lärm-, Staub- und Lichtimmissionen, zeitweilige Flächeninanspruchnahme. Verlust von Teilen des Lebensraums im Randbereich</p>	<p>Das Vorhaben wird zu einer Störung der Feldhasen führen, die in den betroffenen Randbereichen des Rosensteinparks vorkommen. Diese Tiere werden durch Verluste von Teilen ihres Lebensraums betroffen sein, was bei Planung der Ausgleichsmaßnahmen durch entsprechende Ersatzpflanzungen berücksichtigt ist.</p>
24.6	<p>Mauereidechse: Erhebliches Aussterberisiko der lokalen Population durch Habitatverkleinerung infolge Baustelleneinrichtung. <u>Anmerkung:</u> Das Vorkommen liegt außerhalb des Parks. Die Zerstörung des Lebensraums ist bedauerlich. Die Schaffung eines Ersatzlebensraums an anderer Stelle wird begrüßt.</p>	<p>Für die lokale Population der Mauereidechse ist mit dem Vorhaben keine eingriffsbedingte Verschlechterung des günstigen Erhaltungszustands verbunden, da populationsrelevante Beeinträchtigungen nicht verursacht werden.</p>

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
24.7	<p>Eremit: Verlust von Lebensräumen und potentiellen Lebensräumen, Sekundärwirkungen auf Bäume auf der Tunneltrasse (Wurzelabrisse bei Senkungen). Brutbäume stehen auf der geplanten Tunneltrasse. Mit dem direkten oder indirekten Verlust der Lebensstätten wäre eine erhebliche Beeinträchtigung der lokalen Population und der aktuell bekannten Population des FFH Gebietes Stuttgarter Bucht gegeben. Attraktionswirkung von starken künstlichen Beleuchtungen ist nicht auszuschließen.</p>	<p>Insgesamt sind im Plangebiet und dessen näherer Umgebung 5 durch den Juchtenkäfer besiedelte Bäume festgestellt worden.</p> <p>Sie liegen zum einen in Bereichen, in denen keine Rodung von Bäumen und Gehölzen erfolgen wird. Zum anderen liegen sie auf der geplanten Tunneltrasse, aber in Teilflächen, in denen der Tunnel ca. 20 m von den anstehenden Gesteinsmassen überdeckt wird. Bei Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen erfolgt keine Schädigung der Brutbäume und somit keine erhebliche Beeinträchtigung der lokalen Population des Juchtenkäfers.</p> <p>Um den mit allen biologischen Prognosen verbundenen Unsicherheitsfaktor aufzufangen, erfolgt ein begleitendes Monitoring.</p> <p>Während der Bauzeit wird sichergestellt, dass die Flutlichteinwirkung der Baustellenbeleuchtung nicht auf die Fläche des Parks wirkt, sondern auf den in der Böschung liegenden Bereich der offenen Bauweise (östliches Portal und Zugangsstollen) konzentriert bleibt bzw. weit möglichst gegen den Park abgeschirmt wird (offene Bauweise Portal Pragstraße, vgl. LBP Maßnahme 11). Somit kann eine Beeinträchtigung der Juchtenkäfer durch Baustellenbeleuchtung ausgeschlossen werden.</p>
24.8	<p>Großer Rosenkäfer: Verlust an Lebensstätten im Bereich des Tunnelmundes.</p>	<p>Für den Großen Rosenkäfer ist durch direkte Flächeninanspruchnahme mit Lebensstättenverlust zu rechnen. Die Art ist auch im Vorhabenbereich stark vertreten, eine erhebliche Beeinträchtigung des Erhaltungszustands der lokalen Population durch Projektwirkungen ist nach</p>

