

Gewerbegebietsmanagement SynergiePark

Gebietskonferenz IV
am 2. Juli 2020
im Bürgerhaus Möhringen



Agenda

17.20 Blitzlichter zu aktuellen Projekten im SynergiePark

Bürogebäude und Apartment-Hotel Am Wallgraben 142, Herr Volk, P+B GmbH & Co. KG
Entwicklung der Flächen am Bahnhof Vaihingen, Frau Meinerling, Büro Planbar³

17.35 Schlussfolgerungen aus der Firmen- und Mitarbeiterbefragung von Stadt / WIV zu Mobilität und Versorgung

Herr Prof. Dr. Sabow, WIV e.V.

17.45 Mobilität: Aktueller Sachstand des Verkehrskonzepts SynergiePark

Herr Hemmerich, Amt für Stadtplanung und Wohnen, Verkehrsabteilung

18.15 Gemeinsame Podiumsdiskussion

Herr BM Pätzold, Bürgermeister für Städtebau und Umwelt der LHS Stuttgart
Herr Armbruster, Abteilung Wirtschaftsförderung,
Herr Dr. Christiani, Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB)
Herr Hemmerich, Amt für Stadtplanung und Wohnen, Verkehrsabteilung
Herr Dr. Oediger, Amt für Stadtplanung und Wohnen, Abteilung Stadtentwicklung
Herr Prof. Dr. Sabow, WIV e.V.

19.15 Abschluss und Ausblick



**Neubau eines exklusiven Bürogebäudes sowie
eines Apartment-Hotels im Synergiepark Stuttgart,
Am Wallgraben 142/Ecke Heßbrühlstraße**

Lage



VAIHINGEN Bürogebäude und Apartmenthotel

ENTWURF

B+P FRIELINGHAUS ARCHITEKTEN
PLANUNGS GMBH · BAULEITUNGS GMBH · ARCHITEKTEN BDA

Ansichten



Ansichten





- **Neubau eines exklusiven Bürogebäudes mit Tiefgarage**
 - **6 Geschosse mit „schwebendem“ Baukörper und attraktiver Fassade**
 - **Nachhaltigkeits-Zertifizierung LEED-Gold**
- **Neubau eines Apartment-Hotels mit 259 exklusiven Service-Apartments**



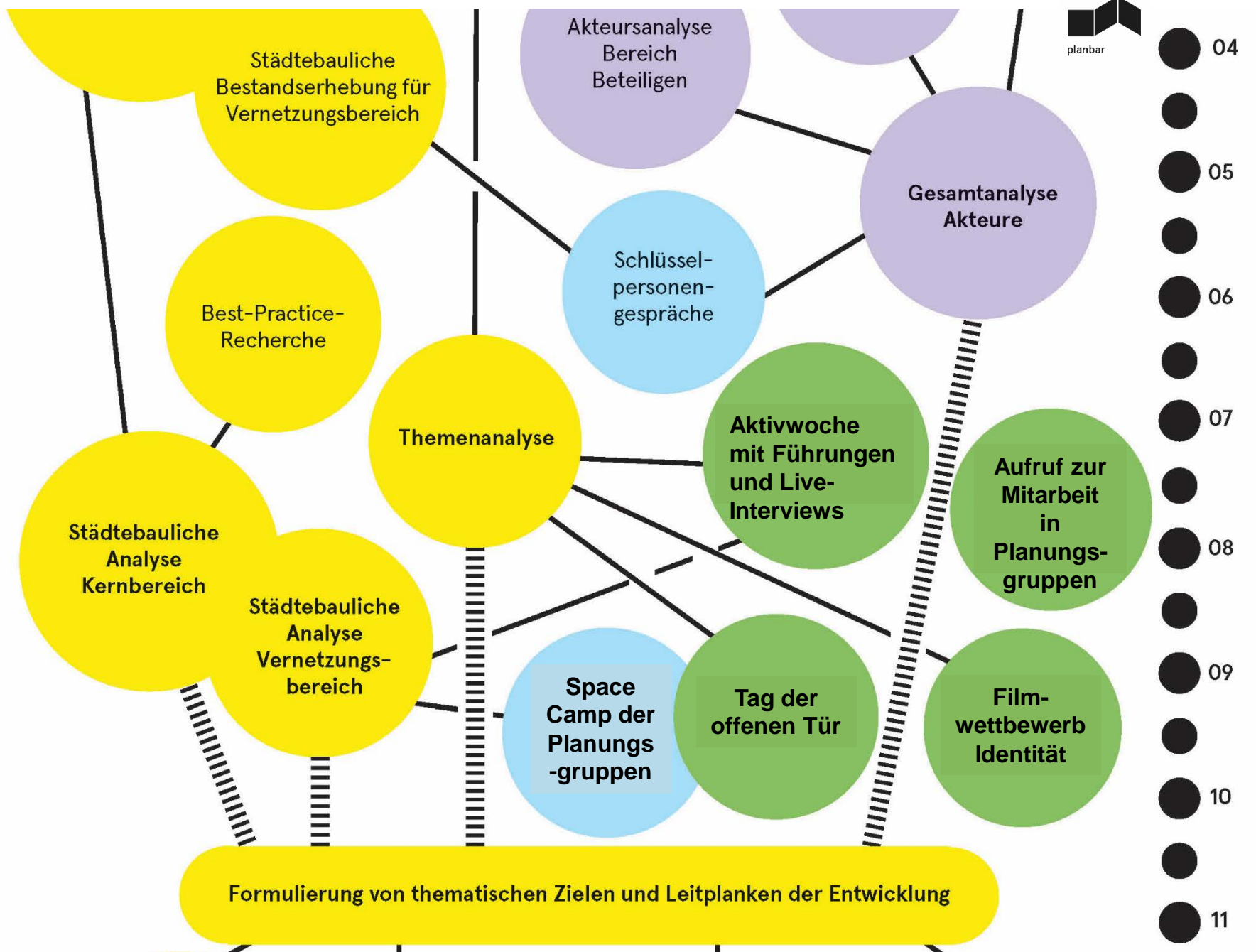
**Aufent
Haltestelle
Zukunft**

**Gebietskonferenz im SynergiePark
am 02.07.2020**

*Wir suchen Macher*innen!
Wir suchen Querdenkende!
Wir suchen kreative Köpfe!*

**Aufent
Haltestelle
Zukunft**





Mobilitätsbefragung im SynergiePark

September - November 2019

1. Beteiligung der Firmen und Pendler
2. Arbeitsmodell und Home-Office der Beschäftigten
3. Pendeln zwischen Wohnung und Arbeitsplatz
4. PKW-Fahrer
5. ÖPNV und Fahrrad-Nutzer
6. Fazit und Folgerungen

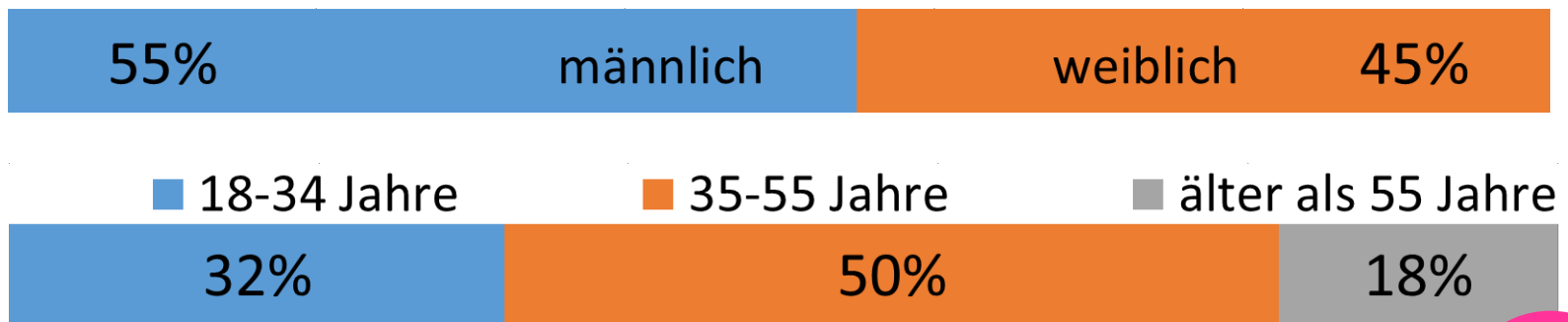


Beteiligung Firmen und Pendler

Die 70 beteiligten Firmen

- gehen alle von weiterem Wachstum ihrer Firma und der Mitarbeiterzahl aus
- haben die meisten noch nicht genügend private Parkplätze für ihre Mitarbeiter
- bietet die Mehrzahl noch keine Einrichtung für den Radverkehr an
- fördern ihre Mitarbeiter nur zum Teil mit dem Firmen-Abo

Von den 4500 beteiligten Pendler sind



Arbeitsmodell und Home Office

Arbeitsmodell der Mitarbeiter

flexible Arbeitszeiten haben	85%
feste Arbeitszeiten haben nur	7%
Ankunftszeit 06:00 - 08:00 Uhr bei	60%
Abfahrtszeit 16:00 – 18:00 Uhr bei	60%

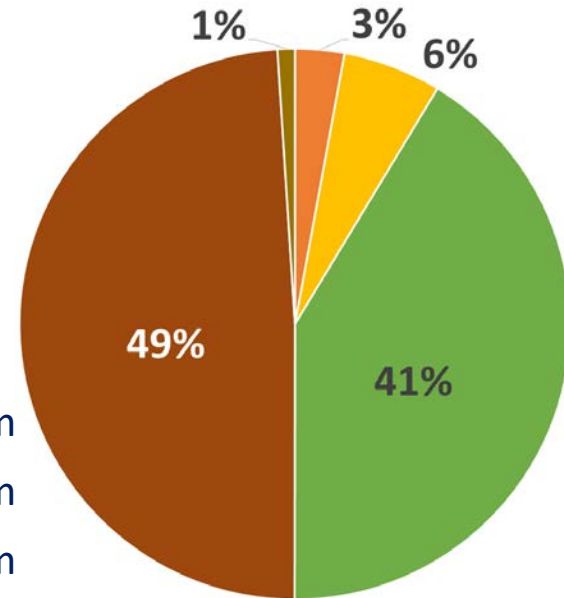
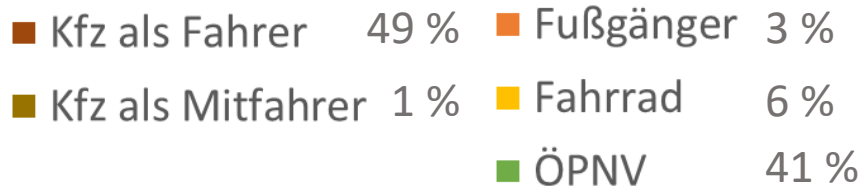
Home Office

Kontakt und Nutzung derzeit bei	42%
Nutzung falls angeboten künftig für weitere	18%
Unpassend / Ablehnung des Modells	40%

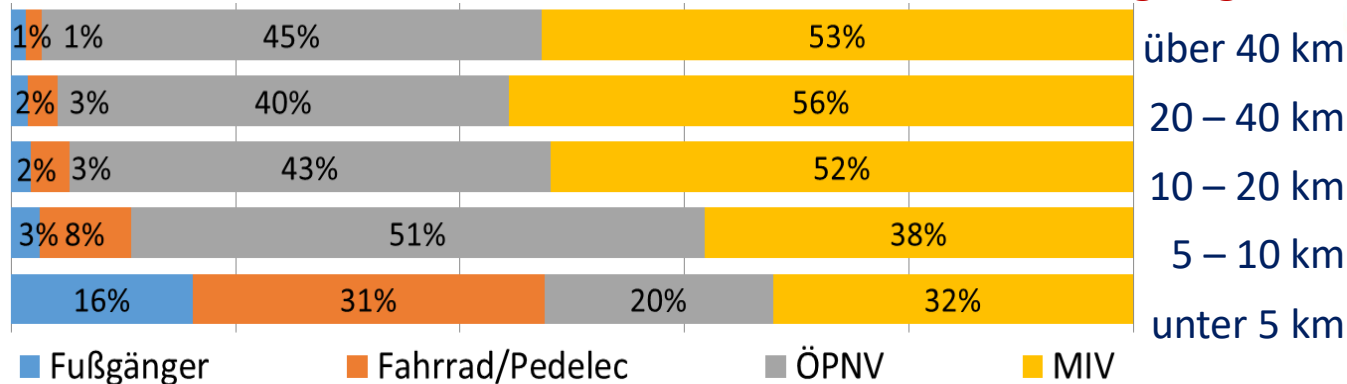


Pendeln zwischen Wohnung und Arbeitsplatz

Genutzte Verkehrsmittel (Modalsplit)



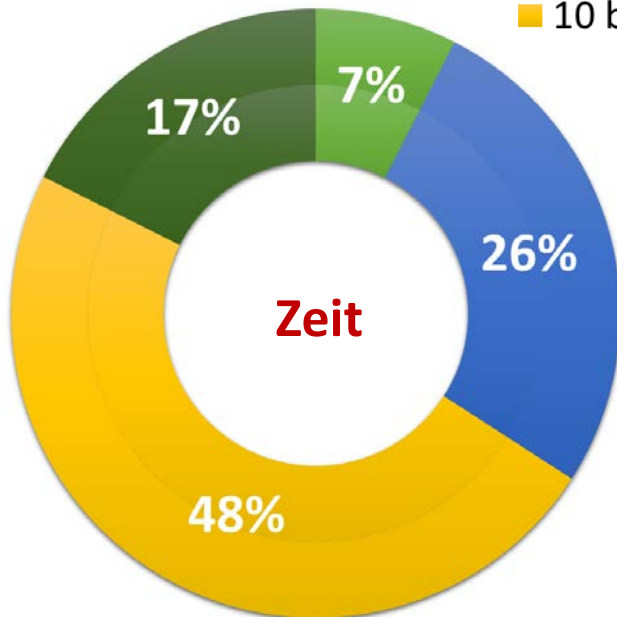
Verkehrsmittelwahl in Relation zur Weglänge



