

Bebauungsplan „Ehemaliges Flughafengelände Böblingen/Sindelfingen“

▸ Ziele und Zwecke der Planung (inkl. Umweltbericht)

Inhaltsverzeichnis

A Grundlagen

1. Standort, Lage, Geschichte
2. Geltungsbereich
3. Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung
4. Planungsrechtliche Situation und begleitende Planungen
5. Bestand
6. Eigentumssituation
7. Geländevorbereitung

B Planungskonzeption

1. Städtebaulicher Entwurf
2. Nutzungsstruktur
3. Verkehrserschließung
4. Ver- und Entsorgung
5. Immissionsschutz

C Inhalte des Bebauungsplans

1. Art der baulichen Nutzung
2. Maß der baulichen Nutzung
3. Bauweise
4. Stadtökologie
5. Prüfbedarf

D Städtebauliche Kenndaten

1. Flächenbilanz und Kennzahlen

E Vorentwurf Umweltbericht

1. Rechtliche Anforderungen
2. Vorhaben und Festsetzungen, anderweitige Lösungsmöglichkeiten
3. Beschreibung der Umwelt, der Umweltauswirkungen und der Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich

F Durchführung

4. Entwicklungsabschnitte
5. Realisierung und Finanzierung

A Grundlagen

1. Standort, Lage, Geschichte

Standort

Die Städte Böblingen und Sindelfingen mit zusammen ca. 110.000 Einwohnern und 90.000 Arbeitsplätzen bilden ein auf der Landesentwicklungsachse Stuttgart – Herrenberg (-Horb am Neckar) gelegenes Doppelzentrum im wirtschaftsstarken Verdichtungsraum Stuttgart.

Beide Städte zeichnet eine hohe Standortgunst aus: Sie liegen 20 km vom Zentrum der Landeshauptstadt entfernt direkt an der BAB A 81 (Bodensee-Autobahn) nahe dem Autobahnkreuz Stuttgart sowie an der DB-Strecke Stuttgart-Zürich-Mailand bzw. an der S-Bahnlinie Stuttgart-Herrenberg. Der Stuttgarter Hauptbahnhof und der Flughafen Stuttgart sind in jeweils 25 min per S-Bahn zu erreichen.

Böblingen und Sindelfingen weisen eine sehr gute Infrastrukturausstattung auf und verfügen über eine Vielzahl sozialer und kultureller Einrichtungen, ein breites Spektrum an Einkaufs- und Dienstleistungsangeboten und bieten eine große Auswahl an Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten.

Die wirtschaftliche Stärke beider Kommunen und ihr großes Angebot an Arbeitsplätzen ist eng mit der Entwicklung weltweit tätiger Großunternehmen verknüpft. Darüber hinaus bieten zahlreiche mittlere und kleine Firmen qualifizierte Arbeitsplätze im produzierenden Bereich und auf dem Dienstleistungssektor.

Lage

Zwischen den Stadtkernen beider Gemeinden hat sich entlang der BAB A 81 ein Gebiet entwickelt, das im wesentlichen von Gewerbeansiedlung und Verkehrsbauwerken geprägt wird. Das Ehemalige Flughafengelände ist Teil dieses Areals und liegt als Brachfläche zwischen der A 81 im Nordwesten bzw. Norden, der Wolfgang-Brumme-Allee im Osten, den Bahnanlagen im Südosten und der Calwer Straße im Süden bzw. Südwesten. 1/3 der Fläche befindet sich auf Sindelfinger, 2/3 befinden sich auf Böblinger Gemarkung.

Geschichte

Ursprünglich war das Ehemalige Flughafengelände Teil der Niedermoorflächen der Hulb, bis 1915 wurde auf Teilflächen Torf abgebaut. Im ersten Weltkrieg gründete man auf der Fläche einen Militärflugplatz. Zu diesem Zweck wurde der sumpfige Untergrund entwässert.

In den 20er und 30er Jahren des letzten Jahrhunderts wurde das Areal als Verkehrsflughafen Stuttgart und im zweiten Weltkrieg wieder als Militärflughafen genutzt. Zwischen 1941 und 1945 wurde der Fliegerhorst durch die alliierten Streitkräfte mehrfach bombardiert.

Nach Einstellung des Flugbetriebes in den 40er Jahren und im Zuge der verstärkten Nutzung der unbefestigten Freifläche als Abstellfläche für Fahrzeuge füllte man das Gelände sukzessive mit Bauschutt und Erdaushub, vereinzelt auch mit Straßenaufbruch und Industriemüll auf. Bis Anfang der 90er Jahre diente es der US-Armee als Panzerinstandhaltungswerk. Seitdem waren zahlreiche Gebäude und viele der Freiflächen von Zwischennutzungen belegt. Diese wurden inzwischen weitgehend aufgegeben.

2. Geltungsbereich

Das Plangebiet liegt zwischen den Innenstädten der Städte Böblingen und Sindelfingen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans „Ehemaliges Flughafengelände Böblingen/Sindelfingen“ wird wie folgt begrenzt:

Im Nordwesten/Norden:

Südrand der BAB A 81

Im Nordosten:

entlang des Böschungsfußes des Nordohrs der Anschlussstelle Böblingen/Sindelfingen bzw. des östlichen Randes der Rudolf-Diesel-Straße

Im Osten:	entlang des westlichen bzw. östlichen Randes der Wolfgang-Brumme-Allee
Im Südosten:	Bahnanlagen der Bundesbahn und Unterföhrungsbereich in Verlängerung der Bahnhofstraße
Im Südwesten:	entlang des Flurstücks 2507/9 und entlang der Ensinger Straße
Im Westen:	Nordrand der Calwer Straße und Kreuzungsbereiche der Calwer Straße mit der Hanns-Klemm-Straße sowie mit der Heinkelstraße

Die genaue Abgrenzung ist aus dem Lageplan des Zweckverbandes vom 23.09.03 zu ersehen (vgl. Anlage 2).

Der Geltungsbereich ist identisch mit dem Verbandsgebiet des Zweckverbandes, das diesem per Satzung vom 02.05.02 zugewiesen wurde.

3. Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung

Die Konversion des Ehemaligen Flughafengeländes ermöglicht den Städten Böblingen und Sindelfingen, neue Flächenpotenziale in städtebaulich integrierter Lage mit direkter Anbindung an ein leistungsfähiges Straßennetz und ein bestehendes Schienennahverkehrssystem zu erschließen.

Die Entwicklung des Ehemaligen Flughafengeländes erlaubt die Realisierung einer Flächen und Energie sparenden, angemessen dichten Bebauung mit einer ausgewogenen Mischung verschiedener Nutzungen, insbesondere die räumliche Zuordnung von Wohn- zu Arbeitsstätten sowie von Wohnungen und Arbeitsplätzen zu einem hochwertigen Naherholungsraum. Auf regionaler Ebene trägt die Aufsiedlung des Ehemaligen Flughafengeländes dazu bei, das ungegliederte und flächenhaft ausgreifende Siedlungswachstum zu verringern.

Mit der Entwicklung des Geländes wollen die beiden Städte die Ansiedlung innovativer Unternehmen und zukunftsorientierter Arbeitsplätze unterstützen und damit den regionalen Wirtschaftsstandort stärken.

Ziel beider Städte und des von ihnen gegründeten Zweckverbandes Ehemaliges Flughafengelände Böblingen/Sindelfingen ist es, auf Grundlage des städtebaulichen Entwurfs ein Gebiet zu entwickeln,

- das sich an den hohen ökologischen, sozialen und ökonomischen Anforderungen an das Gelände und seiner besonderen Bedeutung für das Stadtklima und den Biotop- und Artenschutz orientiert,
- das die funktionalen Anforderungen seiner künftigen Nutzerinnen und Nutzer in herausragender Weise erfüllt,
- dessen hochwertige Bau- und Freiraumstruktur einen Stadtteil mit eigener Identität und urbaner Lebensqualität entstehen lässt,
- das ein charaktervolles Bindeglied beider Städte darstellt,
- und das ein attraktives Image aufweist.

Das Ehemalige Flughafengelände soll die angrenzende Böblinger Innenstadt funktional und stadträumlich ergänzen und deren Attraktivität und Zentralität stärken.

Erschließung und Bebauung sollen stufenweise realisierbar sein und damit die Anpassung an sich wandelnde Rahmenbedingungen ermöglichen.

An einer geordneten städtebaulichen Entwicklung des Geländes besteht ein öffentliches Interesse.

4. Planungsrechtliche Situation und begleitende Planungen

Regionalplan des Verbandes Region Stuttgart vom März 1999

Entsprechend § 1 Abs. 4 BauGB muss sich die kommunale Bauleitplanung den Zielen der Raumordnung, die ihr aus überörtlichen Planungen vorgegeben werden, anpassen.

Der Regionalplan der Region Stuttgart (verbindlich seit März 1999, zuletzt geändert durch Teiländerungen für das Kap. 2.7., verbindlich seit November 2002) legt für das Ehemalige Flughafengelände einen regionalbedeutsamen Schwerpunkt für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen in gemeinsamer Nutzung durch die Städte Böblingen und Sindelfingen fest.

Bei der ca. 75 ha großen Fläche handelt es sich, so der Erläuterungsbericht zum Regionalplan, um eine ökologisch/klimatisch und für die Siedlungsgliederung bedeutsame Fläche, die Altlasten und einen Gleisanschluss aufweist. Zum Zeitpunkt der Entstehung des Regionalplans bestand noch kein Gliederungskonzept für Gewerbe-, Wohn- und Grünflächen.

Im Hinblick auf das Ehemalige Flughafengelände Böblingen/Sindelfingen stellt der Regionalplan fest, dass die von den Städten erarbeitete Gesamtkonzeption ggf. eine geänderte Darstellung der Grünzäsur erfordert; die Grünzäsur mit einer Fläche von max. 7,3 ha oder 10% der Erwerbsfläche vom Bund kann auch verlagert und aufgeteilt werden, so dass damit im Rahmen des Gesamtkonzeptes für das Gebiet Vergleichbares erreicht wird.

Außerdem weist der Regionalplan für die Stadt Böblingen zusammen mit der Stadt Sindelfingen in Zuordnung zum S-Bahn-Halt einen regional bedeutsamen Schwerpunkt für Wohnungsbau aus.

Der Regionalplan formuliert für die Entwicklung des Ehemaligen Flughafengeländes als regional bedeutsamen Schwerpunkt für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen das verbindliche Ziel, dass "neue Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und sonstige großflächige Handelsformen für Endverbraucher sowie Veranstaltungs- und Entertainment-Zentren" nicht auszuweisen sind. In "untergeordnetem Umfang ausnahmsweise zulässig sind in Schwerpunkten in Bestandsgebieten Fachmärkte mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten." (Plansatz 2.6.6).

Flächennutzungspläne der Städte Böblingen und Sindelfingen vom April 1984

Der Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbands Stuttgart 1984, der nach Auflösung des Verbandes für das jeweilige Markungsgebiet der Städte Böblingen und Sindelfingen als jeweils selbständig wirksamer Flächennutzungsplan übergeleitet wurde, stellt den Großteil des Ehemaligen Flughafengeländes als „Gewerbliche Baufläche" dar. Der Plan hält die damalige Nutzung - militärisches Gelände „Reparaturwerk" – fest. Im südlichen Bereich des Geländes weist er eine gemischte Baufläche aus (Bestand).

Laut Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan handelt es sich beim Ehemaligen Flughafengelände um einen „überörtlich bedeutsamen Standort für Gewerbe".

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Flächennutzungsplans war nicht absehbar, ob die Fläche des Ehemaligen Flughafengeländes jemals für die vorgesehene Nutzung in Anspruch genommen werden könnte. Im Erläuterungsbericht ging man deshalb davon aus, dass die Dimensionierung der gewerblichen Bauflächen unter dem ausgewiesenen Ausmaß bleiben würde.