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
		<p>aktuellem Kenntnisstand aber nicht zu erkennen.</p> <p>Zur Minimierung etwaiger Verluste wird sichergestellt, dass bei Baumfällungen (betrifft nur Nicht-Robinien) oder Einkürzungen von Höhlenbäumen das Fäll- bzw. Schnittgut schonend zu Boden gebracht wird und dass dies im Beisein eines Holzkäferexperten geschieht, der etwaig vorhandene Larven birgt und künstlich bis zur Imago zieht, die anschließend wieder im Park freigelassen werden. Die im LBP vorgesehenen Pflanzungen größerer Bäume kommen der Art zu Gute.</p>
24.9	<p>Schwebfliegen: Auswirkungen wahrscheinlich gering, wenn auch nicht auszuschließen.</p>	<p>Für die Schwebfliegen besteht der wichtigste Faktor, der den Bestand von Arten im Rosensteinpark beeinträchtigen könnte, im Verlust an Lebensraum. Nur fünf potentiell wichtige Bäume wurden innerhalb des Baubereichs registriert. Ob diese Bäume tatsächlich von im Bestand bedrohten Schwebfliegenarten bewohnt sind, ist nicht bekannt. Aufgrund der zur Verfügung stehenden Ausweich- und Ersatzlebensräume sowie der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen (insbesondere zum Schutz und zur Ergänzung des alten Baumbestands im Rosensteinpark) ist der Eingriff in Bezug auf die Schwebfliegenfauna nicht erheblich.</p>
24.10	<p>Fledermäuse: Durch den Bau werden Fledermaus-Lebensräume in Anspruch genommen. Es liegt jedoch keine erhebliche Beeinträchtigung vor.</p>	<p>Um den Unsicherheitsfaktor aufzufangen, erfolgt ein begleitendes Monitoring.</p>
24.11	<p>Bäume: Verlust von Bäumen an den Tunnelleingängen Wilhelma und Schaubauernhof. Gefährdung des Baumbestandes auf der Tunneltrasse durch Senkungen und damit verbundenen Wurzelabrissen. <u>Anmerkung:</u> Der besondere Wert des</p>	<p>Es wurde ein umfangreiches Baumgutachten erstellt, in dem auch die möglichen Folgen von Bodensenkungen geprüft wurden. In Bezug auf die Sicherung des alten Baumbestandes wird ausgeführt, dass „... Bodensetzun-</p>

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	<p>Rosensteinparks als Lebensraum für seltene und gefährdete Tierarten hänge ganz entscheidend vom Bestand an alten Bäumen ab. Dieser Bestand sei altersbedingt rückläufig. Sollte es zu weiteren Ausfällen auf der Trasse kommen, werde dies erhebliche Auswirkungen auf die Tierpopulationen haben. Die Gefahr von Verlusten durch Wurzelabrisse werde zwar als gering eingestuft, könne aber nicht ausgeschlossen werden.</p>	<p>gen toleriert werden, sofern diese flächig und nicht punktuell stattfinden und einen Setzungsgrad [sic] von 2 cm nicht übersteigen.“</p> <p>Zum Schutz vor Setzungen bzw. daraus resultierenden Wurzelabrisse dürfen gemäß LBP-Maßnahme Nr. 19 nur Bodensetzungen auftreten, die flächig und nicht punktuell stattfinden und einen Setzungsgrad von 2 cm nicht übersteigen. Eine Überwachung (durch Baumgutachter) der Bodenfeuchte und ggf. Schutzmaßnahmen für die Altbäume wie Wässern, spezielle Tiefendüngung und weitere Maßnahmen stellt sicher, dass der Baumbestand durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt wird.</p>
24.12	<p>Die Verlegung der B 10-Trasse im Bereich des Tunnelmundes beim Schaubauernhof während der Bauzeit sei ein erheblicher Eingriff in den Hecken- und Baumbestand des Parks, der hier als Schutzstreifen besonders wichtig sei. Die Funktion des Parks als Erholungs- und Naturschutzgebiet sei in den betroffenen und angrenzenden Flächen durch diesen Eingriff nicht mehr gewährleistet und müsse unbedingt unterbleiben.</p>	<p>Die aufgeführten Eingriffe können aus technischen Gründen nicht vermieden werden.</p> <p>Folgende Maßnahmen zur Minimierung und zum Ausgleich des Eingriffs sind vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durch die Anlage eines Bauzauns wird der Rosensteinpark gegen Lärm und Staub abgeschirmt (vgl. Maßnahmenblatt Nr. 1) - Bereits zu Beginn der Baumaßnahme erfolgen Gehölzpflanzungen am Parkzugang Pragstraße, um die visuelle Randbegrenzung des Parks zu erhalten und die Erholungssuchenden vor Lärm und Staub zu schützen (vgl. Maßnahmenblatt Nr. 7).
24.13	<p>Da zwischen Löwentor und Haltstelle U 13 ein gut ausgebauter, asphaltierter Weg verlaufe, sei die Anlage eines Radweges parallel zur B 10 nicht notwendig. Er führe zu Flächenverlusten und Versiegelung.</p>	<p>Mit dem Rückbau der Pragstraße entsteht eine attraktive und schnelle Radwegeverbindung zwischen dem Löwentor und Bad Cannstatt. Der Radweg ist als Lückenschluss von wesentlicher Bedeutung. Durch die Radwegeverbindung soll auch der Rosen-</p>