Pendeln zwischen Wohnung und Arbeitsplatz

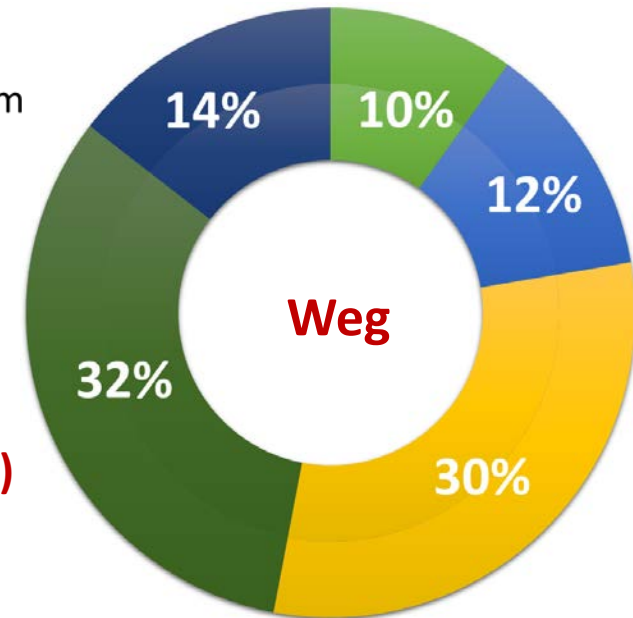
Pendler Distanzen (einfache Strecke)

- unter 5 km
- 5 bis unter 10 km
- 10 bis unter 20 km
- 20 bis unter 40 km
- über 40 km



Zeitaufwand (einfache Strecke)

- unter 15 Minuten
- 15 bis unter 30 Minuten
- 30 bis unter 60 Minuten
- über 60 Minuten



Pendeln zwischen Wohnung und Arbeitsplatz

Wichtige persönliche Kriterien beim Pendeln

- kurze Reisezeit
- Zuverlässigkeit des Verkehrsmittels
- geringe Kosten
- geringe Umweltbelastung
- individueller Komfort

Gründe für PKW - Nutzung

- Flexibilität
- Zeitersparnis
- Zuverlässigkeit
- Witterungsunabhängigkeit
- Bequemlichkeit



PKW-Pendler

Parken im Gewerbegebiet

Firmenparkplatz verfügbar bei 74%

Parken im Straßenraum mit Parksuchverkehr bei 20%

Bildung und evtl. Nutzung von Fahrgemeinschaften

bereits genutzt 6%

nein, keine Nutzung 58%

Negative Gründe und Motive

- zu wenig flexibel
- dauert zu lange / ist zu aufwendig
- keine Erfahrung
- wenig bequem / wenig Privatsphäre
- keinen Partner gefunden



Öffentliche Verkehrsmittel

Nutzung heute	38%
für den gesamten Weg (teilweise Angabe)	28%
für einen Teil des Weges (teilweise Angabe)	7%
Keine Nutzung	28%

Wichtige persönliche Voraussetzungen für ÖPNV

- Gute Verbindung mit Anschlüssen
- Pünktlichkeit und kurze Fahrzeit
- Nähe zur Haltestelle
- Echtzeitinformation
- Fahrpreis und Firmen - Abo



Radverkehr und Fahrradnutzung

Fahrrad bereits genutzt

für den gesamten Weg (teilweise Angabe)	11%
für einen Teil des Weges (teilweise Angabe)	2%
Nutzung nicht möglich	56%
Fahrrad - Nutzung wäre möglich	30%

Wichtige persönliche Voraussetzungen zur Radnutzung

- gute und sichere Radwege
- geschützte, sichere und kostenlose Abstellanlagen
- kurze Fahrzeit
- Dusche, Umkleide und Spinde in der Firma

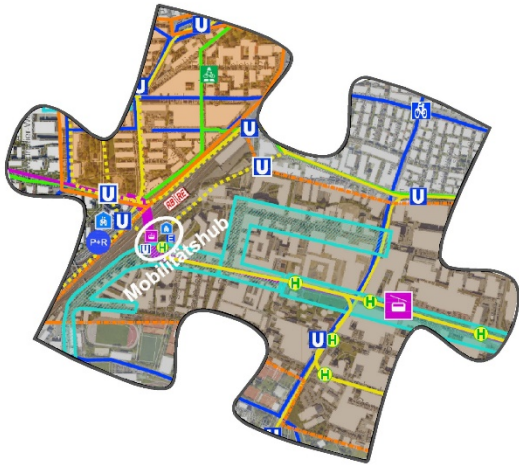


Fazit der Befragung und Folgerungen

für den SynergiePark

1. Interessen und Bereitschaft der Pendler zum Umstieg vom Auto auf ÖPNV und Fahrrad müssen von Stadt und Firmen gemeinsam gefördert und kommuniziert werden.
2. Die Verkehrsspitzen könnten durch geeignete Firmen-Aktionen und Betriebliches Mobilitätsmanagement weiter entzerrt und Home Office stärker genutzt und gefördert werden.
3. Aufgrund der Pendlerdistanzen und Reisezeiten spielt die Autonutzung auch weiterhin eine relevante Rolle. Für den motorisierten Verkehr ist daher die Kapazität der Nord-Süd-Straße ein wesentliches Kriterium. Auch das Stellplatzangebot bleibt ein wichtiger Faktor für die Qualität des Standortes und das Image der Firmen.





Aktueller Sachstand Verkehrskonzept SynergiePark Vaihingen / Möhringen

IV. Gebietskonferenz SynergiePark
am 02.07.2020
Bürgerhaus Möhringen



Inhalt:

- Ausgangslage
- Sachstand stufenweise Kapazitätssteigerung Nord-Süd-Straße
- Sachstand Radkonzept
- Sachstand Parkraumkonzept
- Sachstand ÖPNV Maßnahmen



Ausgangslage:

- Das Gewerbegebiet Vaihingen / Möhringen unterliegt einem dynamischen Wachstumsprozess - die Anzahl der Beschäftigten wird sich von heute ca. 22.000 bis 2030 auf rund 40.000 erhöhen.
- Es braucht längerfristig signifikante Ausbaumaßnahmen beim MIV, ÖPNV und Radverkehr
 - Ausbau Nord-Süd-Straße zwischen Autobahn und SynergiePark.
 - Ausbau der Kapazitäten bei S-Bahn, Stadtbahn und ggf. Seilbahn und P+R
 - Umsetzung Hauptradroutennetz + Radschnellwege von Stuttgart nach Leinfelden-Echterdingen, Böblingen und Sindelfingen
- Besonders wichtig sind kurz- bis mittelfristige Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazitäten.
- Eine verstärkte Verlagerung hin zum Umweltverbund ist zwingend erforderlich.

Ausgangslage - Teilprojekte:

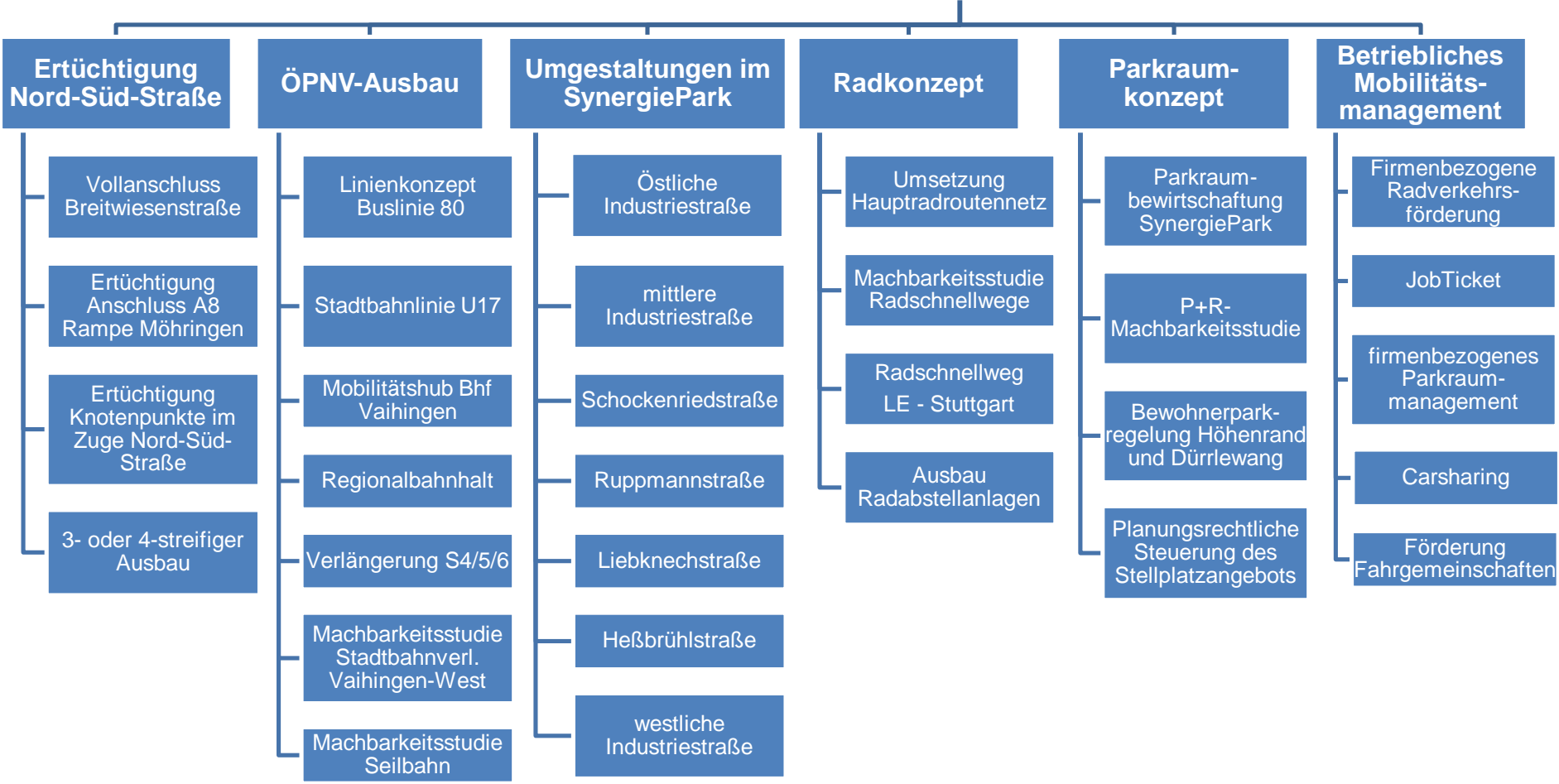


Fortschreibung im BMBF-Forschungsprojekt „Synergie Werk Stadt 2025“

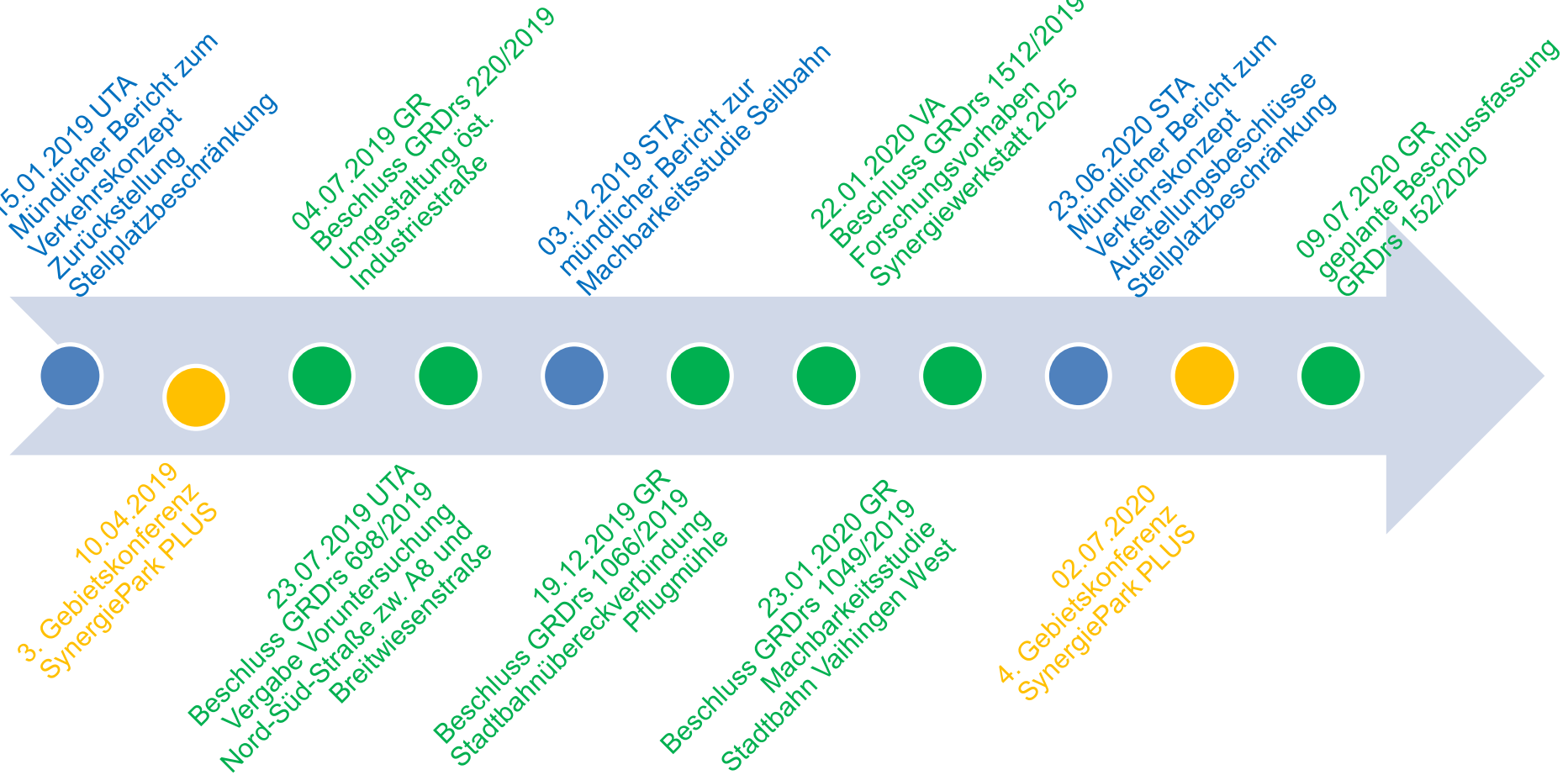


Verkehrskonzept SynergiePark

Basis: Mitteilungsvorlage 551/2017



Meilensteine Planungsprozess 01/19 – 07/20:



Inhalt:

- Ausgangslage
- **Sachstand stufenweise Kapazitätssteigerung Nord-Süd-Straße**
- Sachstand Radkonzept
- Sachstand Parkraumkonzept
- Sachstand ÖPNV Maßnahmen





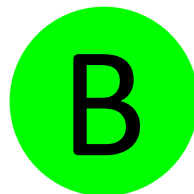
Streckenabschnitt	Tagesbelastung [Kfz/24h]			
	Analyse 2016	Bezugs-szenario 2030	Maßnahmen-szenario 2030	Steigerung Analyse / Maßnahmen
Hengstäckertunnel	29.900	32.200	36.100	+20,7%
Vaihinger Straße / Industriestraße	20.800	20.400	25.200	+21,1%
Breitwiesenstraße / Heilbrunnenstraße	27.400	32.700	40.900	+49,2%

Bezugszenario 2030:

- Verflechtungsprognose Bundesverkehrswegeplan im äußeren Betrachtungsraum
- Innerer Betrachtungsraum: Aufsiedlungen Vaihingen / Möhringen insgesamt **+41.000 Fahrten/24h.**
- Ausbau A8 und B27 gemäß Bundesverkehrswegeplan, S21 realisiert.