Die landschaftlichen und klimatischen Belange bzgl. des Ehemaligen Flughafengeländes sollen in den nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanverfahren abgearbeitet werden.

Der städtebauliche Entwurf für das Ehemalige Flughafengelände Böblingen/Sindelfingen weist ein differenziertes Gefüge aus unterschiedlichen Flächennutzungen aus, das nicht aus dem bestehenden Flächennutzungsplan der Städte entwickelt werden kann.

Die Änderung des Flächennutzungsplans für das jeweilige Gemarkungsgebiet ist Aufgabe der Städte Böblingen und Sindelfingen, die seit Auflösung des Nachbarschaftsverbands

Stuttgart selbst für den Flächennutzungsplan zuständig sind. Die Änderung der Flächennutzungspläne Böblingen und Sindelfingen erfolgt parallel zum Bebauungsplanverfahren (Parallelverfahren gem. § 8 Abs. 3 BauGB).

Bestehende Gutachten und Entwicklungskonzepte

Einzelhandelskonzeptionen der Städte Böblingen und Sindelfingen

Die Einzelhandelskonzeption der Stadt Böblingen (Stand 1998) hat die Stärkung der Innenstadt als Einkaufsstandort und den Erhalt der Nahversorgung der Wohngebiete zum Ziel. Das Ehemalige Flughafengelände befindet sich in der im Konzept ausgewiesenen Zone II, also in einem Randgebiet der Innenstadt. Dem Konzept zufolge sind in diesem Bereich Einzelhandelsbetriebe mit nicht-innenstadtrelevanten Waren unterhalb der Großflächigkeit sowie der Versorgung benachbarter Wohngebiete dienende Einzelhandelsbetriebe bis zu einer Verkaufsfläche von 800 qm zulässig.

Im Rahmen ihrer Planungen zur Bebauung des ZOB-Geländes hat die Stadt Böblingen ein weiteres Einzelhandelsgutachten erstellen lassen (Stand 2002). Es verfolgt das Ziel, die Neubebauung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) als Bindeglied zwischen den Einkaufsbereichen der Unterstadt und dem EFG zu etablieren. Die Gutachter äußern die Auffassung, dass von der Entwicklung des Ehemaligen Flughafengeländes positive Ausstrahlungseffekte auf die Positionierung des Bereichs Unterstadt ausgehen werden.

Die Stadt Sindelfingen ließ eine Fortschreibung des Einzelhandelsentwicklungskonzepts erarbeiten (Stand 2003), das sich vor allem mit der Sindelfinger Innenstadt als Einzelhandelsstandort befasst und für die Ehemaligen Flughafengelände keine Aussagen trifft.

Vergnügungsstätten

Um die störenden Auswirkungen von Bordellen und Eros-Centern, Diskotheken und Spielhallen zu vermeiden, beschloss der Böblinger Gemeinderat 2002 ein „Konzept für die Zulässigkeit von Vergnügungseinrichtungen“ vom 22.02.2002. Auf Grundlage dieses Konzeptes wurden inzwischen 40 Bebauungspläne geändert und 7 weitere einfache Bebauungspläne neu aufgestellt. Das Konzept ermöglicht in den dem Ehemaligen Flughafengelände benachbarten Quartieren der Böblinger Unterstadt die Nutzung durch Diskotheken und hält eine Spielhallennutzung dort unter bestimmten Umständen (Mindestabstand zwischen Spielhallen 200m, unzulässig in bestimmten Stockwerken) für vorstellbar. Im gesamten Böblinger Stadtgebiet wird lediglich im Gewerbegebiet „Hulb“ eine Ansiedlung von Bordellen ermöglicht. Diskotheken sind in Kerngebieten der Unterstadt zulässig und können, wenn nicht Lärmschutzgründe dagegen sprechen, auch in Gewerbegebieten zugelassen werden.

Begleitende Planungen des Zweckverbandes und der Städte

Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Ehemaliges Flughafengelände Böblingen/Sindelfingen“

Anknüpfend an die Beschlüsse der Stadt Böblingen und Sindelfingen von 1996 und auf Grundlage der inzwischen vorliegenden umfangreichen Erkenntnisse und Fachplanungen ist die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes „Ehemaliges Flughafengelände Böblingen/Sindelfingen“ geplant.

Die Städtebauliche Maßnahme zur Neuordnung des Ehemaligen Flughafengeländes wurde bereits in das Sanierungs- und Entwicklungsprogramm des Bundes und Landes (SEP/Bund-Länder-Programm) aufgenommen, so dass Fördermittel für die anstehenden Aufgaben eingesetzt werden können. Die Inanspruchnahme dieser Mittel ist allerdings an die Bedingung geknüpft, dass ein Verfahren nach dem BauGB durchgeführt wird. In Frage kommt hierfür entweder eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme oder eine Sanierungsmaßnahme.

Gemeindegrenze

Im weiteren Verlauf der Planungen soll die Gemeindegrenze zwischen den Städten im Gebiet des Ehemaligen Flughafengeländes Böblingen/Sindelfingen den städtebaulichen Planungen angepasst werden. Nach § 9 GemO gelten Bebauungspläne nach Grenzänderungen unbefristet weiter.

Bebauungsplanung „Querspange Ost“, Stadt Böblingen

Zeitgleich zum Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan „Ehemaliges Flughafengelände“ plant die Stadt Böblingen die Aufstellung des Bebauungsplans "Querspange Ost". Damit sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Ergänzung der äußeren Erschließung des Ehemaligen Flughafengeländes von der Wolfgang-Brumme-Allee bis zur Leibnizstraße geschaffen werden. Diese durchgehende Verkehrsverbindung mit tangentialer Funktion soll zugleich die Entlastung beider Innenstädte bewirken.

Rahmenplan „Unterstadt“ sowie Bebauungsplanung „Talstraße“, Stadt Böblingen

Durch die auf dem EFG geplanten Maßnahmen verliert die Böblinger Unterstadt ihre bisherige Randlage und rückt funktional und räumlich ins Zentrum der Innenstadtentwicklung. Der Bahnhof und sein Umfeld bilden nicht mehr länger den Endpunkt der Stadt in nordwestlicher Richtung, sondern fungieren vielmehr als Verbindungselement zwischen Ehemaligem Flughafengelände und der Innenstadt. Die derzeitige Situation der Innenstadt ist nach Aussagen der jüngsten Einzelhandelsuntersuchung durch eine defizitäre Einkaufsatmosphäre und einen unzureichenden Branchenmix gekennzeichnet. Von der Aufsiedlung des Ehemaligen Flughafengeländes kann ein deutlicher Impuls zur Stärkung zentraler Funktionen für den städtischen Einzelhandel und die Profilierung der Innenstadt ausgehen.

Vor diesem Hintergrund wird derzeit ein Rahmenplan erstellt. Zur planungsrechtlichen Umsetzung der geplanten Maßnahmen in der Unterstadt wurde 2001 für den Verknüpfungsbereich Ehemaliges Flughafengelände - Innenstadt – der Bebauungsplan „Talstraße“ - erarbeitet. Er sieht unter anderem vor:

- die Verbindung beider Stadtbereiche,
- eine Optimierung des ÖPNV-Betriebes durch die Neuorganisation des Bahnhofs und des ZOBs,
- die Aufwertung des Stadteingangs Böblingen an der Wolfgang-Brumme-Allee/Talstraße,
- die Stärkung der Einzelhandelsfunktionen durch Neubebauung des ZOB-Geländes und
- die Anbindung der Böblinger Unterstadt an den Schloßberg.

Schienenverbindung Böblingen-Calw

Die Landkreise Böblingen und Calw planen eine Schienenverbindung zwischen beiden Kreisstädten. Der auf Grundlage einer Machbarkeitsstudie von 2001 erarbeitete Feintrassierungsvorschlag wurde den Anliegergemeinden zur Stellungnahme vorgelegt; die Stadt Böblingen empfahl daraufhin dem Landkreis, stattdessen eine alternative Trassenführung zu prüfen. Diese berührt im Anschlussbereich der Calwer Straße und im Bereich des Bahnhofs Böblingen auch das Ehemalige Flughafengelände. Ob der Landkreis dem Vorschlag der Stadt Böblingen folgen und die Trasse prüfen wird, ist derzeit nicht bekannt.

5. Bestand

Bau- und Freiraumstruktur, Denkmalschutz

Weite Teile des Ehemaligen Flughafengeländes sind bis heute unversiegelt, große Flächen wurden seit Anfang der 80er Jahre als extensives Weideland genutzt, so dass der dem ursprünglichen Landschaftsbild entsprechende Offenlandcharakter bis heute erhalten blieb.

Der ehemalige Landesflughafen Stuttgart-Böblingen ist als Sachgesamtheit ein Kulturdenkmal aus heimatgeschichtlichen und wissenschaftlichen (vor allem architektur- und verkehrsgeschichtlichen) Gründen nach § 2 DSchG. Vor dem Kreissegment der ehemaligen Flughaf-

fengebäude soll aus Gründen der Anschaulichkeit und Erlebbarkeit eine ausreichend große Fläche von Bebauung freigehalten werden. Außerdem stehen das Unterkunfts- und das Wachgebäude an der Wolfgang-Brumme-Allee unter Denkmalschutz; sie gehören zur Sachgesamtheit des Kulturdenkmals der ehemaligen Fliegerhorstkaserne, das heute durch die Wolfgang-Brumme-Allee zerschnitten wird.

Die nicht denkmalgeschützten Gebäude im Südbereich des Ehemaligen Flughafengeländes wurden inzwischen zur Vorbereitung der Kampfmittelräumung und Altlastensanierung abgebrochen.

Im Südwesten des Plangebietes an der Calwer Straße/Ensinger Straße befinden sich einige von der Standortverwaltung Calw genutzte Gebäude; entlang der Calwer Straße stehen einzelne Wohngebäude.

Nachbarnutzungen

Nördlich der BAB A 81 liegt das Werksgelände der Firma DaimlerChrysler. Östlich der Wolfgang-Brumme-Allee befindet sich das Gelände des Zweckverbandes Technische Betriebsdienste der Städte Böblingen und Sindelfingen sowie die von der Bereitschaftspolizei und dem Bundesgrenzschutz genutzte ehemalige Wildermuthkaserne.

Im Süden trennen die Bahngleise das Ehemalige Flughafengelände von der Böblinger Innenstadt und einem Bereich mit zentralen Verwaltungseinrichtungen. Im Südwesten, an der Ensinger Straße, befindet sich ein Wohngebiet der Stadt Böblingen. Westlich der das Ehemalige Flughafengelände begrenzenden Calwer Straße liegt das Böblinger Gewerbegebiet Hulb.

6. Eigentumssituation

Mit dem Erwerb der Flurstücke Nr. 2222 der Gemarkung Böblingen (ca. 53,32 ha) und Nr. 2500 der Gemarkung Sindelfingen (ca. 26,73 ha) am 16.12.2002 durch den Zweckverband Ehemaliges Flughafengelände wird sich nach Auflassung des Geländes ein Großteil der Flächen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans im Eigentum des Zweckverbandes befinden.

Die zwischen dem Regierungspräsidium Stuttgart, den Städten Böblingen und Sindelfingen und dem Zweckverband abzuschließende Vereinbarung über die Planung, Durchführung und Finanzierung von Erschließungsmaßnahmen enthält auch Regelungen zur Übereignung von Teilflächen für den geplanten Ausbau der BAB A 81 an die Bundesstraßenverwaltung sowie zum Tausch der Fläche der auf der Fläche des Ehemaligen Flughafengeländes geplanten neuen Südrampen der Anschlussstelle Böblingen/Sindelfingen gegen die Fläche des bestehenden Süd-Ohrs der Autobahnabfahrt.