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
		steinpark entlastet werden, der vor allem an Wochenenden von Familien stark frequentiert wird und in dem dadurch regelmäßig Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern entstehen. Darüber hinaus bietet der Weg entlang der Pragstraße eine höhere soziale Sicherheit. Der Weg durch den Rosensteinpark stellt nur eine sehr umwegige Anbindung nach Bad Cannstatt und in die unteren Neckarvororte dar.
24.14	Im Bereich der Tunnelmündungen komme es zum Verlust von Gehölzen, der erst am Ende der Bauzeit nur teilweise wieder ausgeglichen werden könne. Dies mindere den Wert dieser Flächen als Nahrungs- und Brutbiotop.	Die Verluste an Gehölzen wurden so weit als technisch möglich minimiert. Durch Gehölzpflanzungen vor bzw. mit Beginn der Baumaßnahmen (Maßnahmen M7/M8) wird sichergestellt, dass ausreichende große Ausweichlebensräume entwickelt werden. Da diese Flächen erst über die Jahre hinweg sich zu hochwertigen Lebensräumen und Nahrungshabitaten entwickeln werden können, entsteht ein vorübergehender Verlust an Nahrungshabitaten und Brutbiotopen. Davon betroffen sind jedoch keine seltenen und gefährdeten Arten, so dass dieser Verlust aufgrund der großen und gesicherten Parkflächen nicht zu Beeinträchtigungen von Flora und Fauna im Rosensteinpark führen wird.
24.15	Bei der Verlegung der U-Bahn Haltestelle Wilhelma sollten Eingriffe in den Baumbestand vermieden werden. Die jetzige Planung führe zu Wegfall einiger Bäume. Die vorhandenen älteren Bäume würden als Schattenspende und Lärm mindernd wirken.	Im Zuge des Baus der geplanten Haltestelle Wilhelma mit Hochbahnsteig werden drei Kastanien entfernt und durch zwei neue Bäume im historischen Raster mit größerem Abstand ersetzt. Durch die Erhöhung des Niveaus im Bereich des Hochbahnsteigs wären diese Bäume nicht erhaltungsfähig. Es ist vorgesehen, die heutige Allee, bestehend aus insgesamt 17 Kastanien, bei Abgang durch eine im historischen Raster