Im Maßnahmenzenario zusätzlich enthalten:

- Ausbau Nord-Süd-Straße, Verkehrsberuhigung Vaihinger Markt...
- Regionalbahnhalt, Taktverdichtung U8, Seilbahn...



Nord-Süd-Straße – Maßnahmenzenario

Differenzen zum Bezugsszenario:



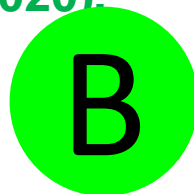
Eine funktionsfähige Nord-Süd-Straße ist wesentliche Voraussetzung für eine adäquate Erschließung des SynergieParks und die Entlastung der Stadtbezirke Vaihingen und Möhringen.





Streckenabschnitt	Spitzenstundenbelastung Lastrichtung [Kfz/h]			
	Morgenspitze Analyse 2016	Morgenspitze Maßnahmen-Szenario 2030	Nachmittags-spitze Analyse 2016	Nachmittagsspitze Maßnahmen-szenario 2030
Hengstäckertunnel	1380	1670	1400	1690
Vaihinger Straße / Industriestraße	960	1160	880	1070
Breitwiesenstraße / Heilbrunnenstraße	1540	2300	1210	1810

- Im Maßnahmenzenario wird die Leistungsfähigkeitsgrenze des zweistreifigen Hengstäckertunnels erreicht. Um die prognostizierten Mengen abwickeln zu können ist **der Ausbau der angrenzenden Knoten gemäß GRDRs 152/2020 erforderlich.**
- Im mittleren Abschnitt liegt auch im Maßnahmenzenario die Verkehrsbelastung deutlich unter der Kapazitätsgrenze des zweistreifigen Querschnitts. **Ein Ausbau der freien Strecke ist nicht erforderlich (vgl. GRDRs 152/2020).**
- Im Abschnitt zwischen A8 und SynergiePark **erfordert die Verkehrsbelastung jeweils in Lastrichtung einen zweiten durchgehenden Fahrstreifen.**



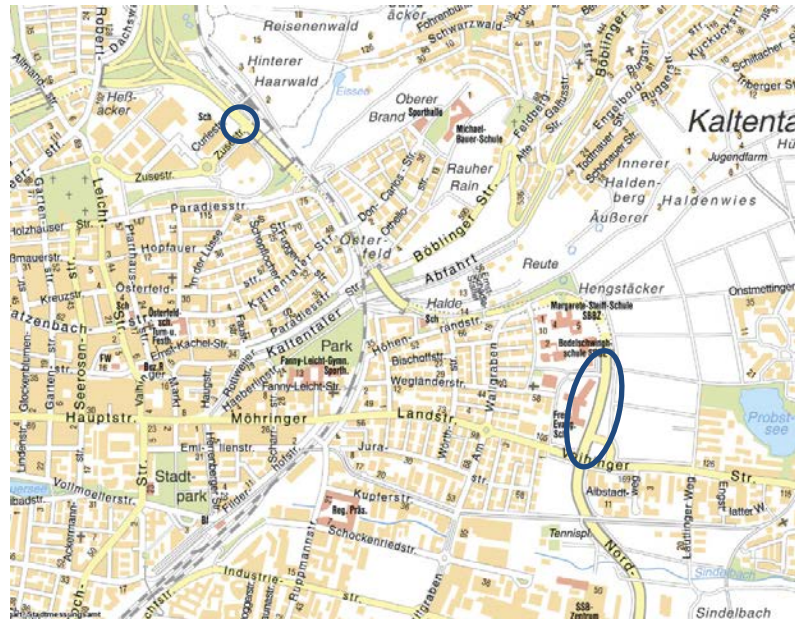
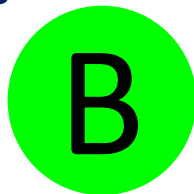


Kapazitätssteigerung Verkehrskorridor Nord-Süd-Straße Stufe 1

Ausbau der Knotenpunkte

- Vollanschluss Breitwiesenstraße
Umsetzung bereits erfolgt
- Rampen A8 / Nord-Süd-Straße
**Federführung RP Stuttgart
Umsetzung in 2021 geplant**

- Heilbrunnenstraße
- Rampe Vaihinger Str. /
Nord-Süd-Str.
- Nord-Süd-Str. / Zusestraße
**Ausbau in 2022/23 gemäß
GRDRs 152/2020.**

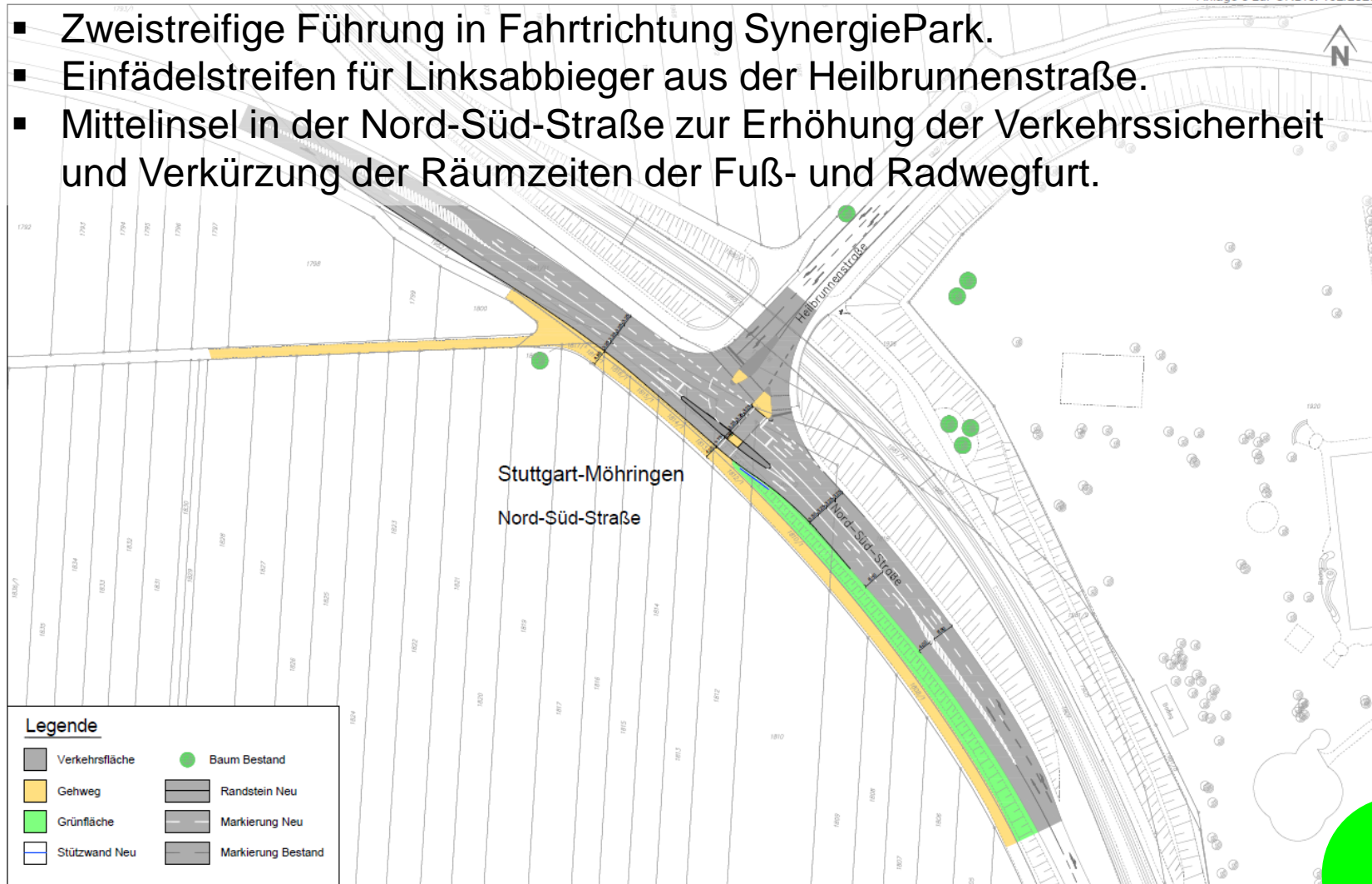


GRDs 152/2020: Vorplanung Knotenpunkt Nord-Süd-Straße / Heilbrunnenstraße



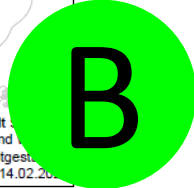
Anlage 3 zur GRDs 152/2020

- Zweistreifige Führung in Fahrtrichtung SynergiePark.
- Einfädelstreifen für Linksabbieger aus der Heilbrunnenstraße.
- Mittelinsel in der Nord-Süd-Straße zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verkürzung der Räumzeiten der Fuß- und Radwegfurt.



Stuttgart-Möhringen
Nord-Süd-Straße / Anschluss Heilbrunnenstraße

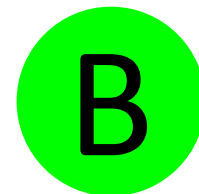
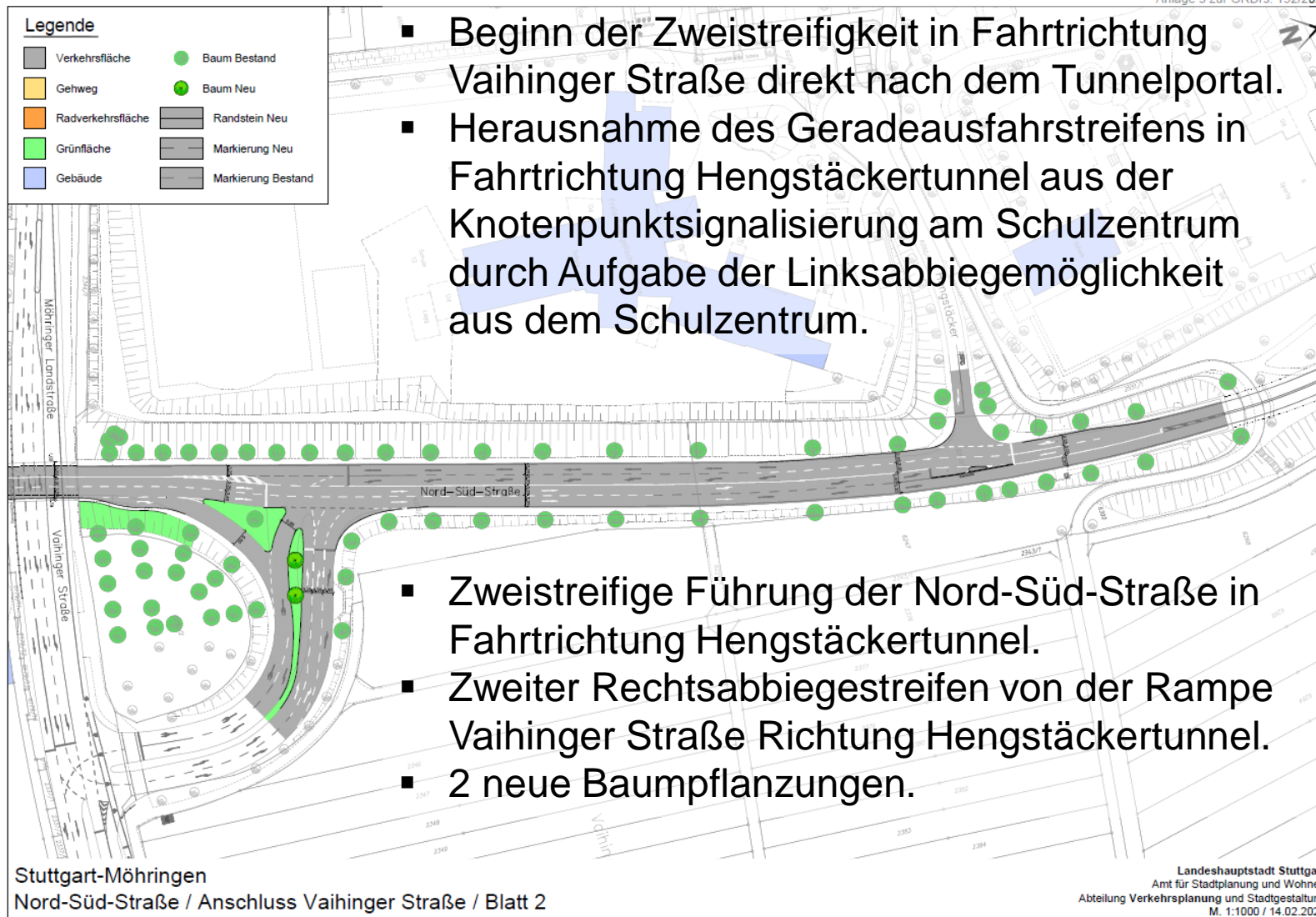
Landeshauptstadt
Amt für Stadtplanung und
Abteilung Verkehrsplanung und Stadtgestalt
M. 1:1000 / 14.02.20