7. Geländevorbereitung

Im Zusammenhang mit dem Kaufvertrag für das EFG führten Bund und Zweckverband im Jahr 2002 gemeinsame Geländeuntersuchungen durch, die die bislang vorliegenden Erkenntnisse über die Kampfmittelbelastung, die geomechanischen Eigenschaften der Böden, die geologische Standortsituation und Art und Ausmaß der Bodenverunreinigungen und deren Bewertung ergänzten.

Kampfmittelräumung

Die bislang in den Auffüllungen nachgewiesenen Kampfmittel werden vom Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg als harmlos eingestuft, es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass gefährliche Kampfmittel gefunden werden. Unterhalb der Auffüllungen wird mit Bombenblindgängern gerechnet.

Im Zuge der Kampfmittelräumung werden die Auffüllungen aus der Nachkriegszeit abgetragen. Der Aushub wird auf Kampfmittel hin untersucht. Ist er kampfmittelfrei, wird er in ein Bereitstellungslager im Bereich der versiegelten Flächen nördlich der denkmalgeschützten Bestandsgebäude gebracht. Im Erdaushub bzw. in der Aushubsohle gefundene Kampfmittel

werden zu einem separaten Munitionsarbeitsplatz gebracht. Alle aufgefundenen Kampfmittel werden vom Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg übernommen und von ihm vernichtet.

Lauf Kaufvertrag für das Gelände liegt die Zuständigkeit für die Räumung der Kampfmittel beim Bund.

Altlastensanierung

Bei Erkundungen in den 90er Jahren stellte man im Bereich der Gebäude und in deren Umfeld Schadstoffbelastungen mit Mineralkohlenwasserstoffen, polyzyklischen und monozyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen sowie chlorierten Kohlenwasserstoffen fest. Die Verunreinigung im Bereich der ehemaligen Tankstelle wurde 1998 beseitigt; bei einer Grundwassermessstelle wurde 2002 eine Verunreinigung, im Bereich der Freiflächen wurden punktuell erhöhte Schadstoffgehalte in den Auffüllungen festgestellt.

Den 2002 durchgeführten Untersuchungen zufolge liegen im Feststoffanteil des Bodens in der Regel geringe bis nicht nachweisbare Schadstoffgehalte vor. Analysen im Bodeneluats ergaben niedrige bis nicht nachweisbare Gehalte an den untersuchten Schadstoffen. Die durchgeführten Sickerwasserprognosen dienen der Ableitung und Festlegung von Maßnahmewerten; diese dienen als eine Entscheidungsgrundlage dafür, ob im Rahmen der Kampfmittelräumung ausgebaute Bodenschichten wieder eingebaut werden dürfen bzw. ob nach Ausbau der Bodenschichten bei der Kampfmittelräumung ein zusätzlicher Abbau von gewachsenem Boden erforderlich ist.

Bei der Kampfmittelräumung erkennbare offensichtliche Verunreinigungen werden vom Bund entfernt und entsorgt. Organoleptisch auffälliges Material wird separiert. Im Bereitstellungslager wird der Aushub vom Zweckverband auf Schadstoffe hin untersucht. Die Aushubsole wird ebenfalls auf Altlasten hin beprobt. Die Bewertung der Ergebnisse erfolgt durch Bund, Zweckverband und den zuständigen Behörden.

Materialien, deren Schadstoffgehalt die Maßnahmenwerte überschreitet, gelten als Altlasten im Sinne des BBodSchG und werden den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend entsorgt.

Der Entwurf eines Sanierungsplans für das Ehemalige Flughafengelände liegt inzwischen vor.

Geländemodellierung

Nach erfolgter Kampfmittelräumung und Altlastensanierung wird der Erdaushub so wieder eingebaut, dass das künftige Geländemodell mit See, Erdwall und allen erforderlichen Anschlüssen an die Umgebung entsteht.

Beabsichtigt ist die Schaffung einer ebenen bzw. nur flach geneigten Geländeoberfläche, die Vernetzung von Stadt- und Freiraum mit einem natürlich wirkenden Gefälle und die problemlose Nutzung des gesamten Gebietes durch alle Nutzergruppen (max. 6% Gefälle im Außenraum). Zugleich ist sicher gestellt, dass die Oberflächenentwässerung des Gesamtgeländes in freiem Gefälle zum See als zentralem Regenspeicher erfolgen kann.

Ein Massenausgleich innerhalb des Gebietes des Zweckverbandes wird angestrebt: Die Verwendung von vorhandenem Bodenmaterial verringert bzw. ersetzt die Anschaffung von Neuboden und minimiert die Verkehrsbelastung durch Bodentransporte.

Es wird geschätzt, dass insgesamt 1,8 Mio. t Erdmassen bewegt werden müssen. Ein Geländeabtrag wird erforderlich in den östlichen Teilbereichen der künftigen „Grünen Mitte“, zur Herstellung des Sees, im Bereich des Mischgebietes zwischen Calwer Straße und Ensinger Straße und an den Bahnanlagen. In den übrigen Bereichen wird ein Auftrag erfolgen; eine Ausnahme hiervon bildet das Gebiet um die in ihrer Höhenlage nicht veränderbaren denkmalgeschützten Bestandsgebäude.

B Planungskonzeption

1. Städtebaulicher Entwurf

Als Grundlage der künftigen städtebaulichen Planungen sowie erster Vermarktungsüberlegungen dient der städtebauliche Entwurf, der aus dem Siegerentwurf eines städtebaulichen Realisierungswettbewerbs hervorging, 2001 vom Planungsverband und den Gemeinderäten beider Städte beschlossen wurde und in einer mittlerweile überarbeiteten Fassung (Stand April 2003) der weiteren städtebaulichen Planung zu Grunde gelegt werden soll. Er übersetzt die für das Gelände formulierten Entwicklungsziele in eine schlüssige und flexible Raumstruktur.

Das künftige Stadtgefüge ist durch ein Wechselspiel dicht bebauter Stadtquartieren und unterschiedlich ausgebildeter Freiräume geprägt.

Das Rückgrat des städtebaulichen Entwurfs bildet die „Grüne Mitte“ mit See. Die Freifläche weitet sich in Richtung Osten auf und findet ihren baulichen Abschluss in dem Ensemble der ehemaligen Flughafengebäude.

Die Quartiere im Süden des Ehemaligen Flughafengeländes sind durch eine geschlossene Blockrandbebauung charakterisiert. Dort, wo der öffentliche Raum überwiegend der Anliegererschließung dient sowie entlang des Südrandes der „Grünen Mitte“ kann eine Öffnung der Bebauung erfolgen.

Am Nordufer des Sees ist eine Reihe von Punkthäusern geplant, die als gebaute Solitäre den an dieser Stelle weiten Stadtraum akzentuieren.

Nördlich der Querspange wird der Stadtraum durch eine geschlossene Bauflucht räumlich gefasst.

Hinter dieser Bebauung ist eine Gewerbebebauung (Hallen) vorgesehen. Der Autobahn zugewandt können auch höhere Baukörper entstehen.

Dem Bereich, der künftig von den Südrampen der neuen Anschlussstelle Böblingen/Sindelfingen, der Querspange und der Wolfgang-Brumme-Allee umschlossen wird, kommt eine besondere Funktion für das neue Stadtquartier zu: Der städtebauliche Entwurf weist hier eine aus drei Türmen bestehende Bebauung aus, der die Funktion einer den Standort und die Region gleichermaßen „signalisierenden“ Landmark zukommen kann.

In die „Grüne Mitte“ als das zentrale Element des Freiraumsystems werden öffentliche Spiel- und Sportanlagen, der Festplatz beider Städte und Anlagen zur Regenwasserbewirtschaftung integriert.

Die Grünflächen im Abstandsbereich zur BAB A 81 binden den künftigen Stadtteil in seine Umgebung ein und werten durch ihre Funktion und Gestaltung das Gesamtgelände sowie die künftig angrenzenden Nutzungen und Grundstücke auf. Außerdem dienen sie als Standort eines Erdwalls und weiterer Anlagen zur Regenwasserbewirtschaftung.

2. Nutzungsstruktur

Die Entwicklung des Geländes soll eine Nutzungsstruktur entstehen lassen, die dem Gelände und seiner Umgebung, den Entwicklungszielen der beiden Städte und den Standortanforderungen der geplanten Nutzungen optimal angepasst ist. Sie soll flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen reagieren können und eine angemessene Mischung von Nutzungen ermöglichen.

In Reaktion auf die Umgebung werden entlang der Verkehrsstrassen BAB A 81, Calwer Straße und an den Bahngleisen Gewerbenutzer angesiedelt, die gegenüber Lärm- und Schadstoffbelastungen weniger empfindlich sind. An der geplanten Querspange werden ebenfalls gewerbliche Nutzer angesiedelt.

Die zentrale Grünfläche mit See und einem Übergang in das angrenzende Tal der Schwippe lässt dem gegenüber Gunstlagen für hochwertige Dienstleistungen, Wohnnutzungen und Gemeinbedarfsflächen entstehen.

Kombiniert mit dem Kriterium der Erreichbarkeit - insbesondere in Zuordnung zum Haltepunkt des Schienennahverkehrssystems und zu Stellplatzanlagen ergibt sich daraus das geplante Nutzungsgefüge.

Wo dies möglich ist, schirmen unempfindliche Nutzungen durch Gebäudestellung und -höhe empfindliche Nutzer von Umgebungsbelastungen ab.

In den Bereichen, in denen Lärm bzw. Schadstoffe emittierende Nutzungen an „empfindlichen“ Nutzer angrenzen, werden Übergangszonen geschaffen; ist dies nicht möglich oder ausreichend, sind in den nächsten Planungs- und Verfahrensschritten weitere Maßnahmen vorzusehen (Binnendifferenzierung der Quartiere bzw. Blöcke, Anpassung der Grundrisse, passiver Schallschutz etc.).

Das nördlich des Böblinger Bahnhofs platzierte, in Baustruktur, -dichte und Nutzungsspektrum urbane Sondergebiet ergänzt das auf der anderen Seite der Bahngleise liegende Versorgungszentrum der Böblinger Unterstadt und bindet die denkmalgeschützten Bestandsgebäude ein. Für diese Gebäude bzw. die ihnen benachbarten Neubaufelder soll im Rahmen eines Wettbewerbs ein schlüssiges Nutzungskonzept gefunden werden.

In den Grün- und Freiflächen des Gebietes überlagern einander unterschiedliche Nutzungsarten. Die Flächen dienen als Freizeit- und Erholungsraum für diejenigen, die auf dem Gelände wohnen und arbeiten werden, als imagegebender „grüner Rahmen“, der die unterschiedlich genutzten und gestalteten Baugebiete über die Entwicklungszeit des Geländes hin miteinander verbindet. Darüber hinaus erfüllen Teile der Freiflächen zusätzliche Aufgaben als Regenwassersammler und -speicher bzw. als Standfläche für einen Lärm und Schadstoffe abschirmenden Erdwall.

Der vorgesehenen Bbauungsstruktur der Teilgebiete liegt ein den Anforderungen künftiger Nutzer angepasstes Raster zugrunde. Dieses Raster trägt zur Minimierung des Erschließungsaufwandes bei, erleichtert die spätere Orientierung im Stadtteil und ermöglicht die Ausweisung schlüssiger Entwicklungsabschnitte. Außerdem garantiert es das angestrebte hohe Maß an Anpassungsfähigkeit an sich ändernde Rahmenbedingungen und Nutzeranforderungen.

3. Verkehrserschließung

Straßenverkehr

Das Ehemalige Flughafengelände erhält einen neuen südlichen Autobahnanschluss (Verlagerung der Südrampen der Anschlussstelle Böblingen/Sindelfingen) und jeweils vier Anschlüsse an die Calwer Straße und an die Wolfgang-Brumme-Allee.