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
		gepflanzte Baumreihe, bestehend aus 14 Bäumen mit größerem Abstand zu ersetzen.
24.16	Im Umweltbericht werde dargestellt, dass es durch die Bautätigkeit zu nachteiligen Veränderungen bei verschiedenen Schutzgütern komme. Der Tunnelbau führe im Schutzgebiet zu einem Flächenverlust. Die aufgeführten Kompensationsflächen lägen alle außerhalb des Parks und des Schutzgebietes. Der langfristige Erhalt dieser Flächen sei nicht gesichert.	<p>- vermutlich ist Kap. 7.1. des LBP gemeint -</p> <p>Der dauerhafte Flächenverlust innerhalb des FFH/LSG-Gebiets beträgt ca. 2 600 m². Dies entspricht einem Anteil von 0,5 % der Gesamtfläche des FFH-Gebiets. Die Flächenverluste betreffen randliche Bereiche des Gebiets. Ein Ausgleich dieses Verlustes findet innerhalb des FFH-Gebiets bzw. des Rosensteinparks durch Aufwertungsmaßnahmen wie bspw. Gehölzpflanzungen statt. Der Zugewinn an Flächen außerhalb des FFH-Gebiets (z. B. im Bereich der Neckartalstraße) geht mit entsprechend geringerer Wertung in die E/A-Bilanz ein.</p> <p>Die langfristige Pflege der Kompensationsflächen innerhalb des Rosensteinparks wird durch entsprechende vertragliche Vereinbarungen zwischen Stadt und Land Baden-Württemberg gesichert.</p>
24.17	Die unter Punkt 8 vorgenommene Eingriffs-/Ausgleich-Bilanz beziehe sich hauptsächlich auf einen Ausgleich in Gebieten ohne direkten Bezug zum Schutzgebiet und in geringeren Schutzkategorien. Diese Flächen würden deshalb für die Stabilität der Tier- und Pflanzenpopulationen im Park nur eine untergeordnete Rolle spielen.	<p>- vermutlich ist Kap. 7.1. des LBP gemeint -</p> <p>Ein Ausgleich für Eingriffe im Rosensteinpark findet durch vorgesehene Aufwertungsmaßnahmen wie Gehölzpflanzungen, z. T. vor bzw. mit Baubeginn, innerhalb des Rosensteinparks statt. Die Grünflächen außerhalb des Schutzgebietes gehen mit entsprechend geringerer Wertung in die E/A-Bilanz ein.</p>
24.18	Die zur Verfügung gestellten Planungsunterlagen und Gutachten wären eine gute, informative Grundlage für die Stellungnahme. Die Gutachten zu Fragen des Artenschutzes würden von Sorgfalt und hoher Sachkompetenz zeugen. Bei der	Das Risiko eines Umweltschadens bzw. verbleibender Beeinträchtigungen der Schutzgüter wird durch die Durchführung einer ökologischen Baubegleitung und das Monitoring bzw. die An-

Nr. / Stellungnahme vom	Anregungen Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
	Planung werde der Wille deutlich, die Eingriffe möglichst gering zu halten. Trotzdem bleibe ein Risiko für den Park und seine Schutzgüter.	wesentlich verschiedener Fachgutachter (z. B. Holzkäfergutachter bei Baumfällarbeiten, s. Maßnahme M 11...) während der Bautätigkeiten minimiert.
25.1 03.04.2009	Das Wasser- und Schifffahrtsamt merkt an, dass durch den Bebauungsplan werden keine Belange der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung berührt werden. Eine weitere Beteiligung im Bebauungsplanverfahren sei nicht erforderlich.	Kenntnis genommen.
25.2	Es wird darauf hinweisen, dass oberhalb des Berger Steges, vermutlich versehentlich, eine kleine Fläche von 25,70 m x 1,40 m, die Bundeswasserstraße im Sinne des § 1 Abs. 4 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) ist, einbezogen wurde. Diese im Bundeswasserstraßengesetz getroffene Festsetzung sei eine Festsetzung im Sinne des § 9 Abs. 6 BauGB. Die entsprechende Fläche sei in dem als Anlage übersandten Lageplan im Maßstab: 1 : 1 000 grün hervorgehoben. Zu den Bundeswasserstraßen gehören unter anderem auch die der Unterhaltung dienenden bundeseigenen Ufergrundstücke. Es sei somit lediglich eine nachrichtliche Übernahme der bundeseigenen Flächen der Wasser und Schifffahrtsverwaltung in den Bebauungsplan möglich. Diese nachrichtlich übernommene Festsetzung könne Rechtswirkungen nur aus der ihr zugrunde liegenden gesetzlichen Vorschrift, nämlich dem Bundeswasserstraßengesetz herleiten. Diese Festsetzung nehme an der Rechtsempfindlichkeit der Bebauungspläne nicht teil.	Diese Fläche wurde aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplans herausgenommen.
26	Gasversorgung Süddeutschland	Nicht betroffen, wird nicht weiter beteiligt.
27	Zweckverband Bodenseewasserversorgung	Nicht betroffen, wird nicht weiter beteiligt.
28	Zweckverband Landeswasserversorgung	Nicht betroffen, wird nicht weiter beteiligt.
29	Hafen Stuttgart	Nicht betroffen, wird nicht weiter beteiligt.