GRDRs 152/2020: Vorplanung Knotenpunkt Nord-Süd-Straße / Vaihinger Straße



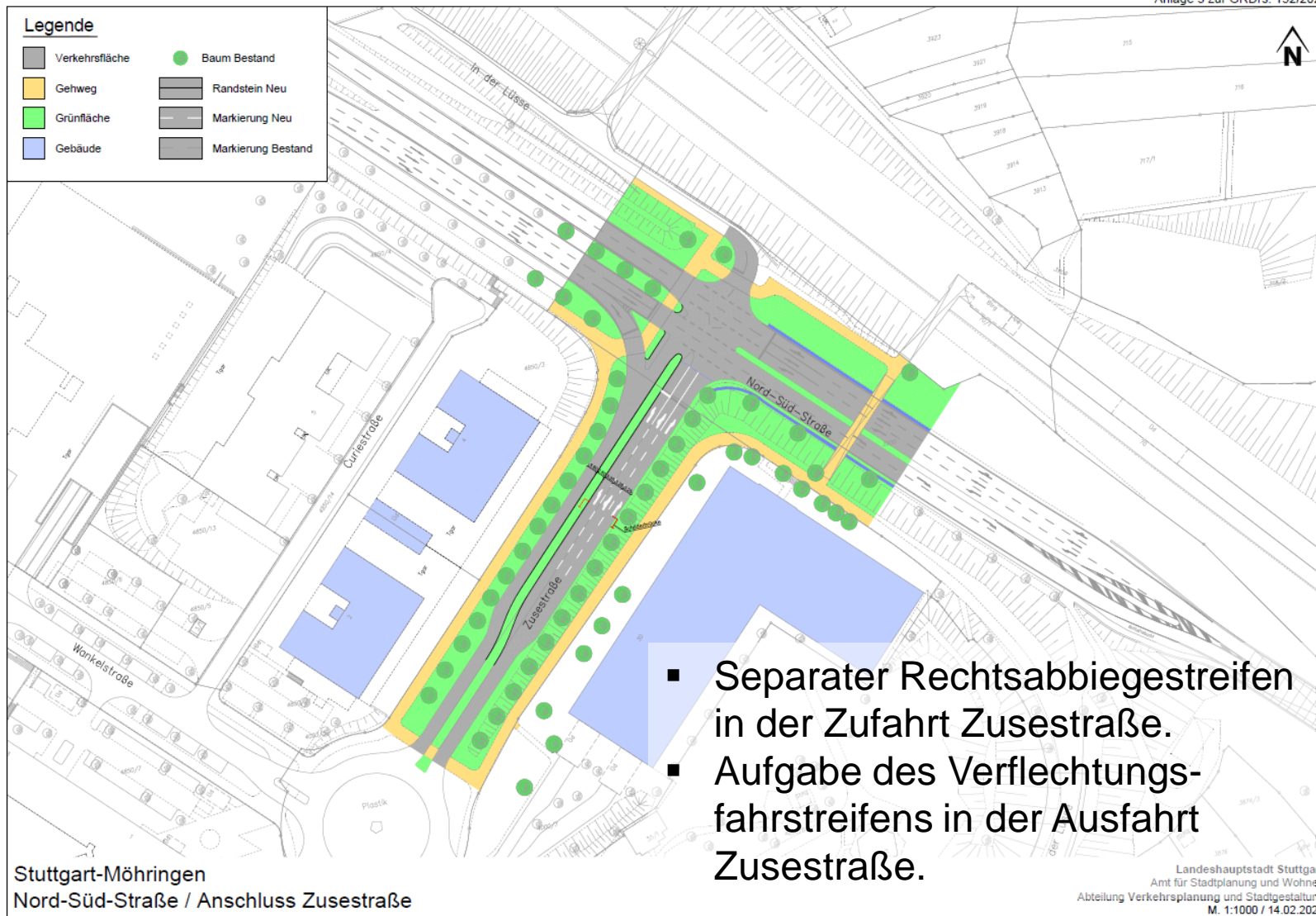
Anlage 3 zur GRDRs. 152/2020



GRDs 152/2020: Vorplanung Knotenpunkt Nord-Süd-Straße / Zusestraße



Anlage 3 zur GRDs. 152/2020



Ausbau Nord-Süd-Straße zwischen A8 und Breitwiesenstraße:

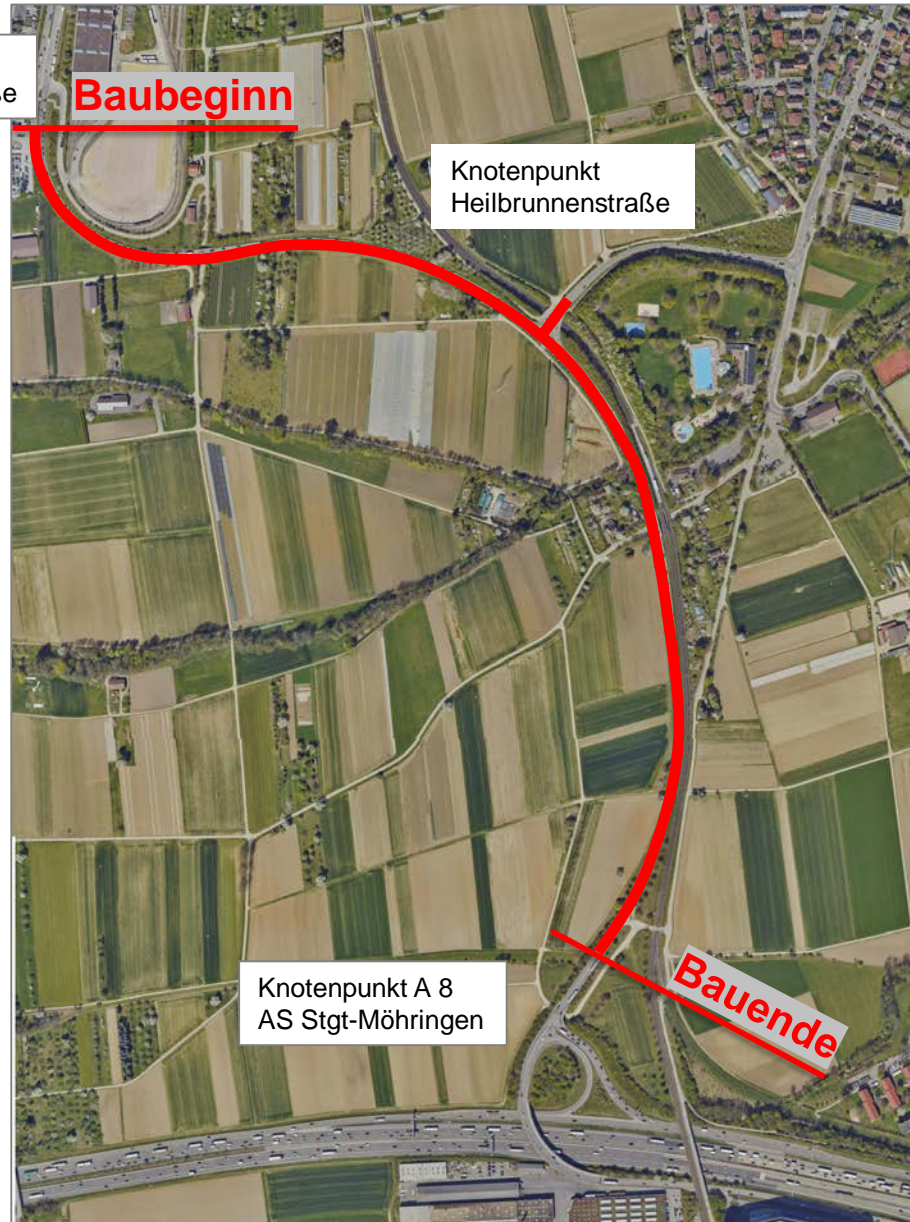


Übersichtslageplan

- Ausbauplanung Nord-Süd-Straße

Voruntersuchung:

- 3-Streifigkeit
- 3-Streifigkeit mit RWB
- 4-Streifigkeit
- Knotenpunktvarianten Heilbrunnenstraße
- Radschnellverbindung



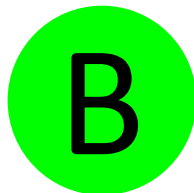
Optimaler Zeitplan Ausbau Nord-Süd-Straße zwischen A8 und Breitwiesenstraße:



Frühestmögliche Inbetriebnahme: 2027

Randbedingungen:

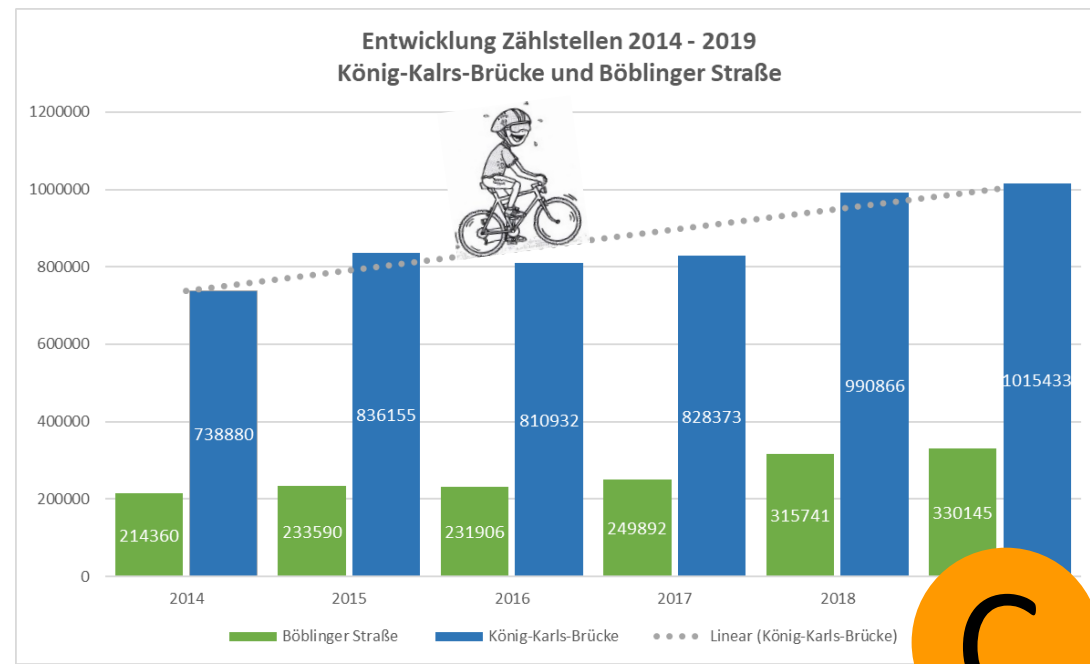
- Politische Konsensfindung
- Rechtsverfahren
- Keine Rechtsmittel gegen
Planfeststellungsbeschluss
- Grunderwerb





Inhalt:

- Ausgangslage
- Sachstand stufenweise Kapazitätssteigerung Nord-Süd-Straße
- **Sachstand Radkonzept**
- Sachstand Parkraumkonzept
- Sachstand ÖPNV Maßnahmen





Radkonzept Bürgerbegehren Radentscheid und Zielbeschluss Gemeinderat „Fahrradstadt Stuttgart“

35.000 Unterschriften – 11 Forderungen

Bürgerbegehren rechtlich nicht zulässig

Stadtverwaltung will inhaltliche Ziele weiterverfolgen

Grundsatzbeschluss des Gemeinderats –
Stuttgart zu einer fahrradfreundlichen Stadt machen

langfristig Anteil von 25% des
gesamten Verkehrs

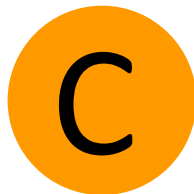
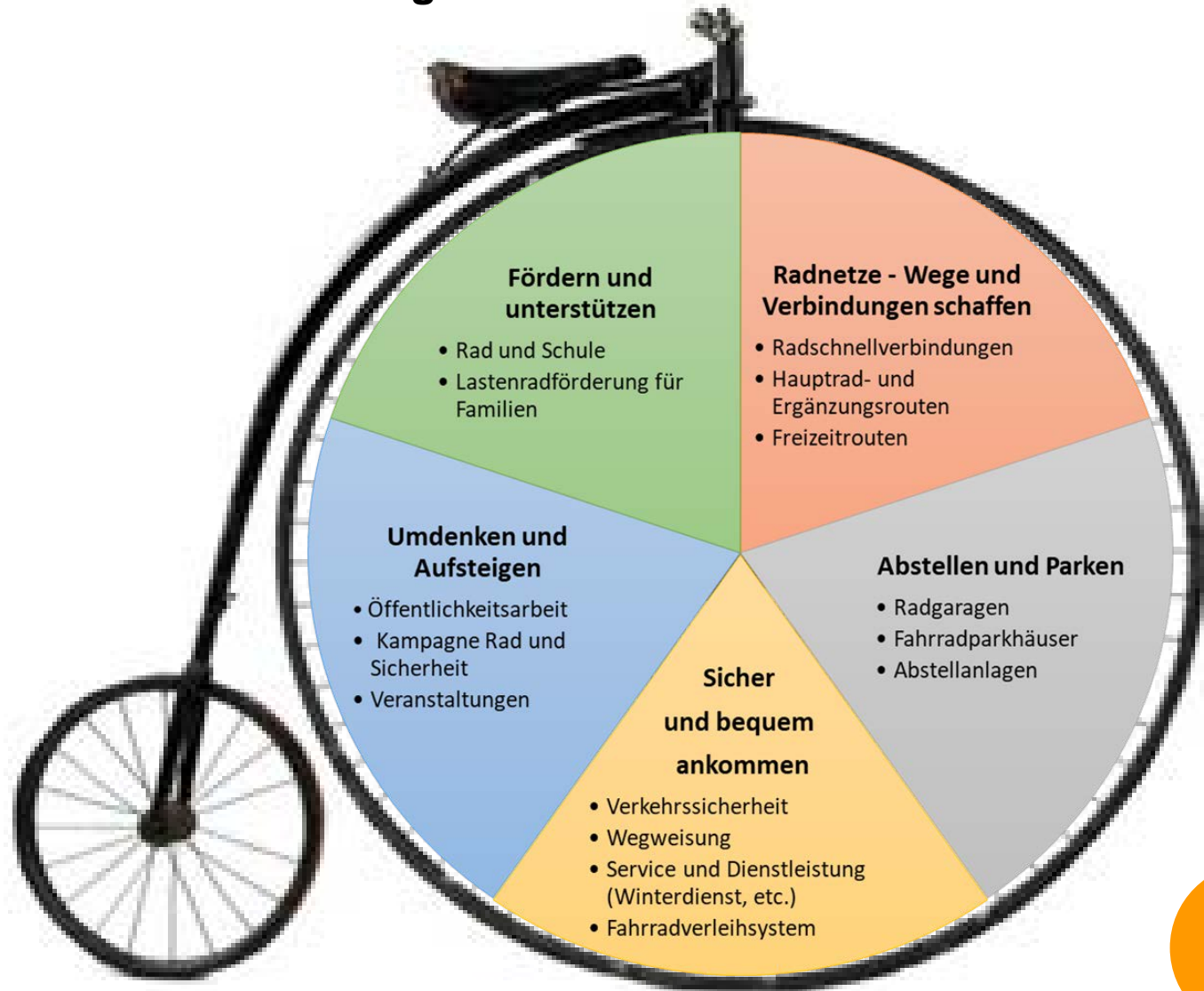
Ausbau des Hauptroutennetz
abgeschlossen bis 2030
und
in allen Stadtvierteln mindestens
eine Fahrradstraße auf
Nebenstraßen

langfristig jährlich
40 € pro Einwohner für
Fahrradförderung
(heute ca.12€)