Die Haupteerschließung des Geländes übernimmt die Querspange, die mit ihrer Fortführung Richtung Osten eine Entlastungsstraße für das Straßennetz beider Städte darstellt. Ausgehend vom Anschlusspunkt Calwer Straße/Heinkelstraße quert sie in nordwestlicher Richtung das Gebiet und schließt teilkreuzungsfrei im Osten an die Wolfgang-Brumme-Allee und mit einer Unterführung der Wolfgang-Brumme-Allee an die Leibnizstraße an. Mit einem ebenfalls teilkreuzungsfreien Anschluss ersetzt sie den heutigen Autobahnzubringer von der Wolfgang-Brumme-Allee zur BAB A 81.

Die Querspange erhält zwei durchgehende Fahrspuren in beiden Fahrtrichtungen sowie beidseitig Parkstreifen und Fuß- und Radwege. Das Tower-Areal kann nur von der Kreuzung Querspange/Autobahnzubringer und einer beschränkten Zu- und Abfahrt von der Querspange erschlossen werden. Im westlichen Abschnitt wird die Querspange als 3-reihige Allee ausgebildet. Von der Querspange ausgehende Planstraßen erschließen die angrenzenden Gewerbegebiete.

Die Erschließung der südlich der „Grünen Mitte“ gelegenen Baugebiete erfolgt über die Südspange, die im Osten einen Anschluss an die Wolfgang-Brumme-Allee und über die verlängerte Ensinger Straße einen Anschluss an die Calwer Straße erhält. Der Knotenpunkt Südspange/verlängerte Ensinger Straße ist als Kreisverkehr ausgebildet.

Weitere Planstraßen erschließen ausgehend von der Südspange das Gewerbegebiet an der Calwer Straße bzw. dienen als Anliegerstraßen der internen Erschließung des Mischgebietes.

Querspange und Südspange sind durch eine die „Grüne Mitte“ querende Nord-Süd-Straße mit zwei Fahrspuren, begleitenden Fuß- und Radwegen und Brückenbauwerk miteinander verbunden.

Der Festplatz und die dazugehörige Parkierungsfläche südlich der Querspange erhalten einen eigenen Anschluss an die Wolfgang-Brumme-Allee bzw. an die Querspange.

Der verlängerten Ensinger Straße bzw. der gleisparallel verlaufenden Straße hinter dem Bahnhof kommt eine wichtige Bedeutung im Hinblick auf das Verkehrsnetz der Stadt Böblingen zu. Es wird daher momentan geprüft, ob im Hinblick auf die zu erwartende Lärm- und Schadstoffbelastung und den Schutz des geplanten Mischgebietes eine Bündelung von Verkehrswegen durch eine Fortführung der gleisparallelen Straßen trasse Richtung Kreuzung Calwer Straße/Hanns-Klemm-Straße sinnvoll und realisierbar ist.

ÖPNV

Seine Lage am Haltepunkt der vorhandenen Linie S 1, der künftigen Linie S 60 und in der Nähe des ZOB Böblingen gewährleistet eine hervorragende ÖPNV-Anbindung des Ehemaligen Flughafengeländes an das Umland und die Kernstadt Stuttgart.

Für die ÖPNV-Erschließung des Gebietes selbst ist eine neue Buslinie erforderlich. Sie soll als eine Ringlinie von 4 km Länge ausgehend vom ZOB Böblingen über die Wolfgang-Brumme-Allee zur Querspange und über eine besondere Busspur mit Bussignal direkt in die Südspange und anschließend in Richtung Osten und vorbei an der Bahnunterführung zurück zum ZOB geführt werden. Die Umlaufzeit beträgt bei einer Geschwindigkeit von 20 km/h ca. 12 min. Sindelfingen ist bereits heute durch die Linie 701 an den ZOB Böblingen im 15-Minuten-Takt angebunden; eine direkte Busanbindung der Stadt ans EFG kann bei Bedarf geschaffen werden.

Fuß- und Radverkehr

Alle Straßen des Gebietes weisen beidseitige Gehwege auf; diese sind im westlichen Teil der Querspange und an der Südspange 4 m, in den Gewerbegebieten mit wenig Fußgängerverkehr mindestens 2 m breit.

Eine Hauptfußwegverbindung in Nord-Süd-Richtung führt von Sindelfingen über das Hochhausareal durch die „Grüne Mitte“ zum Böblinger Bahnhof. Dabei verbindet ein Steg den vorhandenen Fußweg aus Sindelfingen über die BAB A 81 mit der Fußgängerebene des Hochhausareals.

Ein weiterer Steg quert von hier aus die Querspange und den See; eine Treppe verbindet ihn mit dem Nordufer des Sees und der Querspange. Der an den Steg anschließende Fußweg in der „Grünen Mitte“ weist einen Abzweig zur Bahnunterführung und einen weiteren in Richtung Parkweg auf.

Der Parkweg stellt die zentrale West-Ost-Verbindung für Fußgänger und Radfahrer dar. Bogenförmig geführte Wege durch die Grünfläche ermöglichen eine Annäherung an den See und trennen extensiv von intensiv genutzten Grünflächen. Vom Kreuzungspunkt beider Wege aus ist das EFG durch eine Unterführung der Autobahn an den im Schwippetal verlaufenden Fußweg angebunden.

Der Fußgängern und Radfahrern vorbehaltene Steg, der den Westteil des Sees quert, schließt das Wegenetz.

Sämtliche Stege haben eine Steigung von max. 6 % und sind damit von Rollstuhlfahrern und mit Kinderwagen gut zu befahren. Stege und Hauptwege weisen eine Breite von mindestens 4 m auf und können als kombinierte Fuß- und Radwege genutzt werden.

Eine Unterführung der Bahngleise soll Fußgängern und Radfahrern eine sichere und attraktive Unterquerung der Bahngleise ermöglichen. Sie weist vom EFG aus einen niveaugleichen Zugang auf; die Höhendifferenz beim Austritt in die Talstraße muss durch eine Treppen-/Aufzugsanlage überwunden werden. In der Passage werden keine Läden o.ä. angesiedelt.

Ruhender Verkehr

Ein angemessenes Parkplatzangebot im öffentlichen Straßenraum ist für das Funktionieren der künftigen Stadtquartiere entscheidend. Alle Straßen in bebauten Gebieten – den westlichen Abschnitt der Querspange eingeschlossen – bieten Besuchern, Kunden und Beschäftigten über 1.000 öffentliche Parkplätze; diese ergänzen die nach der Stellplatzverordnung notwendigen Plätze.

In einem Parkplatzstreifen entlang der Ensinger Straße können ca. 120 Stellplätze untergebracht werden. Nördlich der Gleisanlagen können insgesamt ca. 300 Stell- bzw. Parkplätze ebenerdig, wenn erforderlich in Parkpaletten bis zu 800 Stellplätze angeboten werden.

Auf der Nordseite des Festplatzes sollen unter einem Baumdach ca. 400 Stellplätze und ca. 15 Busparkplätze geschaffen werden. Die Zufahrt erfolgt über einen separaten Anschluss an die Wolfgang-Brumme-Allee. Sollte die künftige Nutzung der denkmalgeschützten Bestandsgebäude bzw. der Neubebauung nördlich des Böblinger Bahnhofs dies erfordern, können Teile des Festplatzes und die privaten Tiefgaragen im Hochhausareal als Parkierungsfläche herangezogen werden.

Im Rahmen der Entwicklung der Baufelder nördlich des Bahnhofs Böblingen ist zu prüfen, ob die entlang der Bahngleise vorgesehenen Stellplatzflächen erweitert werden müssen.

4. Ver- und Entsorgung

Konzept zur dezentralen Regenwasserbewirtschaftung

Für das Ehemalige Flughafengelände wurde ein Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung und darauf aufbauend eine Vorplanung erstellt. Ziel ist die Minimierung und die vollständige bzw. teilweise Wiederverwendung des Oberflächenabflusses. Die Regenwasserentsorgung soll auf folgende Weise durchgeführt werden:

- Der See fungiert als Rückhaltebecken, der angrenzende *Röhrichtstreifen* als Reinigungsanlage. Die Schwippe bildet den Vorfluter. Dezentral werden vier Reinigungsanlagen auf dem Areal angelegt; westlich des Sees befindet sich ein Überlauf.
- Ein Überlaufgraben verläuft seeparallel und übernimmt die Vorflut zur Schwippe für die am östlichen Seeende eingeleiteten Regenwasserabflüsse.
- In diesem speziellen Fall wird die extensive Dachbegrünung auf 30% der *Dachflächen* begrenzt, damit jederzeit eine ausreichende Menge an Niederschlägen zur Speisung des Sees zur Verfügung steht. Der Ablauf von begrünten oder nicht begrünten Dachflächen wird vorgereinigt in die Röhrichtzone und anschließend in den See eingeleitet.
- Der Ablauf der versiegelten Fahrbahnen *untergeordneter Straßen* kann in offenen Rinnen gesammelt und in Kanälen zu einer zentralen Regenwasserreinigungsanlage abgeleitet werden. Alle *stark befahrenen Straßen* sind über Regenwasserkanalisation zu einer zentralen Regenwasserreinigungsanlage zu entsorgen. Der Ablauf ist mechanisch und biologisch gereinigt dem See oder optional dem Vorfluter zuzuführen.
- Die großen *Hofflächen* der nördlichen Baufelder, die sich zum Lärmschutzwall hin öffnen, können dezentral über offene Rinnen oder Kanäle in den Grünstreifen entsorgt werden. Der Ablauf muss ggf. auf dem Grundstück vorbehandelt werden. Das Niederschlagswasser kann in einem offenen Wasserlauf zu beiden Enden des Langen Sees abgeleitet werden, wo es zur weiteren Reinigung in eine Reinigungsanlage und nachfolgend durch

die Röhrichtzone in den See eingespeist werden kann. Optional kann der Abfluss direkt in den Vorfluter abgeleitet werden.

- In den *Grünanlagen* werden Mulden oder Gräben vorgesehen. Die Abflüsse aus extremen Niederschlagsereignissen sind nicht zu den Regenwasserreinigungsanlagen am See abzuleiten, sondern über den Überlaufgraben oder direkt in die Schwippe zu entsorgen. Abläufe aus den Grünanlagen dürfen nicht in den See gelangen, da ihre Nährstoffgehalte zu hoch sind.

Ob die Ableitung des gesamten Regenwasserabflusses an der Oberfläche möglich ist, wird momentan im Rahmen der Vorplanung untersucht. Optional kann dem See Brauchwasser entnommen werden.

Abwasser

Das gesamte Abwasser des EFGs wird voraussichtlich über ein Hebewerk der Stadtwerke Böblingen in deren Netz geführt. Es ist vorgesehen, die Abwässer dann in die vom gemeinsamen Zweckverband der Städte betriebene Kläranlage nordwestlich des Ehemaligen Flughafengeländes weiterzuleiten. Die Anlage weist eine ausreichende Kapazität auf.

Wasser

Die künftige Versorgung des Geländes ist gesichert (bestehende Leitungen in der Calwer Straße und Wolfgang-Brumme-Allee).

Energie

Für das Ehemalige Flughafengelände wurde ein an den geplanten Nutzungen und Entwicklungsabschnitten orientiertes Energiekonzept erarbeitet. Diesem zufolge sind heute auf dem bzw. im Umfeld des Ehemaligen Flughafengeländes folgende Versorgungsleitungen und –potenziale vorhanden:

Gas

Wolfgang-Brumme-Allee: Hochdruckleitung DN 200 / 16 bar

Nördlich der BAB A 81: Hochdruckleitung DN 200 / 40 bar

Südlich der Calwer Straße: Hochdruckleitung DN 150 / 4 bar

Fernwärme

Nordöstlich der bestehenden Autobahnausfahrt befindet sich das Heizkraftwerk der Firma DaimlerChrysler. Von diesem aus verlaufen Dampf- und Heißwasserleitungen in Richtung Osten und queren in einem Tunnel die Rudolf-Diesel-Straße. Dem Erkenntnisstand der Gutachter zufolge bestünde die Möglichkeit, eine Wärmeauskopplung für das EFG vorzunehmen.