Vereinbarung zur Sicherung der Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Rosensteintunnel / Leuzetunnel auf Grundstücken des Landes Baden-Württemberg

zwischen

der Landeshauptstadt Stuttgart,
vertreten durch Herrn Bürgermeister Matthias Hahn

nachstehend: Landeshauptstadt Stuttgart

und

dem Land Baden-Württemberg (Liegenschaftsverwaltung),
vertreten durch den Landesbetrieb Vermögen und Bau Baden-Württemberg,
Amt Stuttgart, Rotebühlstraße 100, 70178 Stuttgart

nachstehend: Land

§ 1 Präambel

Die Landeshauptstadt Stuttgart plant den Ausbau der B 10, bestehend aus dem Rosensteintunnel, eine Verbindung der B 10 von der Neckartalstraße zum Löwentor mit Untertunnelung des Rosensteinparks und Teilen des Zoologischen Gartens Wilhelma und den Leuzetunnel mit B 10 / B 14-Verbindung am Leuze (siehe Übersichtslageplan in der Anlage 1). Um die dazu erforderliche Rechtsgrundlage zu schaffen, wird ein planfeststellungsersetzender Bebauungsplan Rosensteintunnel / Leuzetunnel (Ca 264) aufgestellt.

Das Vorhaben verursacht gemäß § 14 BNatSchG Eingriffe in Natur und Landschaft. Diese können nur zum Teil mit geeigneten Maßnahmen vermieden werden, es liegen keine zumutbaren Alternativen vor, mit denen das Vorhaben am Ort mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft realisiert werden kann (§ 15 (1) BNatSchG). Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen müssen daher durch geeignete Maßnahmen ausgeglichen werden. Der Ausgleich erfolgt dadurch, dass die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in gleichartiger Weise wieder hergestellt werden und das Landschaftsbild wieder hergestellt bzw. neu gestaltet wird (§ 15 (2) BNatSchG). Da die Eingriffe auch besonders geschützte Biotope betreffen (§ 32 NatSchG BW), sind im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen gezielte Maßnahmen zur Wiederherstellung der betroffenen Biotope erforderlich.

Weiterhin kann das Vorhaben im Sinne § 44 BNatSchG Beeinträchtigungen der lokalen Populationen besonders und streng geschützter Arten verursachen. Durch geeignete art-spezifische Maßnahmen (gezielte Sicherung und Aufwertung der für diese Arten bedeutsamen Habitatstrukturen) soll sichergestellt werden, dass die lokalen Populationen der betroffenen Arten in einem günstigen Erhaltungszustand erhalten bleiben und somit die Verbotstatbestände des § 44 (1) i.V.m. § 44 (5) BNatSchG nicht greifen.

Darüber hinaus sind Maßnahmen erforderlich, um eine Beeinträchtigung der Schutz- und Erhaltungsziele des FFH-Gebietes 7220-341 (Stuttgarter Bucht) zu vermeiden (§ 33 BNatSchG). Zwar führt das Vorhaben mittelbar nicht zu einer Beeinträchtigung der Schutz- und Erhaltungsziele, es soll durch ein begleitendes Monitoring und bei Bedarf durch das Ergreifen geeigneter begleitender Maßnahmen sichergestellt werden, dass auch unmittelbare und indirekte Vorhabenswirkungen nicht zu einer Beeinträchtigung führen werden (§ 34 BNatSchG).

Aus rechtlichen wie aus fachlichen Gründen soll ein Teil der erforderlichen Maßnahmen von Naturschutz und Landschaftspflege im Rosensteinpark und auf dem Gelände der Wilhelma auf Flächen des Landes Baden-Württemberg realisiert werden. Sie werden im Landschaftspflegerischen Begleitplan vom 3. Mai 2010 / 3. Juni 2011 / 31. Januar 2012 ausführlich abgeleitet, dargestellt und erläutert (siehe Anlage 2). Der Landschaftspflegerische Begleitplan wird Teil des Satzungsbeschlusses. Innerhalb des Rosensteinparks liegen die im Landschaftspflegerischen Begleitplan wie folgt gekennzeichneten Maßnahmen M1, M 2, M 3, M 4, M 5, M 6, M 7, M 8, M 11, M 11 a, M 13, M 14, M 15, M 16, M 17, M 18, M 23, M 24, M 25, M 26.