C



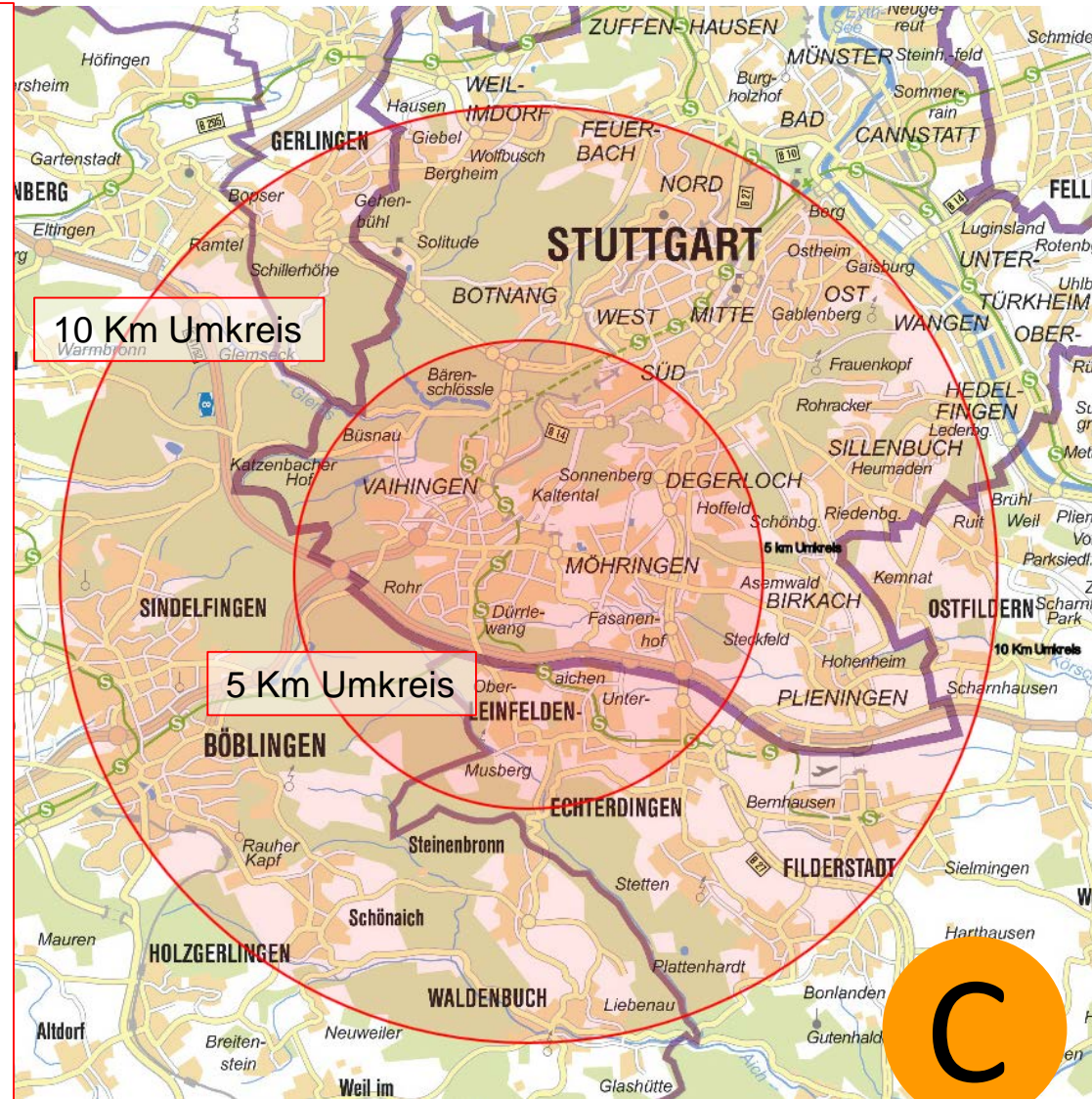
Aufgaben in der Fahrradförderung

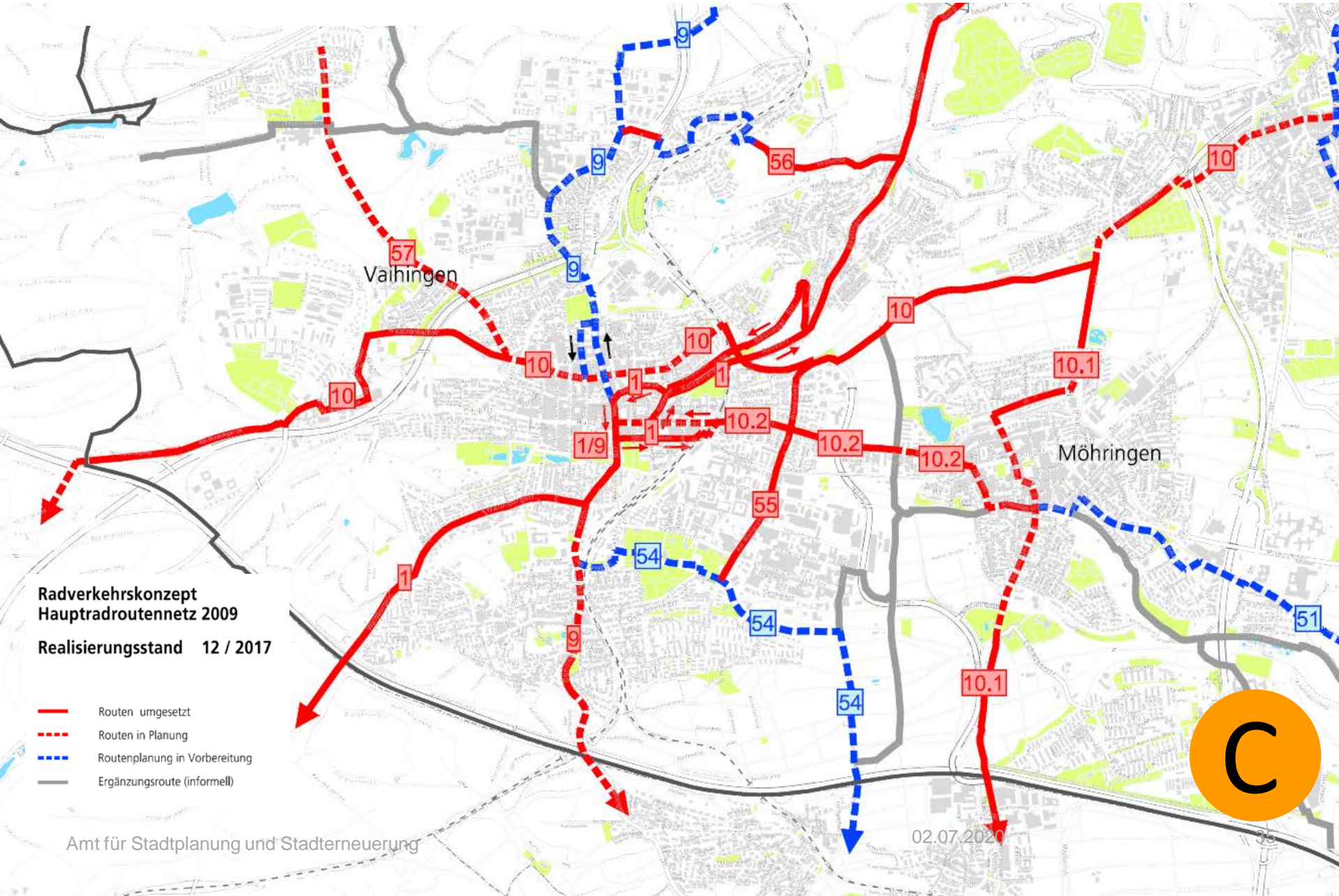




Entlastungspotential Radverkehr

- Über 500.000 Einwohner leben innerhalb des 10 Km Einzugsradius rund um den SynergiePark.
- Rund 20% der befragten Beschäftigten haben eine einfache Wegestrecke von unter 10 km. Weitere 30% haben eine einfache Wegstrecke von unter 20 km.
- Das (elektrifizierte) Fahrrad kann in diesem Entfernungsbereich eine vollwertige Alternative zum ÖPNV und MIV werden.
- Voraussetzung ist der beschleunigte Ausbau der Radinfrastruktur und die Förderung der Radnutzung durch die Betriebe.

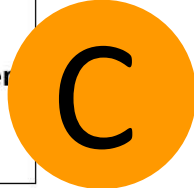
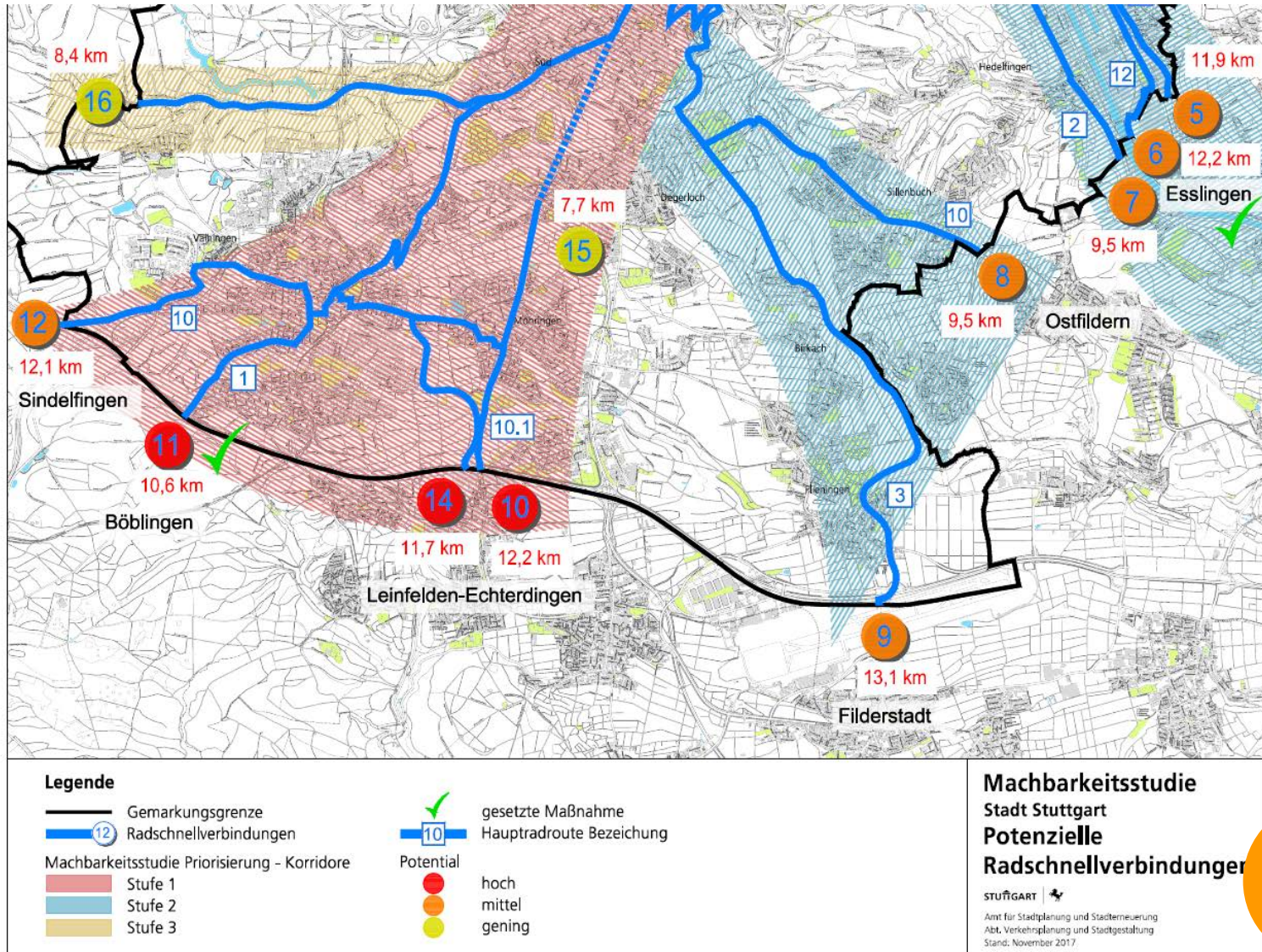




Radverkehrskonzept
Haupttradroustennetz 2009
Realisierungsstand 12 / 2017

- Routen umgesetzt
- - - Routen in Planung
- - - Routenplanung in Vorbereitung
- Ergänzungsrouten (informell)



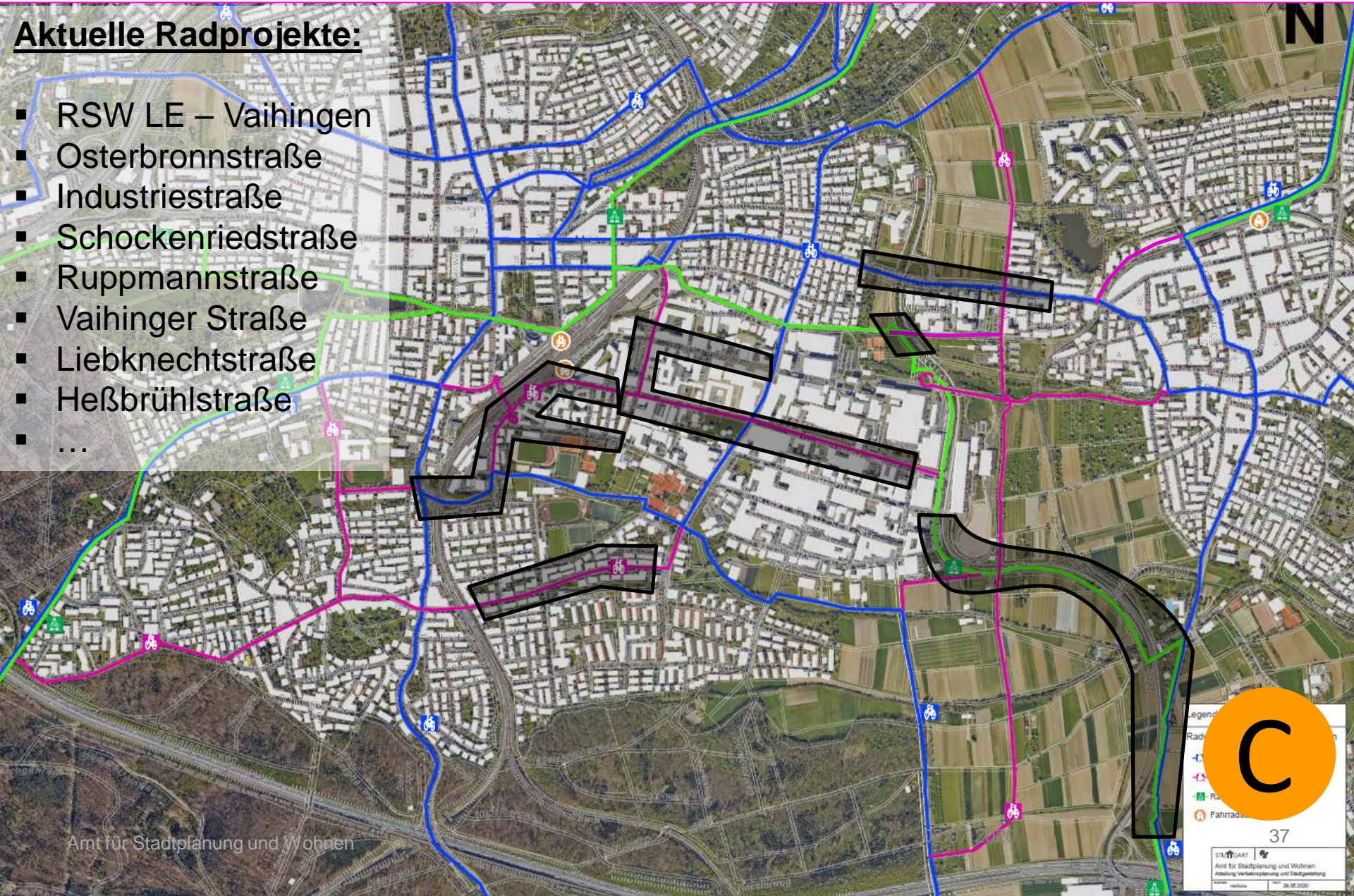


Entwurf Radnetz SynergiePark / Vai / Mö:



Aktuelle Radprojekte:

- RSW LE – Vaihingen
- Osterbronnstraße
- Industriestraße
- Schockenriedstraße
- Ruppmannstraße
- Vaihinger Straße
- Liebknechtstraße
- Heßbrühlstraße
- ...