Strom

Zur elektrischen Versorgung der Stadt Böblingen existiert ein Hochspannungsring (110 kV) zwischen drei Umspannwerken. Eine dieser Leitungen verläuft als Erdkabel über das EFG. Das östlich der Kreuzung Bahnlinie/Calwer Straße gelegene Umspannwerk Böblingen West weist heute eine Leistungsreserve auf, die eine Versorgung des EFGs mit ca. 25 MW erlaubt. Darüber hinaus ist ein Ausbau des Umspannwerkes möglich.

Versorgungsvarianten

Das Energiekonzept vergleicht außerdem unterschiedliche Versorgungsvarianten im Hinblick auf ihre Energiebilanzen, CO²-Emissionen, ihre Kosten und Wirtschaftlichkeit.

Eine dieser Varianten befasste sich mit der möglichen direkten oder indirekten Kühlung der am Nordufer des Sees platzierten Gebäude durch Seewasser, eine andere untersuchte die Bedingungen einer solarwärmeunterstützten Nahwärmerversorgung mit Mehrtagespeicher am Beispiel ausgewählter Baufelder eines Mischgebietes.

In den folgenden Planungsphasen wird geprüft und entschieden, ob bzw. auf welche Weise die solare Nahwärmeversorgung in die Gesamtkonzeption der Ver- und Entsorgung Eingang finden soll.

5. Immissionsschutz

Im Rahmen der Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes kommt Lärm- und Schadstoffimmissionen besondere Bedeutung zu.

Aus der Lage des Areals ergibt sich eine in Teilbereichen erhebliche Vorbelastung durch Straßen- und Schienenverkehrslärm. Die geplante städtebauliche Nutzung wird innerhalb des Plangebietes weiteren Straßenverkehrslärm entstehen lassen. Die Gewerbegebiete und die hochwertigen Mischgebiete mit Büro- und Wohnnutzung werden sich in ihrem Emissionsverhalten bzw. ihrer Schutzwürdigkeit wechselseitig beeinflussen; dies gilt auch für die möglicherweise im Umfeld der denkmalgeschützten Bestandsgebäude und in der „Grünen Mitte“ entstehenden Freizeitnutzungen und das nahegelegene Mischgebiet.

Für den Bebauungsplan werden daher Konzepte erforderlich, die Aussagen zur Vermeidung bzw. Verminderung von Lärmkonflikten treffen:

- im Hinblick auf die Auswirkungen des Straßenneubaus auf Bestandsnutzungen („Neubau einer Straße“ gem. BImSchVO) und
- bezogen auf den Schallschutz im Städtebau (analog zu den gutachterlichen Aussagen der DIN 18005).

Mit Blick auf den städtebaulichen Entwurf lässt sich die Lärmsituation bzgl. einzelner Lärmquellen bzw. Flächennutzer folgendermaßen beschreiben:

Den am stärksten frequentierten Straßen und den Schienenwegen sind wenig geräuschsensible Nutzungen wie Gewerbegebiete und Sondergebiete zugeordnet. Lediglich im Bereich der Ensinger Straße rückt das geplante Mischgebiet an die stark frequentierte Calwer Straße sowie an die Bahnanlagen heran. Der Teilbereich des Mischgebietes am nördlichen Seeufer wird durch die angrenzende Querspange beeinträchtigt; in beiden Teilen des Mischgebietes wird daher eine Zonierung erforderlich.

Im Südbereich des an der BAB A 81 gelegenen Gewerbegebietes befindet sich entlang der Querspange eine Zone mit hochwertiger Büro- und Dienstleistungsnutzung als Übergang in das Mischgebiet. Die für das Mischgebiet vorgesehene Zonierung (s.o.) soll eine Beschränkung der Betriebstätigkeit des Gewerbegebietes vermeiden.

Für das Gewerbegebiet „Süd“ an der Calwer Straße sind die Nahtstellen zu den beiden Teilbereichen des Mischgebietes schalltechnisch zu definieren. Ziel ist es, die gewerbliche Nutzung so wenig wie möglich einzuschränken und zugleich eine hochwertige Wohnsituation zu schaffen.

Bei Ansiedlung von Freizeitnutzungen im Sondergebiet im Bereich der denkmalgeschützten Flughafengebäude und für den Festplatz sind die schalltechnischen Auswirkungen der jeweiligen Nutzungen zu ermitteln. Darauf aufbauend muss ein Konzept erarbeitet werden, das eine schalltechnische Verträglichkeit mit dem Schutzanspruch der umgebend geplanten Wohnnutzung - insbesondere im südlichen Teil des Mischgebietes – sicherstellt.

Voraussichtlich werden innerhalb und außerhalb des Plangebiets in Teilgebieten weitere Schallschutzmaßnahmen notwendig. Der Bebauungsplan wird u.a. passive Schallschutzmaßnahmen für die künftigen Gebäude, wie z.B. den Einbau von Schallschutzfenster, festsetzen.

C Inhalte des Bebauungsplans

Der vorliegende Bebauungsplan dient der Sicherung der geplanten Nutzungen und der städtebaulichen Konzeption für das ehemalige Flughafengelände Böblingen/Sindelfingen.

1. Art der baulichen Nutzung

Es ist geplant, die auf dem Ehemalige Flughafengelände geplanten Nutzungen durch Festsetzung der nachfolgend dargestellten Baugebiete zu sichern. Die durch die Baunutzungsverordnung typisierend vorgegebene Nutzungsgliederung der einzelnen Baugebietsarten wird im weiteren Verfahren überprüft und konkretisiert. Dabei wird von den Gliederungsmöglichkeiten des § 1 Abs. 4 – 10 BauNVO Gebrauch gemacht.

Folgende Baugebiete sollen festgesetzt werden:

▪ Sondergebiete (§ 11 BauNVO)

Sondergebiet 1

für den Bereich der ehemaligen Flughallen sowie die südwestlich und südöstlich anschließenden Baufelder einschließlich Verkehrs- und Erschließungsflächen

Sondergebiet 2

zwischen der neuen Anschlussstelle Süd der BAB A 81, der Querspange-Mitte und der Wolfgang-Brumme-Allee

▪ Mischgebiet (§ 6 BauNVO)

im westlichen Anschluss an das Sondergebiet 1 bis an den Südrand der Querspange, gegliedert in die Teilbereiche „See“ und „Grüne Mitte“

▪ Gewerbegebiete (§ 8 BauNVO)

Gewerbegebiet „Süd“

westlich des Mischgebiets

Gewerbegebiet „Nord“

gegliedert in die Teilbereiche „Nord 1“ nördlich der Querspange-West und „Nord 2“ entlang der BAB A 81

Im Einzelnen sind diese Baugebiete folgendermaßen ausgeprägt:

Sondergebiet 1

In diesem Gebiet, das voraussichtlich in der ersten Entwicklungsstufe realisiert wird, werden vor allem Nutzungen angesiedelt, die für die Adressbildung und das urbane Image des Gesamtgebietes und seine Integration in die Siedlungs- und Nutzungsstruktur der Städte Böblingen und Sindelfingen von besonderer Bedeutung sind.

Auf Grund seiner Lage am Böblinger Bahnhof und an der Wolfgang-Brumme-Allee wird das Gebiet die Wahrnehmbarkeit des Ehemaligen Flughafengeländes in besonderer Weise prägen. Die geplante Nutzungsmischung soll zu einer intensiven Belebung des neuen Stadtquartiers beitragen.

Das Sondergebiet 1 soll Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäuden, Anlagen zur Nutzung für Veranstaltungen und für sonstige kulturelle Zwecke, Betrieben des Beherbergungsgewerbes, Restaurationsbetrieben, Anlagen für soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke sowie den notwendigen Infrastruktureinrichtungen Raum bieten. Außerdem ist die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben vorgesehen. In geeigneten Teilbereichen sollen Wohnungen integriert werden.

Die Konkretisierung des Nutzungskonzeptes wird im Zuge eines Wettbewerbsverfahrens erfolgen.

Sondergebiet 2

Die Nutzungen dieses Gebietes werden im weiteren Verfahren konkretisiert. Aus heutiger Sicht ist eine Kombination von Büro- und Verwaltungsnutzungen (einschließlich Konferenz-

und Tagungseinrichtungen), Betrieben des Beherbergungsgewerbes, Restaurationsbetrieben sowie Anlagen für kulturelle, gesundheitliche und sportliche Zwecke vorstellbar.

Die Fläche stellt auf Grund ihrer exponierten Lage und der geplanten baulichen Ausbildung einen Standort von regionaler Bedeutung dar. Für eine Erschließung und Bebauung steht sie lagebedingt erst zur Verfügung, wenn die neuen südlichen Rampen der Anschlussstelle Böblingen/Sindelfingen in Betrieb sind.

Aus der Lage und der spezifischen Erschließungs-, Lärm- und Schadstoffsituation des Areals resultiert ein besonderes Anforderungsprofil; daher ist vorgesehen, die Fläche im Rahmen von Wettbewerben zu entwickeln. Vorgesehene Nutzungen sollen auf ihre lokale und regionale Verträglichkeit hin überprüft werden.

Mischgebiet

Die Ausweisung des Mischgebiets, bestehend aus den Teilbereichen „See“ und „Grüne Mitte“, ermöglicht in zentraler Lage des neuen Stadtteils die Ansiedlung von Wohnnutzungen. Das Wohnen und die übrigen im Mischgebiet zulässigen Nutzungen werden zur Belebung des Stadtteils und seiner Grün- und Freiflächen beitragen.

Die besonderen Standortqualitäten innerhalb des Teilbereichs „Grüne Mitte“ (z.B. am See, an der „Grünen Mitte“, am Quartiersplatz) werden die künftige Gliederung des Baugebietes bestimmen. So sollen der Nahversorgung dienende Einzelhandelsbetriebe und Schank- und Speisewirtschaften im Kern des Mischgebiets, am Quartiersplatz, entlang der Südspange und entlang der Ensinger Straße in den Erdgeschosszonen konzentriert werden. Die sonstigen gewerblichen Nutzungen sollen sich an den Rändern dieses Teilbereichs, im Übergang zu den benachbarten Gewerbegebieten und entlang der Calwer Straße ansiedeln. Wohnungen sind in den Innenbereichen des Teilbereichs „Grüne Mitte“, insbesondere im Umfeld des Quartiersplatzes und in der Nachbarschaft der Freifläche vorgesehen.

Der am nördlichen Seeufer gelegene Teilbereich „See“ ist auf Grund der städtebaulichen Konzeption (Solitärgebäude) und seiner attraktiven Lage in besonderem Maße für Nutzungen mit einem hohen Anspruch an die (Re-)Präsentation geeignet. Hier ist beabsichtigt, vorrangig hochwertige Dienstleistungen, Räume für die Produktpäsentation und Wohnungen anzusiedeln. Am nördlichen Seeufer wird die Wohnnutzung zum See hin orientiert. Auf diese Weise sollen Beeinträchtigungen durch die Gewerbenutzung in den Nachbargebieten und die Verkehrsbelastungen durch die Querspange minimiert werden.

Gewerbegebiet „Süd“

Das Gebiet dient der Ansiedlung einer mit der Wohnnutzung des benachbarten Mischgebiets verträglichen städtischen Gewerbebestruktur. Hier werden insbesondere Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Forschungs- und Entwicklungsstätten sowie Anlagen für sportliche und gesundheitliche Zwecke ihren Standort finden.

Im weiteren Verfahren ist zu überprüfen, ob die Anforderung, dass die gewerblichen Nutzungen mit den Wohnnutzungen im benachbarten Mischgebiet verträglich sein müssen, für das gesamte Gewerbegebiet „Süd“ gelten soll – aus heutiger Sicht kann im westlichen Bereich ggf. ein größeres Spektrum an gewerblichen Nutzungen zugelassen werden.