§ 2 Verpflichtung der Landeshauptstadt Stuttgart

Die Landeshauptstadt Stuttgart verpflichtet sich entsprechend den Angaben im Landschaftspflegerischen Begleitplan die in § 1 benannten Maßnahmen vor und während der Bauzeit des Vorhabens bzw. bis spätestens innerhalb 1 Jahres nach Inbetriebnahme des Straßentunnels herzustellen. Die Landeshauptstadt Stuttgart verpflichtet sich, diese Planung mit der Vermögen und Bau Baden-Württemberg (VBA) und der Wilhelma abzustimmen. Die Landeshauptstadt Stuttgart verpflichtet sich, eine ökologische Baubegleitung durch ein externes Büro durchführen zu lassen.

Die Landeshauptstadt Stuttgart verpflichtet sich, die Maßnahmen herzustellen und die Pflege für 3 Jahre zu übernehmen.

Die Landeshauptstadt Stuttgart ist berechtigt, die Herstellung der Maßnahmen auf Kosten der Stadt einem Dritten zu übertragen.

§ 3 Verpflichtung Land Baden-Württemberg

Das Land Baden-Württemberg duldet die von der Stadt auf Landesflächen durchzuführenden Maßnahmen und gewährleistet auf Dauer die Verfügbarkeit der dazu notwendigen Flächen. Das Land verpflichtet sich, die dauerhafte Unterhaltung und Pflege der Maßnahmen nach dem 3. Jahr sicher zu stellen.

Sollten auf Wunsch des Landes Änderungen der Maßnahmen nach Herstellung derselben erforderlich werden, sind diese Änderungen vom Land zu planen und mit der Stadt abzustimmen. Das Land hat alle daraus entstehenden Kosten zu tragen. Alle Änderungen bereits durchgeführter Maßnahmen bedürfen wertgleichen Ersatzes. Dies betrifft die Maßnahmen: M 1, M 7, M 8, M 13, M 17; M 23, M 24, M 25 und M 26.

Das Land ist berechtigt, auf eigenen Wunsch die in § 1 benannten Maßnahmen auf Kosten der Stadt selbst durchzuführen oder selbst durchführen zu lassen.

§ 4 Vertragsänderungen / Vertragsauflösung

Änderungen dieser Vereinbarung, Änderungen von Maßnahmen, Änderungen der Durchführung von Maßnahmen oder eine Auflösung dieser Vereinbarung können nur mit Zustimmung beider Vertragspartner erfolgen.

§ 5 Sonstiges

Vor Baubeginn der Landschaftsbauarbeiten zur Herstellung der Ausgleichsmaßnahmen ist zwischen der Vermögen und Bau (VBA) und der Landeshauptstadt Stuttgart (66 oder 67) ein gesonderter Vertrag mit folgenden Themen anzuschließen:

Abstimmung Ausführungsplanung und Zeitplan mit Land und Wilhelma, Anzeige des Beginns der oben genannten Arbeiten und Regelungen zur Übergabe.

Diese Vereinbarung wird mit ihrer Unterzeichnung und Rechtswirksamkeit des Bebauungsplanes wirksam. Sie wird vierfach ausgefertigt, Nebenabreden sind nicht getroffen. Jede Änderung, Ergänzung oder Aufhebung dieser Vereinbarung bedarf der Schriftform; dies gilt auch für den Verzicht auf das Schriftformerfordernis.

Jede Bestimmung dieser Vereinbarung ist so auszulegen, dass sie ihrem Zweck möglichst gerecht wird. Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam oder unvollziehbar sein oder werden, so lässt dies die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen unberührt. Anstelle der unwirksamen oder nicht vollziehbaren Bestimmungen sind solche Bestimmungen in diese Vereinbarung aufzunehmen, die den gewollten Regelungen wirtschaftlich und rechtlich in zulässiger Weise am nächsten kommen.

Folgende Anlagen sind Bestandteil dieses Vertrags

Anlage 1: Übersichtslageplan

Anlage 2: Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 3. Mai 2010 / 3. Juni 2011 /

31. Januar 2012 (*siehe Anlage 14*)

- Verweis auf GRDRs 311/2010 und 398/2011

Anlage 3: Übersicht Bäume

Stuttgart, 11. April 2012

gez. Hahn

Landeshauptstadt Stuttgart
Referat Städtebau und Umwelt
Matthias Hahn, Bürgermeister

Stuttgart, 11. April 2012

gez.

Land Baden-Württemberg
Vermögen und Bau Stuttgart