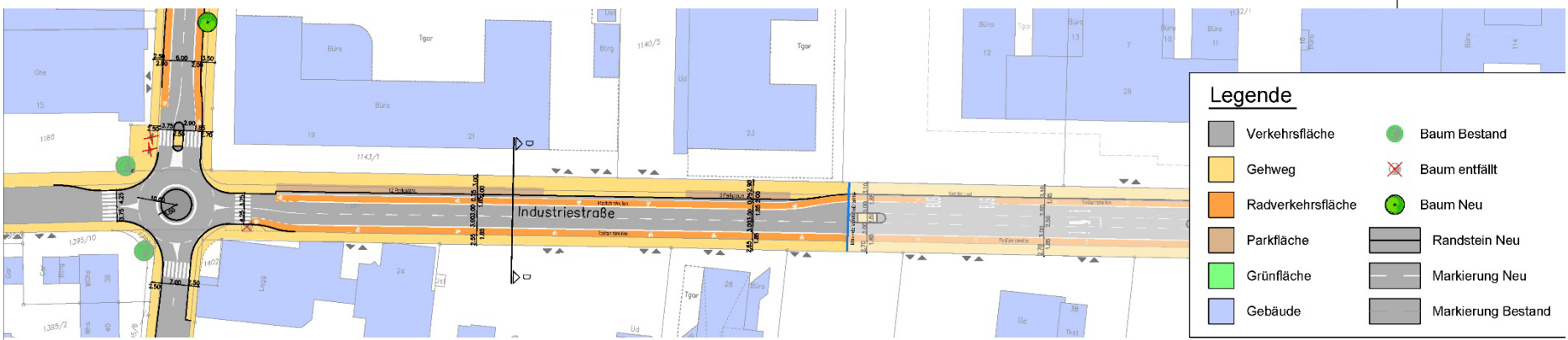


Legende
Rad
Fahrrad

C

37

STUTTGART
Amt für Stadtplanung und Wohnen
Abteilung Verkehrsplanung und Stadtgestaltung
10.05.2020

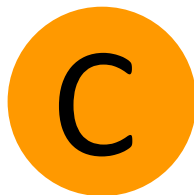
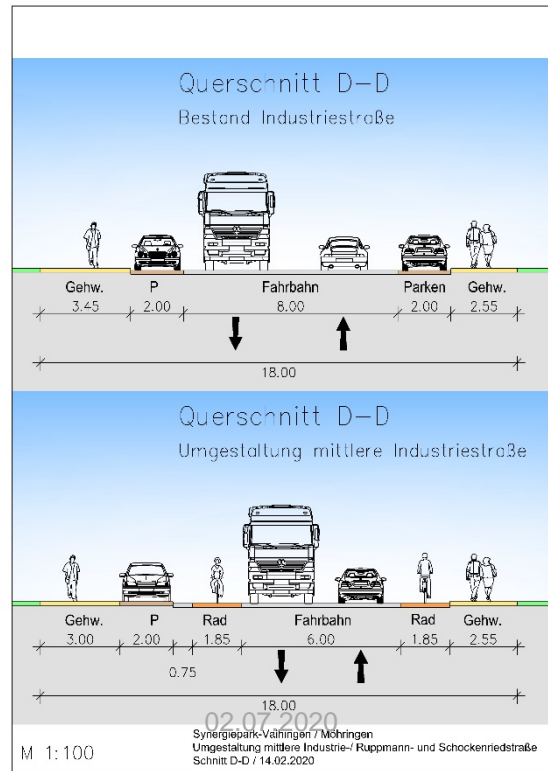


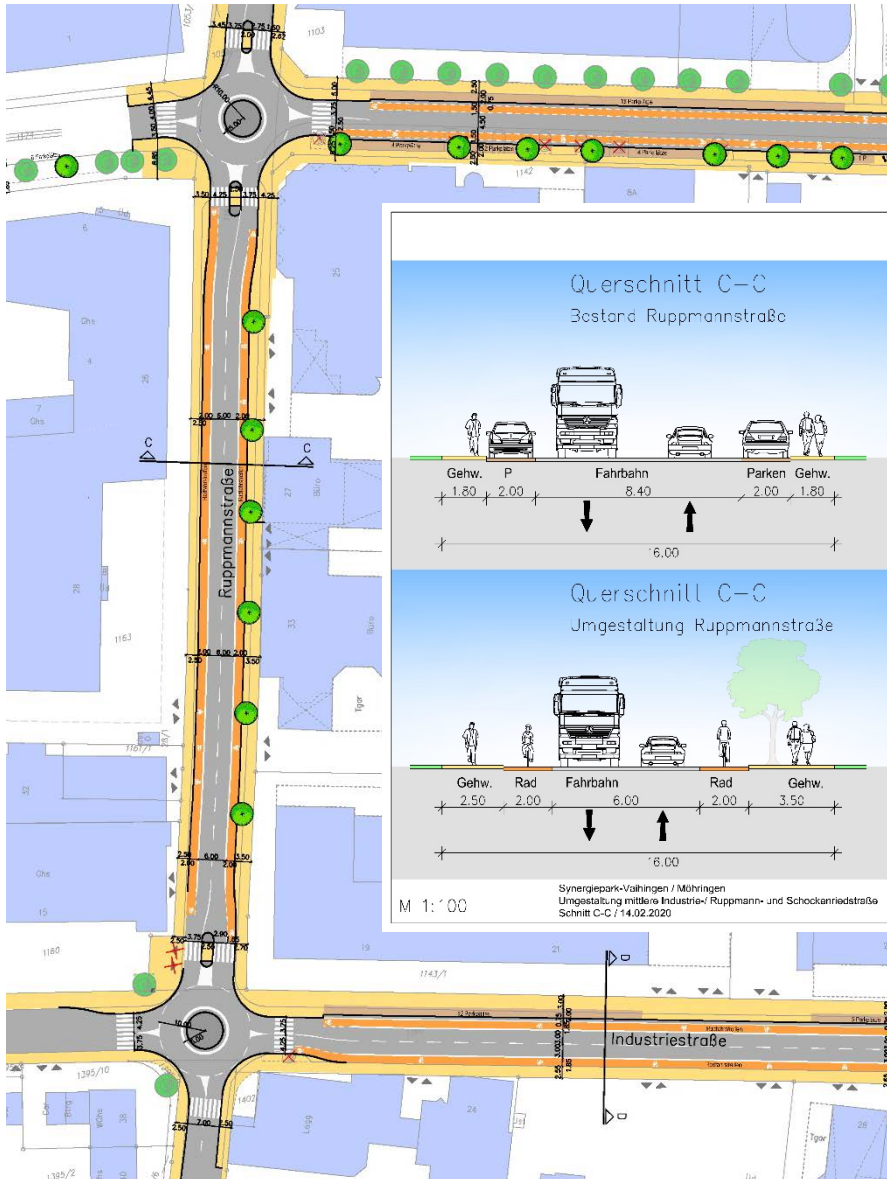
Legende			
	Verkehrsfläche		Baum Bestand
	Gehweg		Baum entfällt
	Radverkehrsfläche		Baum Neu
	Parkfläche		Randstein Neu
	Grünfläche		Markierung Neu
	Gebäude		Markierung Bestand

Synergiepark-Vaihingen / Möhringen
Umgestaltung mittlere Industrie-/ Ruppmann- und Schockenriedstraße / Blatt 1

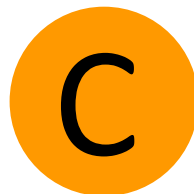
Landeshauptstadt Stuttgart
Amt für Stadtplanung und Wohnen
Abteilung Verkehrsplanung und Stadtgestaltung
M. 1:1000 / 14.02.2020

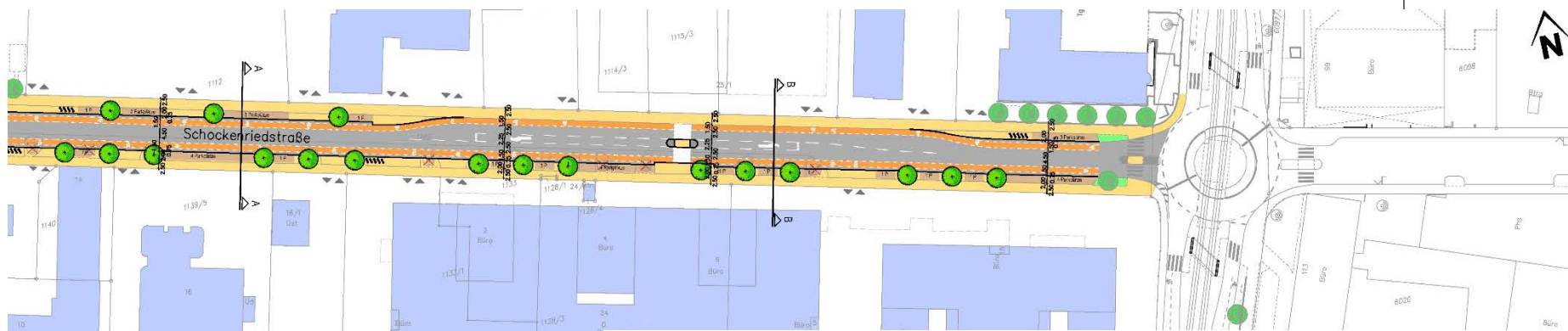
- Durchgängige Führung des Radverkehrs auf 1,85 m breiten Radfahrstreifen.
- Erhalt von 17 Parkplätzen auf der Nordseite.
- Umgestaltung des Knotenpunkts Ruppmannstraße / Industriestraße zum Minikreisverkehr mit Fußgängerüberwegen an allen Knotenarmen.



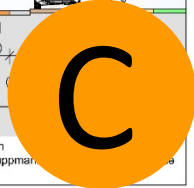
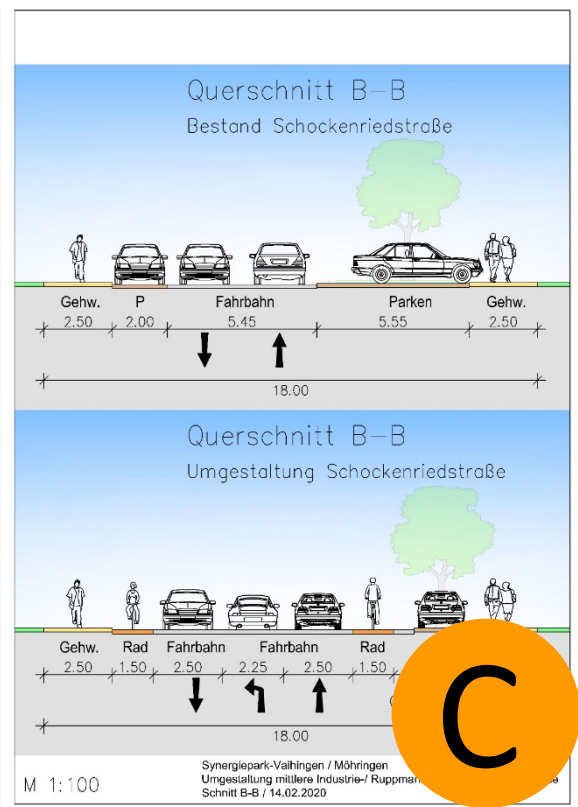
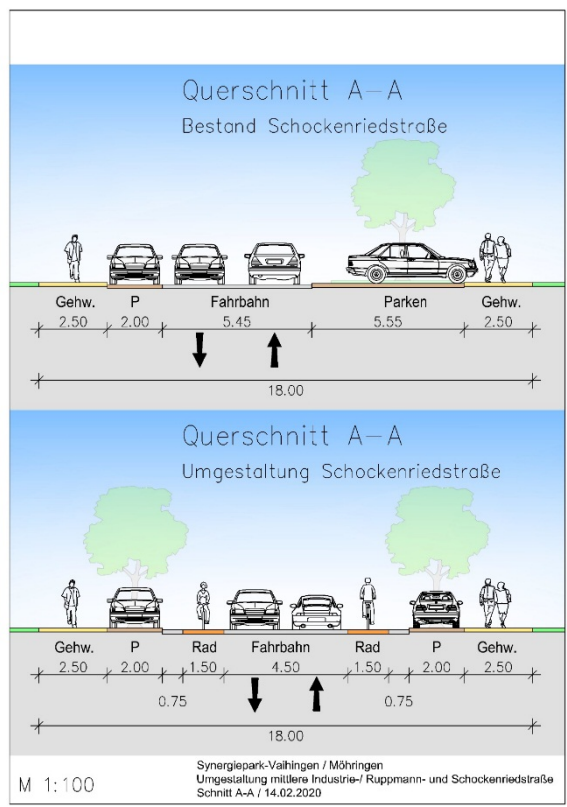


- Durchgängige Führung des Radverkehrs auf 2,00 m breiten Radfahrstreifen.
- 6 neue Baumpflanzungen und Verbreiterung des Gehwegs auf der Ostseite.
- Umgestaltung des Knotenpunkts Ruppmannstraße / Schockenriedstraße zum Minikreisverkehr mit Fußgängerüberwegen an allen Knotenarmen.