Gewerbegebiet „Nord“

Das Gewerbegebiet-Nord gliedert sich in zwei Bereiche. Im Teilbereich „Nord 1“ ist die Ansiedlung von Gewerbebetrieben vorgesehen, die mit der Wohnnutzung im Mischgebiet am See verträglich sind. Hier sollen insbesondere Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Forschungs- und Entwicklungsstätten sowie Anlagen für sportliche und gesundheitliche Zwecke angesiedelt werden. Die Nutzungs- und Baustruktur dieses Teilbereichs dient dem Schutz des südlich angrenzenden Mischgebietes vor Beeinträchtigungen, die sich aus der angrenzenden gewerblichen Nutzung im Teilbereich "Nord 2" und der Nähe zur BAB A 81 ergeben.

Im Teilbereich "Nord 2" kann ein breites Spektrum gewerblicher Nutzungen, insbesondere auch produzierendes Gewerbe angesiedelt werden. Die Parzellierungsmöglichkeiten und die

Flexibilität in der baulichen Ausformung machen den Standort auch für mittelständische Produktions- und Handwerksbetriebe attraktiv.

2. Maß der baulichen Nutzung

Das geplante Gegenüber von zentralem Freiraum und verdichteter Bebauung lässt auf dem Ehemaligen Flughafengelände ein Stadtgefüge mit urbaner Qualität und zahlreiche Gunstlagen für unterschiedliche Nutzer entstehen.

Im Bebauungsplan soll die vorgesehene Nutzungsdichte analog zum städtebaulichen Entwurf festgesetzt werden. Dies wird voraussichtlich mit Hilfe der Grundflächenzahl (GRZ) in Verbindung mit der zulässigen Höhe der baulichen Anlagen geschehen. Alternativ dazu können gebiets- bzw. teilgebietsspezifisch Geschossflächen festgesetzt werden.

Die Festsetzung der Höhe baulicher Anlagen dient unter anderem der Sicherung der baulich-räumlichen Qualität wichtiger Stadträume (Plätze, Straßen, sonstige öffentliche Freiräume).

Die maximale Ausnutzung der vorgesehenen Dichte kann zur Überschreitung der Obergrenzen der BauNVO für das Maß der baulichen Nutzung innerhalb der Teilgebiete führen. Diese Überschreitung ist in jedem einzelnen Fall städtebaulich begründet und muss im Einklang mit den oben beschriebenen Entwicklungszielen für das Gelände stehen.

In den betroffenen Teilbereichen wird sichergestellt, dass durch die höheren Dichten die Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Verkehrssituation nicht beeinträchtigt und negative Umweltauswirkungen vermieden bzw. kompensiert werden.

3. Bauweise

Die Festsetzung der Bauweise und der überbaubaren und der nicht überbaubaren Grundstücksflächen berücksichtigt die spezifischen Anforderungen künftiger Nutzer an ihren Standort und Vermarktungsüberlegungen; außerdem orientiert sie sich am Ziel, auf dem Ehemaligen Flughafengelände ein System qualitativ hochwertiger öffentlicher Räume zu schaffen. Je nach Bedeutung des einzelnen Straßen- und Platzraums im Gesamtgefüge werden im weiteren Verfahren geeignete Regelungen getroffen.

4. Stadtökologie

Grünflächen, See

Die Festsetzung von Maßnahmen und Flächen erfolgt auf Grundlage des im Vorentwurf vorliegenden Grünordnungsplans. Im weiteren Verfahren werden die getroffenen Festsetzungen überprüft, ggf. konkrete Gestaltungsvorschriften formuliert und in den textlichen Festsetzungskatalog aufgenommen.

Die „Grüne Mitte“, ihre Zuwegungen aus den neuen südlichen Stadtquartieren, der Übergang vom Ehemaligen Flughafengelände in das Schwippe-Tal sowie die Abstandsflächen zur BAB A 81 werden als öffentliche Grünfläche festgesetzt.

Je nach vorgesehener Funktion werden Teilbereiche des Freiraumsystems als private bzw. öffentliche Grün-, Sport- und Spielflächen vorgesehen. Die zur Umsetzung des Regenwasserbewirtschaftungskonzeptes, zur Errichtung des Sees und des Lärmschutzwalls erforderlichen Flächen und die Bereiche, in denen Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft vorgenommen werden sollen, werden ebenfalls festgesetzt.

Aussagen dazu, welche Maßnahmen der Verminderung bzw. dem Ausgleich des durch die geplanten baulichen Maßnahmen verursachten Eingriffs dienen, sind dem Vorentwurf des Umweltberichts zu entnehmen.

Immissionsschutz

Die ausgewiesene Fläche an der BAB A 81 dient der Errichtung eines Erdwalls. Darüber hinaus werden weitere Festsetzungen baulicher oder sonstiger Vorkehrungen zum Schutz

vor Lärm und Schadstoffemissionen und/oder zur Vermeidung oder Minderung ihrer Einwirkungen notwendig.

Im weiteren Verfahren werden sowohl im Hinblick auf die Belastung bestehender Gebiete durch den Neubau von Straßen als auch für den Schallschutz im Städtebau geeignete Konzepte und Festsetzungen entwickelt.

5. Prüfbedarf

Im weiteren Verfahren werden die Planungsziele und Inhalte des Bebauungsplans konkretisiert.

Zu den Aspekten, die geprüft und für die ggf. alternative Lösungen erarbeitet werden, zählen unter anderem

- die Festsetzungen, Nutzungs- und Gliederungskonzepte bzgl. der einzelnen Baugebiete,
- die Lage des Quartiersplatzes im Südteil des Mischgebietes,
- die Straßenführung im Bereich der Bahngleise / Ensinger Straße / Einmündung Calwer Straße,
- die Integration der geplanten Trassenführung der neuen S-Bahn-Verbindung vom Bahnhof Böblingen in Richtung Calw entlang der Calwer Straße,
- Festsetzungsbedarf bzgl. einer solaren Nahwärmeversorgung (im Rahmen der Gesamtkonzeption der Ver- und Entsorgung),
- Fragen des Schallschutzes und
- die Nutzungskonzepte für die Sondergebiete 1 und 2.

D Städtebauliche Kenndaten

1. Flächenbilanz und Kennzahlen

Die nachfolgende Flächenbilanz veranschaulicht den Anteil der einzelnen Nutzungsarten an der Gesamtfläche.

	Fläche in ha	... in %
Geltungsbereich	94,0	
Übergeordnete Verkehrs- und Grünflächen	9,8	
Verkehrsflächen	8,1	
„Nordohr“/ Autobahnerweiterungsfläche	3,8	
Südl. Anschlussstelle an BAB A 81	1,2	
Querspange, einschl. Knoten (anteilig: 50%)	3,1	
Grünflächen Nordohr	1,7	
Bruttobauland	84,2	100,0
Verkehrs- und Grünflächen	38,7	46,0
Verkehrsflächen	17,0	20,2
Öffentliche Verkehrsflächen	12,2	14,4
Verkehrsflächen bes. Zweckbestimmung	1,8	2,1
Private Verkehrsflächen	3,0	3,7

Grünflächen	21,7	25,8
Öffentliche Grünflächen*	16,3	19,4
▶ Parkanlage	7,7	
Wasserfläche	4,2	5,0
Private Grünfläche	1,2	1,4
Nettobauland	45,5	54,0
Gewerbegebiete	20,1	23,9
Mischgebiet	10,2	12,0
Sondergebiete	14,2	16,9
Gemeinbedarfsflächen	1,0	1,2

In den nächsten 20 Jahren werden auf dem Gelände schätzungsweise bis zu 900 Arbeitsplätze im gewerblichen Bereich sowie über 10.000 Dienstleistungsarbeitsplätze angesiedelt. Außerdem sind etwa 1.000 Wohnungen geplant.

E Vorentwurf Umweltbericht

1. Rechtliche Anforderungen

Gemäß § 17 Umweltverträglichkeitsgesetz (UVPG) i. V. m. dem BauGB sowie gemäß Anlage 1 des § 3 UVPG vom September 2001 bedürfen die Bebauungspläne für das Ehemalige Flughafengelände einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Zu dieser ist gemäß § 2 a BauGB ein Umweltbericht zu erarbeiten, der integraler Bestandteil der Begründung des Bebauungsplans wird.

Im Umweltbericht werden sämtliche Schutzgüter nach UVPG in ihrem Bestand erfasst, die möglichen Veränderungen der Umwelt prognostiziert und Maßnahmen zur Vermeidung und zur Kompensation von Beeinträchtigungen der Schutzgüter dargestellt.

Ein Vorentwurf der Allgemein Verständlichen Zusammenfassung (AVZ) eines Umweltberichts, der nach § 2a BauGB zum Aufstellungsbeschluss erstellt werden muss, liegt inzwischen vor. Er stützt sich auf Untersuchungen, die im Rahmen der städtebaulichen Planung für das Ehemalige Flughafengelände Böblingen/Sindelfingen durchgeführt wurden.

Zur Abschätzung des Bedarfs an Maßnahmen zum Ausgleich von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wurde im Jahr 2001 eine Eingriffs-Ausgleichsbilanz erstellt, deren Ergebnisse inzwischen mit Bezug auf den städtebaulichen Entwurf vom April 2003 aktualisiert wurden.

2. Vorhaben und Festsetzungen, weitere Lösungsmöglichkeiten

Beschreibung des Planvorhabens und der Festsetzungen

Die Bereitstellung des Ehemaligen Flughafengeländes für die städtebauliche Nutzung erfordert die vorherige Beseitigung von Kampfmitteln und Altlasten. Die entsprechenden Konzepte sehen vor, dass ein Großteil der Flächen des EFG entsiegelt und ausgehoben wird. Der Aushub wird gereinigt, Altlasten werden beseitigt, der Erdaushub wird – soweit möglich - anschließend wieder im Gebiet untergebracht. Dabei wird das Planum für die anschließende städtebauliche Nutzung vorbereitet (einschließlich Aufschüttungen für den Erdwall und Ausgrabungen für den späteren See).

Die städtebaulichen Planungen für das Areal sehen eine Vielzahl unterschiedlicher Vorhaben vor. U.a. werden folgende Flächen ausgewiesen:

- Flächen für die Verkehrserschließung einschließlich der Änderung des Anschlusses an der BAB 81

- Flächen für Gewerbe, gemischt genutzte Quartiere, Sondergebiete
- Flächen für den Gemeinbedarf,
- Flächen für öffentliche und private Grünanlagen, Spiel- und Sportflächen, Parkierungsflächen
- Wasserflächen einschließlich Flächen zur Rückhaltung und Versickerung des Wassers
- Flächen für Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und zur Entwicklung von Natur und Landschaft
- Flächen für Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen.

Von den Vorhaben gehen vielfältige Wirkungen auf die Umwelt aus, die teilweise zu erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter führen können. Der Gesamtbedarf an Grund und Boden beträgt ca. 94 ha.

Die wesentlichen nachteiligen Wirkungen der städtebaulichen Nutzung sind:

- Versiegelung von Boden und Veränderung von Standorten für Pflanzen und Tiere;
- Verringerung der Grundwasseranreicherung und Erhöhung des Oberflächenwasserabflusses;
- Erhöhung der Oberflächentemperaturen, Behinderung des Luftaustausches, Reduzierung der klimawirksamen Ausgleichsfunktionen;
- Veränderungen des Landschaftsbildes und der Einsehbarkeit des Gebietes;
- Erhöhung der verkehrsbedingten Immissionen von Lärm und Abgasen im Gebiet und in der näheren Umgebung.

Durch die Ausweisung entsprechender Flächen für grünordnerische und umweltschützende Maßnahmen sowie von privaten und öffentlichen Grünflächen ergeben sich positive Wirkungen auf verschiedene Schutzgüter.