- Durchgängige Radverkehrsanlagen auf 1,50 m breiten Radschutzstreifen.
- Beidseitig Längsparkstreifen mit 0,75 m Sicherheitstrennstreifen.
- Zusätzlicher Fußgängerüberweg auf Höhe Parkhaus Daimler.
- Linksabbiegestreifen TG-Zufahrt und Parkhaus Daimler.
- positive Baumbilanz (+5)

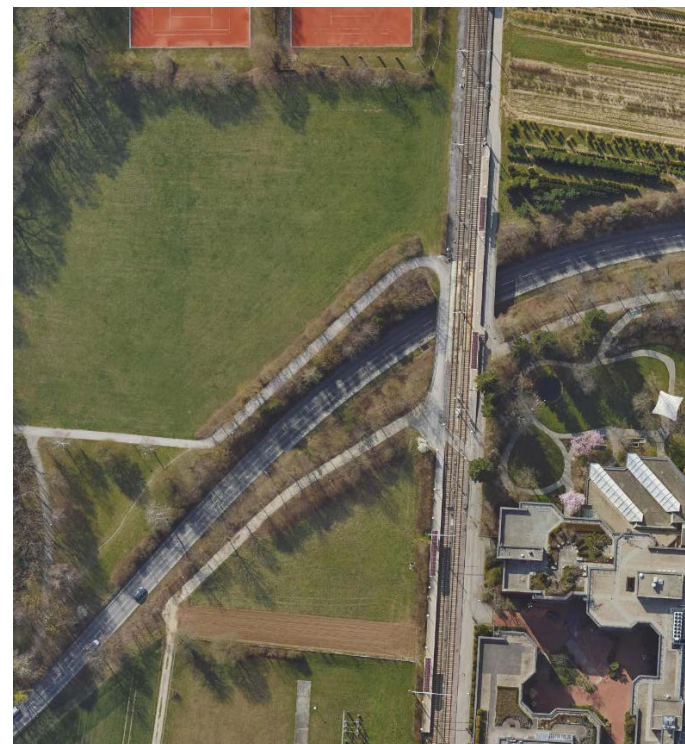
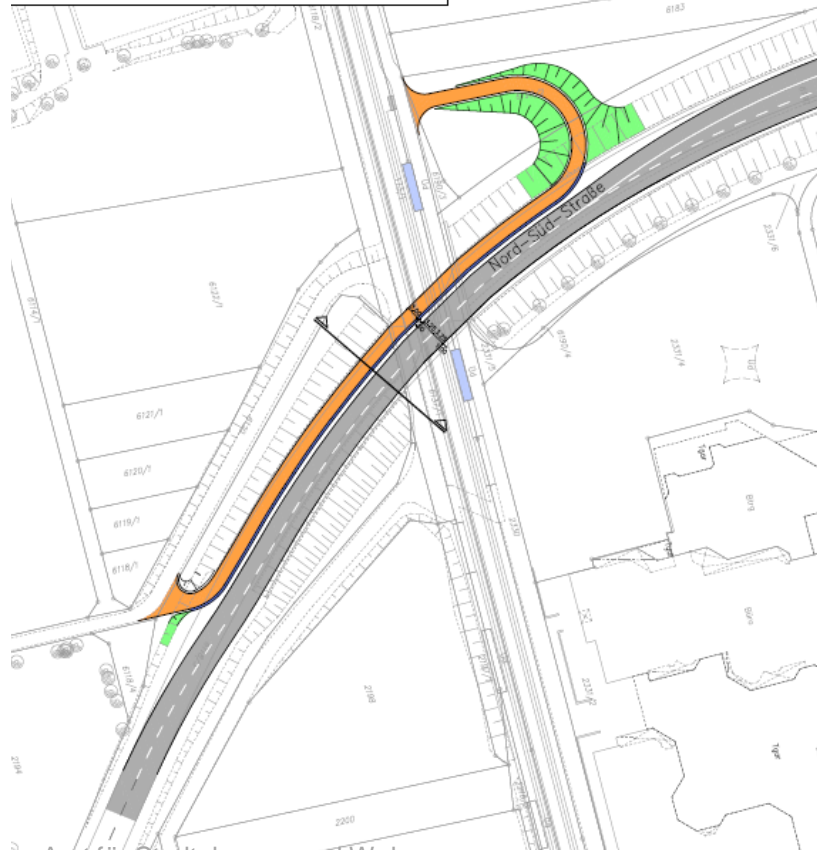


Radschnellweg Stuttgart – LE: 1. BA entlang Nord-Süd-Straße im Bereich Querung Stadtbahnstrecke



Legende

Verkehrsfläche	Baum Bestand
Gehweg	Baum Neu
Radverkehrsfläche	Randstein Neu
Grünfläche	Markierung Neu
Gebäude	Markierung Bestand



- Einrichtung einer kreuzungsfreien Radwegverbindung unter der Stadtbahnstrecke parallel zur Nord-Süd-Straße.
- Sanierung der Grundwasserwanne zwischen Stadtbahnstrecke und Vaihinger Straße im Zuge der Maßnahme.

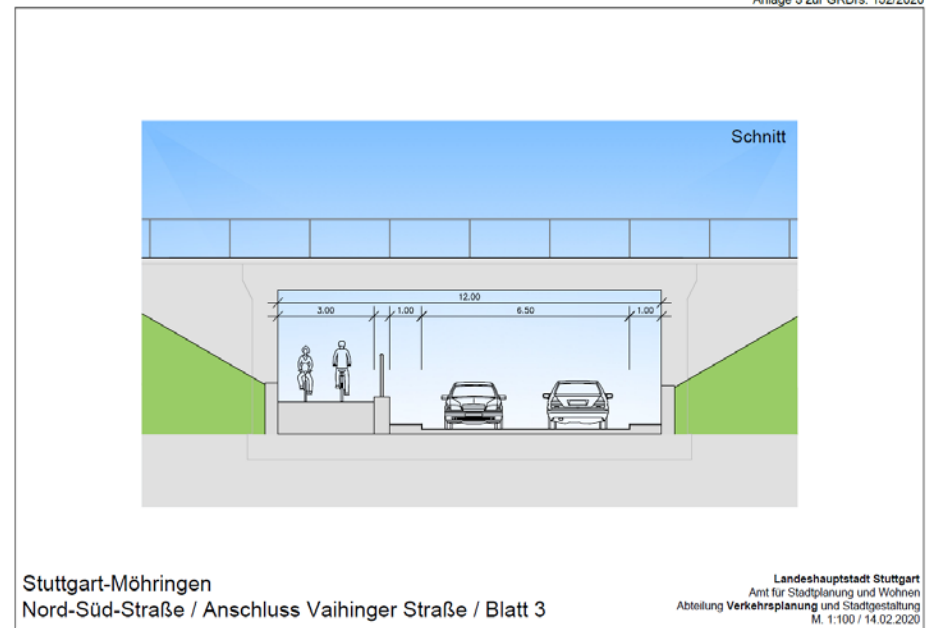
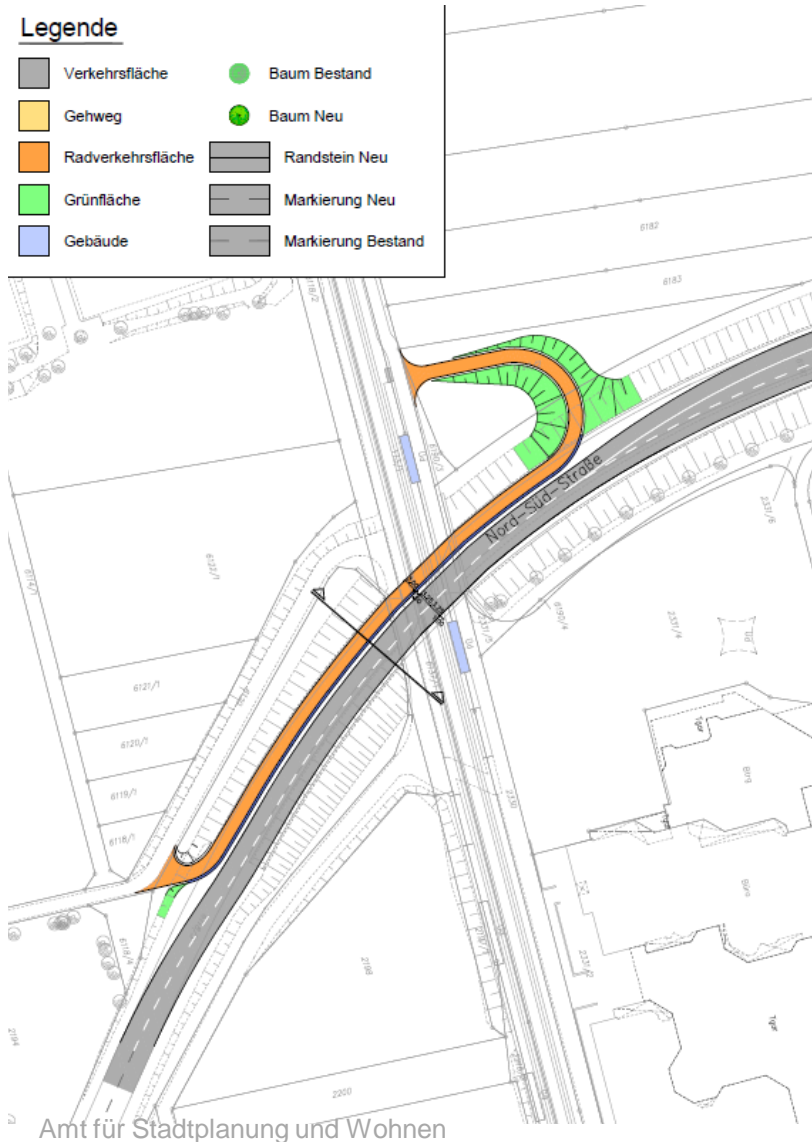


Radschnellweg Stuttgart – LE: 1. BA entlang Nord-Süd-Straße im Bereich Querung Stadtbahnstrecke



Legende

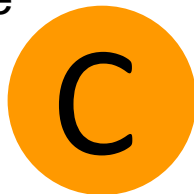
Verkehrsfläche	Baum Bestand
Gehweg	Baum Neu
Radverkehrsfläche	Randstein Neu
Grünfläche	Markierung Neu
Gebäude	Markierung Bestand



Stuttgart-Möhringen
Nord-Süd-Straße / Anschluss Vaihinger Straße / Blatt 3

Landeshauptstadt Stuttgart
Amt für Stadtplanung und Wohnen
Abteilung Verkehrsplanung und Stadtgestaltung
M. 1:100 / 14.02.2020

- Einrichtung einer kreuzungsfreien Radwegverbindung unter der Stadtbahnstrecke parallel zur Nord-Süd-Straße.
- Sanierung der Grundwasserwanne zwischen Stadtbahnstrecke und Vaihinger Straße im Zuge der Maßnahme.





Inhalt:

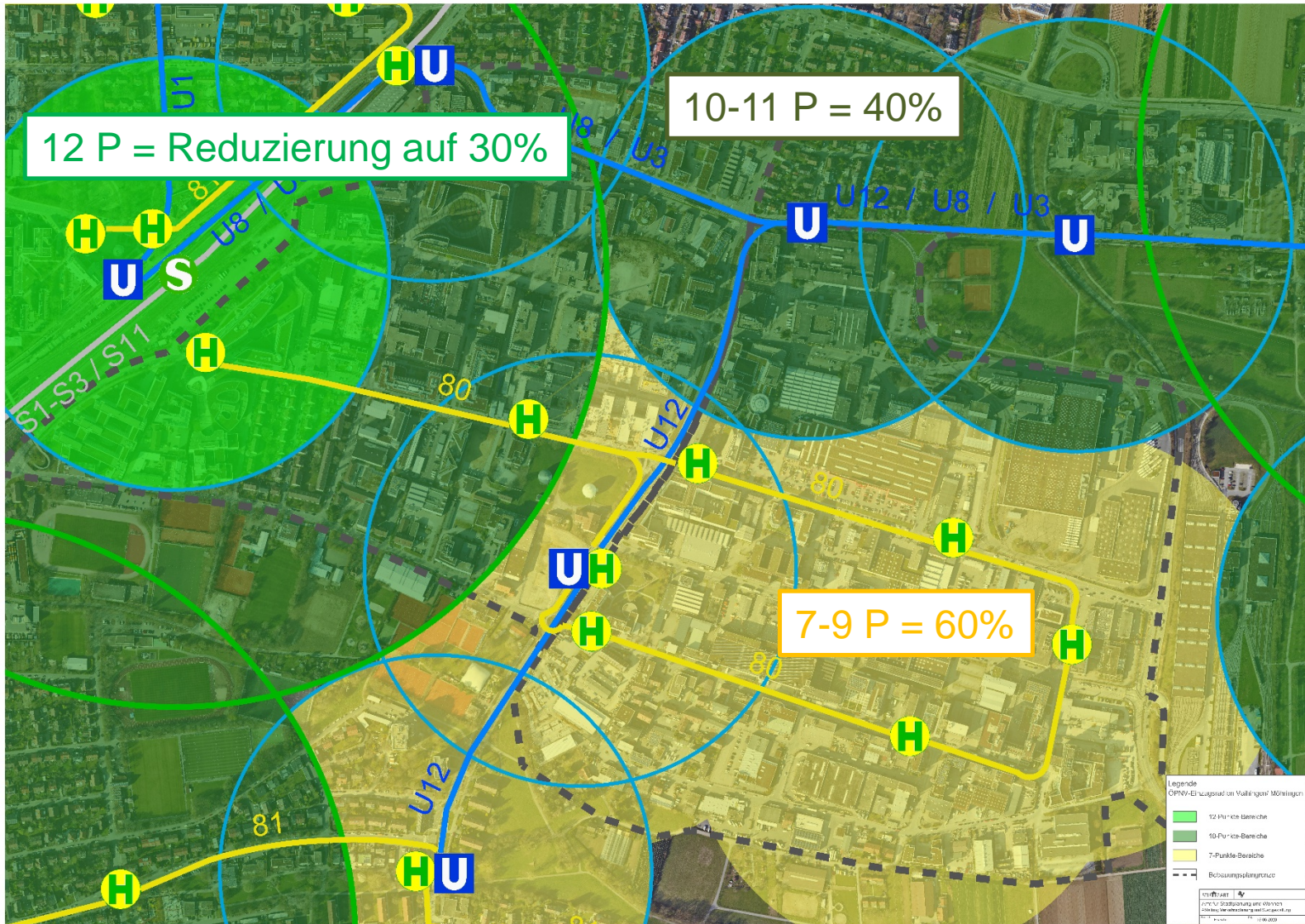
- Ausgangslage
- Sachstand stufenweise Kapazitätssteigerung Nord-Süd-Straße
- Sachstand Radkonzept
- **Sachstand Parkraumkonzept**
 - Planungsrechtliche Steuerung des Stellplatzangebots
 - Parkraumbewirtschaftung SynergiePark
 - Bewohnerparkregelung Höhenrand und Dürrolewang
 - P+R-Machbarkeitsstudie
- Sachstand ÖPNV Maßnahmen