Anderweitige Lösungsmöglichkeiten

Für das Gebiet liegen keine anderweitigen Nutzungskonzepte vor. Die Beibehaltung des derzeitigen Zustandes wird als Null-Fall betrachtet.

Die Ausweisung von Flächen für Gewerbe in der Größenordnung, wie sie auf dem Ehemaligen Flughafengelände vorgesehen ist, ist auf den Gemarkungen der Städte Sindelfingen und Böblingen laut der Flächennutzungspläne beider Kommunen an anderer Stelle nicht geplant. Die Ausweisung neuer Gewerbeflächen im Außenbereich ließe erhebliche Konflikte bzgl. der Situation verschiedener Schutzgüter (Boden, Wasser, Pflanzen und Tiere) erwarten. Darüber hinaus müsste die verkehrliche Anbindung möglicher Alternativ-Standorte berücksichtigt werden, die ggf. zusätzliche Maßnahmen zur Erschließung erforderlich machen würde.

3. Beschreibung der Umwelt, der Umweltauswirkungen und der Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich

Die Wirkungsprognose umfasst die Betrachtung des Nullfalles - die Entwicklung im Raum ohne das geplante Vorhaben - und des Planfalles. Der Nullfall dient als Referenz für die Einschätzung der Erheblichkeit vorhabensbedingter Auswirkungen. Bei der Feststellung erheblicher Eingriffe wird geprüft, ob diese durch Vermeidungs- oder Minimierungsmaßnahmen auf ein unerhebliches Maß reduziert werden können. Für verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen werden Maßnahmen zum Ausgleich formuliert.

Der Planfall gliedert sich in drei unterschiedliche Eingriffsformen:

1. Eingriffe durch die Modellierung des Geländes im Anschluss an die Kampfmittelbeseitigung und die Altlastensanierung; Kampfmittelbeseitigung und Altlastensanierung stellen keine Eingriffe im Sinne des Naturschutzgesetzes dar, die hierdurch verursachten Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes sind nicht auszugleichen, da sich nach der Kampfmittelbeseitigung und der Altlastensanierung ein hohes Potenzial zur Entwicklung der ein-

zelenen Schutzgüter ergibt; der Ausgleich für die Beeinträchtigungen durch die Geländemodellierung wird im Rahmen des Bebauungsplanes erbracht; für den fiktiven Planfall, dass kein Bebauungsplan aufgestellt werden sollte, wird eine eigene Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz erstellt;

2. Eingriffe durch die anschließende städtebaulichen Nutzung (Festsetzungen des Bebauungsplanes); die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes durch diese Eingriffe sollten ausgeglichen werden, sie unterliegen jedoch nicht dem Gebot zum Vollaussgleich;
3. Eingriffe durch die Änderung des Autobahnanschlusses an die BAB A 81; die durch die Änderung des Autobahnanschlusses verursachten Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes sind vollständig auszugleichen.

Im Rahmen der Eingriffsermittlung werden die Beeinträchtigungen durch die unterschiedlichen Eingriffsformen getrennt erfasst. In einer Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz wird der rechnerische Nachweis erbracht, inwieweit die durch die einzelnen Eingriffe beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes ausgeglichen werden.

Nachfolgend werden für jedes Schutzgut die bestehende Situation, die zu erwartenden Wirkungen des Vorhabens und die Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen beschrieben.

Menschen und Landschaft

Das EFG hat derzeit eine eingeschränkte Bedeutung als Naherholungsgebiet, da ein Großteil der Freiflächen nicht begehbar ist.

Innerhalb des Planungsgebietes kommt der Wohnnutzung nur eine untergeordnete Bedeutung zu. Auch in der weiteren Umgebung des Ehemaligen Flughafengelände überwiegen gewerbliche und verkehrliche Nutzungen.

Wirkungen des Vorhabens

Durch die Kampfmittelbeseitigung und die anschließende städtebauliche Nutzung des Ehemaligen Flughafengeländes ergeben sich in Teilbereichen deutliche Verbesserungen für den Menschen, insbesondere in Bezug auf die Erholungsnutzung. Bestehende Gefährdungen werden beseitigt und die Zugänglichkeit des Gebietes für die allgemeine Öffentlichkeit wird ermöglicht.

Durch die städtebauliche Nutzung wird das Gebiet öffentlich zugänglich gemacht. Es entstehen Wohn- Arbeits- und Erholungsflächen. Die Erreichbarkeit wird durch die Schaffung neuer Fuß- und Radwegverbindungen nach Sindelfingen und nach Böblingen gewährleistet.

Durch die Erschließung des Gebietes wird Verkehr in das Gebiet gelenkt. Dadurch entstehen Lärm- und Abgasimmissionen für die angrenzenden Lebensräume des Menschen. Durch die Bebauung und die Versiegelung von Flächen nimmt die Wärmebelastung innerhalb des EFG zu, die Aufenthaltsqualität für die Menschen verschlechtert sich.

Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich

Mögliche Konflikte zwischen verschiedenen Nutzungen (Wohnen, Gewerbe, Verkehr, Freizeit) können durch entsprechende Zonierungen und Zuordnungen weitgehend planerisch bewältigt werden.

Pflanzen und Tiere

Im Westteil des EFGs befinden sich extensiv genutzte bzw. beweidete, artenarme und unvollständig ausgebildete Glatthaferwiesen, in den vernässten Bereichen Blaubinsenbestände und im Bereich des Teichs ein Rohrkolbenröhricht. Außerdem sind Ruderalgesellschaften mit mehrjährigen Arten anzutreffen. In den Randbereichen und in der Nähe der Bestandsgebäude befinden sich gepflanzte Gehölzbestände und durch Sukzession entstandener Gehölzaufwuchs.

Insbesondere den offenen, extensiv genutzten Freiflächen des Ehemaligen Flughafengeländes kommt eine Bedeutung als Lebens- und Durchzugsraum für Vögel,

darunter auch stark gefährdeten Arten, zu. Die im Gebiet vorkommenden Amphibienarten sind in Baden-Württemberg weit verbreitet und ungefährdet, die Tagschmetterlingsfauna ist mäßig artenreich, die Heuschreckenfauna verarmt. Darüber hinaus konnten häufige Libellenarten sowie eine noch leicht überdurchschnittliche Artenzahl von Laufkäfern nachgewiesen werden.

Wirkungen des Vorhabens

Aufgrund der Kampfmittelbeseitigung werden sämtliche vorkommenden Biotopstrukturen beseitigt. Im Anschluss an die Geländemodellierung können in weiten Bereichen wieder Biotopstrukturen entstehen, die eine erhöhte Bedeutung für den Artenschutz bekommen können.

Durch die städtebauliche Nutzung des Geländes gehen sämtliche heute vorhandenen Biotoptypen verloren.

Die städtebauliche Nutzung sieht insbesondere im zentralen Bereich eine ausgedehnte Grünfläche mit See vor, die aufgrund unterschiedlicher Pflanzgebote z.T. eine erhöhte Bedeutung für Tiere und Pflanzen haben wird. In der Gesamtbilanz einschließlich der Begrünung bislang versiegelter Bereiche verbleibt ein Ausgleichsdefizit in erheblichem Umfang, der entsprechende Kompensationsmaßnahmen außerhalb des Planungsgebietes erforderlich macht.

Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich

Im Plangebiet werden verschiedene Maßnahmen zur Kompensation der Beeinträchtigungen von Tieren und Pflanzen vorgesehen.

Die verbleibenden Defizite machen die Planung von Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Planungsgebietes erforderlich. Hierfür sind insbesondere die Extensivierung von Ackerflächen und die Umwandlung in Grünland mit entsprechender Pflege geeignet (vgl. Schutzgut Tiere).

Boden

Die Böden im Untersuchungsgebiet wurden im Verlauf ziviler und militärischer Nutzung des ehemaligen Flughafengeländes seit Beginn des 20. Jahrhunderts bis in die 90er Jahre vorwiegend durch Abbau und Aufschüttungstätigkeiten vielfach überformt (z.B. durch Torfabbau, Verfüllung von Bombentrichtern, Aufschüttungen und Planierungen).

Die Mächtigkeit der Auffüllung beträgt im Nordosten des Areals weniger als 0,5 m, im Mittelteil bis zu 1,0 m. In Richtung Südwesten nimmt die Auffüllschicht bis zu 3,5 m zu. Bei den Auffüllungen handelt es sich vorwiegend um schluffig tonigen Erdaushub mit wechselnden Sand-, Kies- und untergeordneten Steinanteilen. Im Bereich der Freiflächen wurden außerdem Beimengungen von Ziegelbruch und vereinzelte Schlackereste gefunden. Teilbereiche sind durch staunasse Verhältnisse charakterisiert.

Es wird davon ausgegangen, dass in Folge der Bombardierungen im zweiten Weltkrieg, den nach dem Krieg auf der Fläche durchgeführten umfangreichen Entmunitionierungen von Kriegsfahrzeugen und der Verfüllung von Munition in Bombentrichtern insbesondere die Freiflächen mit Kampfmitteln belastet sind. Außerdem nimmt man an, dass auf Grund unterschiedlicher Nutzungen, Maßnahmen und auf Grund von Ölunfällen das Gelände stellenweise mit Altlasten kontaminiert ist.

Wirkungen des Vorhabens

Im Zuge der Kampfmittelbeseitigung werden die Böden im Planungsgebiet saniert und vollständig umgelagert. Dabei werden bestehende Vorbelastungen wie versiegelte Flächen ebenso beseitigt wie nachgewiesene Altlasten.

Durch die städtebauliche Nutzung entsprechend dem Bebauungsplan wird ein Großteil des Planungsgebietes durch Bebauung, Straßen und Parkplätze z.T. vollständig versiegelt. Lediglich auf den öffentlichen und privaten Grünflächen können die Bodenfunktionen erhalten und entwickelt werden.

Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich

Durch die Wiederverfüllung des Geländes können die Funktionen Ausgleichskörper im Wasserhaushalt und Standort für Pflanzen und Tiere wieder hergestellt werden.

Durch die Ausweisung von privaten und öffentlichen Grünflächen und begrünten Innenhöfen können die Bodenfunktionen in einem Teil des EFG wieder hergestellt werden.

Die erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden können durch entsprechende Maßnahmen (extensive Dachbegrünungen, intensive Hofbegrünungen, Begrünung bislang versiegelter Bereiche) teilweise innerhalb des Planungsgebietes ausgeglichen werden.

Das verbleibende Defizit kann durch ersetzende Maßnahmen außerhalb des Gebietes kompensiert werden.

Grundwasser

Das Ehemalige Flughafengelände liegt im Bereich quartärer Ablagerungen der Talauen und des Verwitterungshorizontes im Gipskeuper. Hier ist ein oberflächennaher Grundwasserleiter ausgebildet, dessen Grundwasser von Süden aus nach Norden fließt und entsprechend des Verlaufs des Vorfluters Schwippe nach Nordwesten/Westen abbiegt. Die Flurabstände des Grundwassers (Ruhepiegel unter Gelände) betragen etwa zwischen 2 und 6 m; sie werden generell von Süden nach Norden geringer. In den Schichten des Gipskeupers selbst sind weitere Grundwasservorkommen vorhanden. Es wird angenommen, dass zwischen den einzelnen Grundwasserstockwerken tektonisch angelegte hydraulische Verbindungen bestehen.

Die Grundwasserneubildung erfolgt durch Wasserzutritte sowohl im Bereich der Talauenablagerungen als auch aus den Verwitterungsschichten des anstehenden Gipskeupers.

Im Jahr 2002 wurden im oberen Grundwasserleiter 21 Grundwassermessstellen ausgebaut.

Das EFG befindet sich im Einzugsbereich der Cannstatter und Berger Mineralquellen.

Wirkungen des Vorhabens

Die Beseitigung von Kampfmitteln und Altlasten stellt eine Entlastung und Verbesserung der bestehenden Situation dar. Durch den Wiederauftrag von Boden und Erdmaterial können sich teilweise neue Grundwasserverhältnisse einstellen.

Durch die städtebauliche Nutzung wird ein Großteil des EFG versiegelt bzw. bebaut. Die Grundwasseranreicherung wird erheblich reduziert. Die Anlage des Sees mit einer abdichtenden Schicht führt zu einem Schutz des Grundwassers.

Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich

Die Wiederverfüllung des Areals mit gereinigtem Boden und die Herstellung des Planums für die spätere städtebauliche Nutzung führt zu einer Wiederherstellung der Funktion des Bodens als Ausgleichskörper im Wasserhaushalt.

Die Verringerung der Grundwasserneubildung durch Versiegelung wird durch das Niederschlagswasserkonzept mit kontrollierter Zuführung zur Schwippe weitgehend vermieden.

Oberflächengewässer

An das Planungsgebiet grenzen die drei Fließgewässer Aischbach, Murkenbach und Schwippe an. Aischbach. Die drei Fließgewässer sind aufgrund ihrer Verdolung bzw. Ausbildung als rein technisches Gerinne in einem naturfremden Zustand in ihren Gewässerfunktionen beeinträchtigt.

Im Südwesten des Geländes befindet sich ein kleiner Teich, der Mitte der achtziger Jahre künstlich angelegt wurde. Er steht vermutlich mit dem Grundwasser in Verbindung. Im Frühjahr bilden sich außerdem durch stärkere Regenfälle vornehmlich im Westen des Untersuchungsgebiets größere Wasserflächen, Tümpel und Pfützen, die in nicht zu trockenen Jahren bis in den Frühsommer bestehen bleiben.

Wirkungen des Vorhabens

Durch die Kampfmittelbeseitigung werden sämtliche im Planungsgebiet vorkommenden Kleingewässer beseitigt.

Die städtebauliche Nutzung sieht die Schaffung verschiedener Oberflächengewässer vor.

Die große Wasserfläche des zentralen Sees dient als Lebensraum für Pflanzen und Tiere, sie sorgt in Verbindung mit der Schilfzone für die Selbstreinigung des Gewässers, und sie trägt zur Verbesserung des Kleinklimas (Erhöhung der Luftfeuchtigkeit, Temperaturlausgleich) innerhalb des Planungsgebietes bei.

Die Anlage von Regenwasserretentions- und –versickerungsflächen in Verbindung mit der Schaffung von naturnahen Entwässerungsgräben erhöht die Bedeutung als Lebensraum für wassergebundene Arten.

Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich

Die Konzepte der Grünordnung und zur Bewirtschaftung der Niederschläge ermöglichen die Schaffung neuer Oberflächengewässer. Dabei werden sowohl Stillgewässer als auch Fließgewässer neu geschaffen, die wesentlich zur Wasserretention beitragen und die z.T. eine hohe Bedeutung als Lebensraum für Pflanzen und Tiere erhalten.

Klima und Lärm

Das Ehemalige Flughafengelände bildet eine Belüftungsbahn innerhalb des Siedlungsgebietes von Böblingen und Sindelfingen. Als Freilandklimatope erfüllen seine Freiflächen heute eine wichtige Ausgleichsfunktion in dem als z.T. stark belastet eingestuftem Raum. Entlang der Hauptverkehrsstraßen, die im Norden, Westen und Süden an das Planungsgebiet angrenzen, bestehen erhebliche lufthygienische Belastungen, die die stadtklimatische Bedeutung der Freiflächen verringern.

Das Gebiet ist zudem durch Lärm aus dem Straßenverkehr z.T. erheblich vorbelastet.

Wirkungen des Vorhabens

Aufgrund der Kampfmittelbeseitigung werden sämtliche klimatisch wirksamen Grünflächen beseitigt.

Die Überbauung von bisherigen Freiflächen führt zu einer Veränderung der Oberflächentemperaturen und der Windfelder und zur Reduzierung der wirksamen Lüftungsbahnen.

Bei der städtebaulichen Nutzung wird ein Großteil der Freiflächen im Planungsgebiet versiegelt. Es entstehen Stadtklimatope mit unterschiedlicher Ausprägung.

Die Aufsiedlung des Gebietes führt zu einer Zunahme des Verkehrs innerhalb und außerhalb des Gebietes. Dadurch nimmt die Kfz-bedingte Emission von Luftschadstoffen sowie von Lärm zu. Bei der Ausweisung entsprechender Nutzungsbereiche wird die Einhaltung der zulässigen Richt- und Grenzwerte berücksichtigt.

Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich

Durch die Freihaltung einer zentralen Grünfläche (Anlage eines Sees) können die wirksamen Luftströmungen weitgehend erhalten werden.

Die entstehenden kleinklimatischen Beeinträchtigungen können durch entsprechende Maßnahmen (Pflanzung von Bäumen in Straßenräumen, Dach- und Hofbegrünungen, Begrünung bislang versiegelter Flächen) kompensiert werden.

Kultur- und Sachgüter

Der ehemalige Landesflughafen stellt als Sachgesamtheit ein Kulturdenkmal nach § 2 DSchG dar. Unter Denkmalschutz steht außerdem das Unterkunfts- und das Wachgebäude an der Wolfgang-Brumme-Allee, die zur Sachgesamtheit des Kulturdenkmals der ehemaligen Fliegerhorstkaserne gehören, das heute durch die Wolfgang-Brumme-Allee zerschnitten wird.

Wirkungen des Vorhabens

Die vorkommenden Baudenkmäler werden im Rahmen der Überplanung berücksichtigt und z.T. erhalten. Durch die Veränderung der Nutzungen wird sich allerdings der Sinnzusammenhang ändern.

Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich

Vor den Flughafengebäuden wird aus Gründen der Anschaulichkeit und Erlebbarkeit ein Freibereich geschaffen.

Wechselwirkungen

Die Wechselwirkungen werden im Zusammenhang mit den betroffenen Schutzgütern dargestellt. Wesentliche Wechselwirkungen ergeben sich insbesondere durch die Veränderungen der Standortbedingungen (Schutzgut Boden). Diese haben z.T. erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter Wasser, Pflanzen, Tiere und Klima. Eine detaillierte Betrachtung möglicher Wechselwirkungen wird im nächsten Verfahrensschritt vorgenommen.

Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Plangebietes

Kampfmittelbeseitigung und städtebauliche Nutzung des EFGs führen in Teilbereichen zu erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, insbesondere bei den Schutzgütern Tiere, Pflanzen, Boden, Klima/ Luft und Landschaft, die z.T. durch entsprechende Maßnahmen innerhalb des Plangebietes vermieden, vermindert bzw. ausgeglichen werden können.

Durch die Planung ergeben sich verschiedene Ansätze zur Verbesserung und Entlastungen der heutigen Situation. Dies gilt besonders für die Schutzgüter Boden und Wasser, durch die Beseitigung von Altlasten und das Konzept zur Wasserbewirtschaftung, sowie für Landschaft und Menschen durch die Schaffung neuer Lebens- und Freiräume und durch die Verbesserung der Zugänglichkeit und die Gestaltung der Freiflächen auf dem Ehemaligen Flughafengelände.

Der Verlust von Lebensräumen, insbesondere die Lebensraumfunktion für anspruchsvolle Tierarten, kann nicht vollständig innerhalb des Gebietes ausgeglichen werden. Dies macht die Planung zusätzlicher Kompensationsmaßnahmen außerhalb des Planungsgebietes erforderlich. Bislang vorliegende Berechnungen gehen von einem Bedarf an ca. 23 ha Fläche aus.

In den folgenden Verfahrensschritten wird für die Umsetzung externer Ausgleichsmaßnahmen ein Konzept erarbeitet; dazu ist in einem ersten Schritt die Verfügbarkeit geeigneter Flächen zu ermitteln. Sind keine Flächen verfügbar, müssen andere Maßnahmen geplant und vertraglich gesichert werden. Eine vorläufige Kostenschätzung für die Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Plangebietes sowie eine Kosten-Äquivalenzrechnung für solche Maßnahmen im Plangebiet, die nicht in der flächenhaften Eingriffs-Ausgleichsbilanz berücksichtigt werden konnten, liegt bereits vor.

Wird der Bebauungsplan „Ehemaliges Flughafengelände“ in mehrere Teilbebauungspläne aufgeteilt, ist für jeden Bebauungsplan eine eigene Eingriffs-Ausgleichsbilanz zu erstellen.

F Durchführung

1. Entwicklungsabschnitte

Es ist vorgesehen, das Gelände in einem Zeitraum von 15 – 20 Jahren zu entwickeln. Die Erschließung und die Aufsiedlung werden in vier Entwicklungsabschnitten erfolgen (vgl. Anlage 5); die Abschnittsbildung greift Vermarktungsüberlegungen auf und berücksichtigt die von der Erschließungsplanung vorgegebenen Rahmenbedingungen.

In einem ersten Abschnitt sollen das Sondergebiet 1, ein erster Abschnitt des angrenzenden Mischgebiets mit Gemeinbedarfsfläche sowie im Westen Teile des Gewerbegebiets "Süd" an der Calwer Straße und des Gewerbegebiets "Nord" zwischen Querspange-West und der BAB A 81 entwickelt werden. Die Querspange wird in dieser Phase teilausgebaut.

In der 2. Entwicklungsstufe wird das Mischgebiet im Süden erweitert. Im Gewerbegebiet "Nord" werden weitere Baufelder erschlossen. Außerdem soll die zentrale Grünfläche mit See hergestellt werden, um die Aufenthaltsqualität im Gebiet bereits für die ersten Nutzer und die Erholungssuchenden aus den übrigen Stadtgebieten zu sichern. Die ersten Gebäude am See können erstellt werden; außerdem ist in diesem Zeitraum die Errichtung der neuen südlichen Rampen der Anschlussstelle Böblingen/Sindelfingen der BAB A 81 vorgesehen.

In der 3. Entwicklungsstufe werden das Mischgebiet und die Gewerbegebiete "Nord" und "Süd" komplett aufgesiedelt.

In einer 4. Entwicklungsstufe bzw. nach Inbetriebnahme der neuen Autobahnanschlussstelle kann das Sondergebiet 2 erschlossen und bebaut werden.

Der Zeitpunkt, zu dem das Bestandsgebiet an der Ensinger Straße in die Entwicklung des Gesamtgeländes einbezogen werden kann, lässt sich heute nicht benennen.

2. Realisierung und Finanzierung

Die über längere Zeit zwischengenutzten Gebäude und Freiflächen wurden vom Bund inzwischen weitgehend geräumt.

Kampfmittelräumung, Altlastensanierung, Geländemodell und die Planung des Bodenmanagements sind derzeit in Planung. Mit den Maßnahmen soll im Frühjahr 2004 begonnen werden; laut Kaufvertrag soll die Kampfmittelräumung spätestens Mitte 2005 abgeschlossen sein.

Um auch die Räumung und Sanierung der heute überbauten Flächen zu ermöglichen, werden momentan vom Zweckverband die nicht denkmalgeschützten Gebäude abgebrochen und die versiegelten Flächen zurückgebaut.

Mit dem Bau der Erschließungsanlagen wird nach erfolgter Kampfmittelräumung und Altlastensanierung des Geländes, voraussichtlich also im 2005/6 begonnen. Der Bau der neuen Südrampen der Anschlussstelle Böblingen/Sindelfingen soll in engem zeitlichen Zusammenhang mit dem geplanten sechsspurigen Ausbau der BAB A 81 realisiert werden. Der Bund beginnt voraussichtlich im Herbst 2003 mit der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens.

Die Städte und der Zweckverband beabsichtigen, mit der Vermarktung der Grundstücksflächen auf dem EFG die oben beschriebenen Entwicklungsziele zu verwirklichen und die für den Flächenerwerb, die Erschließung und sonstige Aufwendungen erforderlichen Kosten für die Entwicklung des Areals durch Grundstücksverkäufe zu refinanzieren.