- In den letzten Jahren mussten verschiedene Bauvorhaben genehmigt werden die deutlich mehr Stellplätze herstellen als gemäß LBO erforderlich.
- Für den Neubau der Allianz wurde eine Regelung zur Begrenzung der Stellplätze in den städtebaulichen Vertrag aufgenommen.
- Für das Plangebiet soll nun gemäß § 74 Abs. 2 Nr. 3 LBO eine örtliche Bauvorschrift erlassen werden, welche die Herstellung von Stellplätzen und Garagen im Geltungsbereich derart steuert, dass bauordnungsrechtlich nicht notwendige Stellplätze nicht errichtet werden dürfen.
- Die Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze von Anlagen nach § 37 Abs. 1 Satz 2 LBO wird entsprechend der VwV Stellplätze ermittelt.
- **Durch die Aufstellungsbeschlüsse können zukünftige Baugesuche zurückgestellt werden, wenn sie zu viele Stellplätze vorsehen.**
- **Die Regelung gilt nur für neue Baugesuche, es besteht Bestandsschutz für bereits genehmigte Bauvorhaben.**



ÖPNV-Lagegunst nach LBO: (Punkteskala 0-12 Punkte)





Parkraumkonzept:

- Parkraummanagement in Vaihingen Höhenrand und Dürrolewang
 - Zum Schutz der Anwohner durch „Fremdparker“ und Pendler aus dem Gewerbegebiet, Reduzierung von Parksuchverkehr und somit zum Schutz vor Lärm und Luftschadstoffen.
 - Perspektivisch in den Umsetzungsstufe 6 und 7 des PRM im Doppelhaushalt 2022/23 (vgl. GRDRs. 916/2019).
- Parkraumbewirtschaftung im SynergiePark
 - Förderung des fließenden Kfz-Verkehrs sowie des Rad-, Fuß- und Öffentlichen Verkehrs führt zur Reduzierung öffentlicher Parkflächen.
 - Erhebung von Parkgebühren zur Nachfragesteuerung.
 - Sicherstellung einer kontinuierlichen Überwachung.
 - Ziel: Umsetzung im Doppelhaushalt 2022/23 auf Grundlage des § 45 (1b) 5. STVO: „Anordnung zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Einvernehmen mit der Gemeinde“.





Parkraumkonzept:

Ergebnisse der Voruntersuchung und mögliche Gebietsabgrenzungen.

1. Stufe:

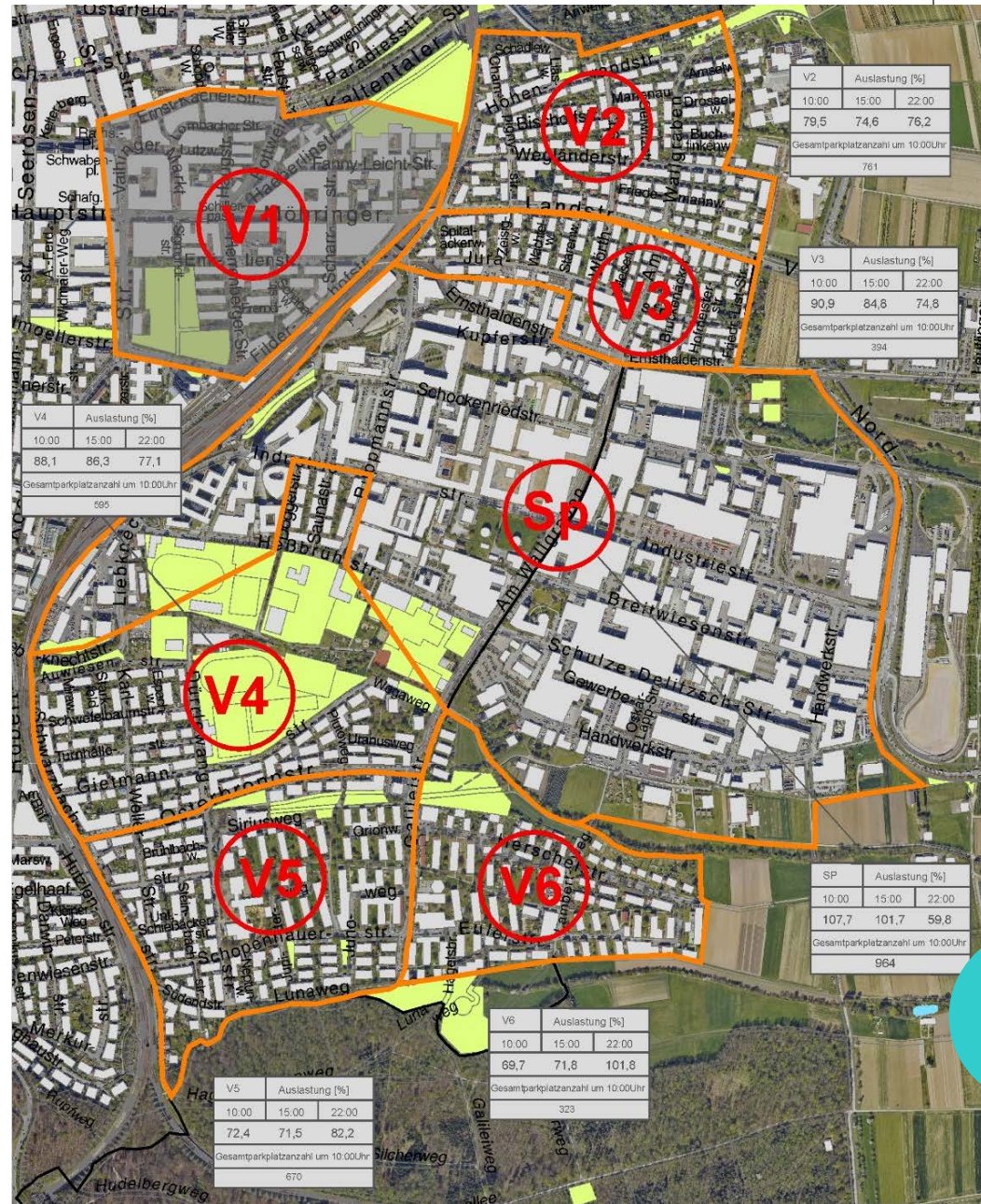
Parkraumbewirtschaftung SynergiePark

2. Stufe:

Parkraummanagement in V3, V4

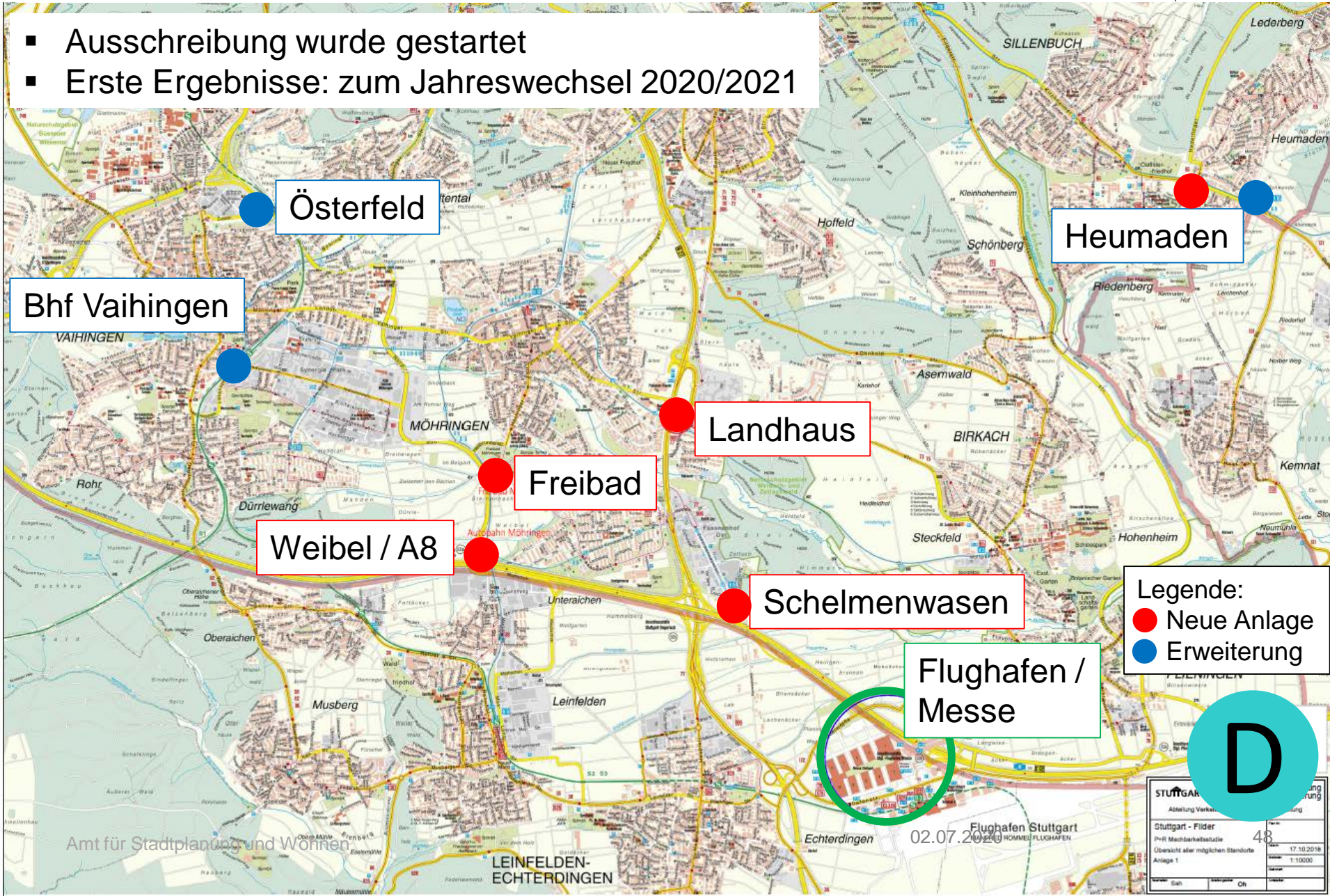
3. Stufe:

Parkraummanagement in V2, V5, V6





- Ausschreibung wurde gestartet
- Erste Ergebnisse: zum Jahreswechsel 2020/2021





Inhalt:

- Ausgangslage
- Sachstand stufenweise Kapazitätssteigerung Nord-Süd-Straße
- Sachstand Radkonzept
- Sachstand Parkraumkonzept
- **Sachstand ÖPNV Maßnahmen**
 - Mobilty Hub am Bahnhof Vaihingen
 - Stadtbahnlinie U17 Flughafen – Dürrolewang
 - Machbarkeitsstudie Stadtbahn Vaihingen-West
 - Machbarkeitsstudie Seilbahn

© Lena Hainzinger



BMBF-Forschungsprojekt „ SynergieWerkStadt 2025“

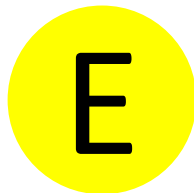
Ziele des Projekts:

▪ Fortschreibung des Verkehrsstrukturplans SynergiePark

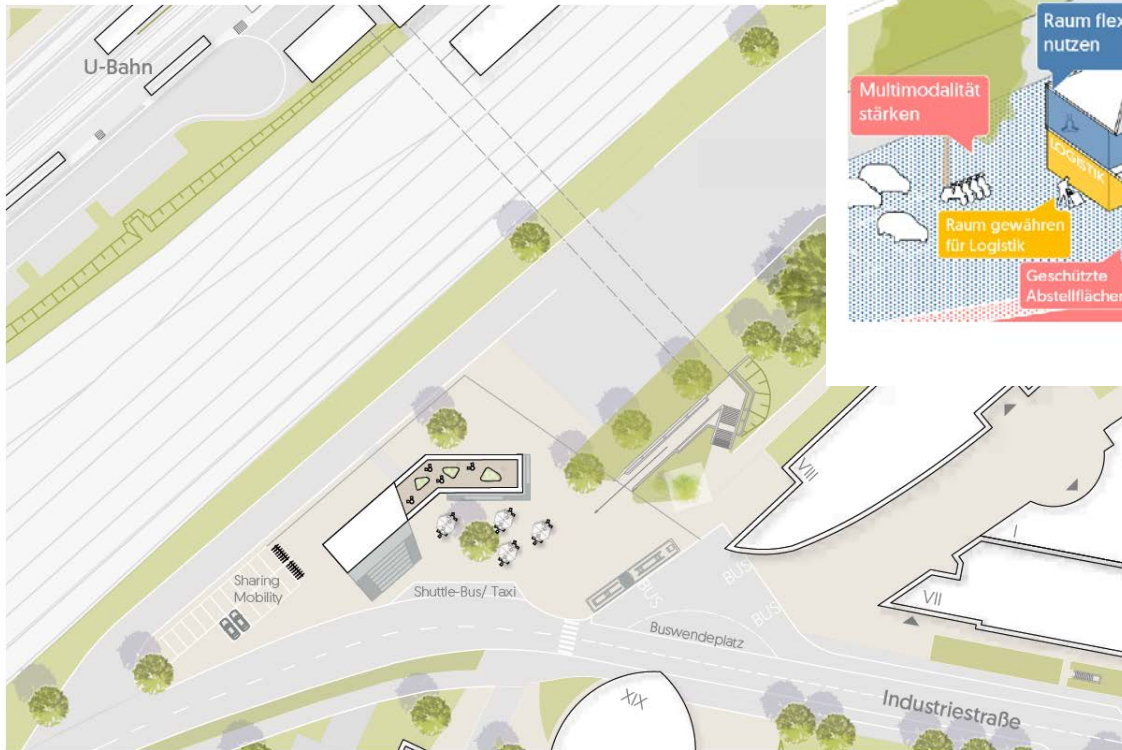
Vaihingen/Möhringen zu einem zukunftsweisenden, urbanen Mobilitätskonzept, welches

- die unterschiedlichen Bedürfnisse der Zivilgesellschaft berücksichtigt
- den Umweltverbund bzw. Nachhaltigkeit im Verkehrssektor fokussiert
- ein hohes Maß an Beteiligungsformaten forciert und versch. aktEURsspezifische Kommunikationsstrategien erprobt

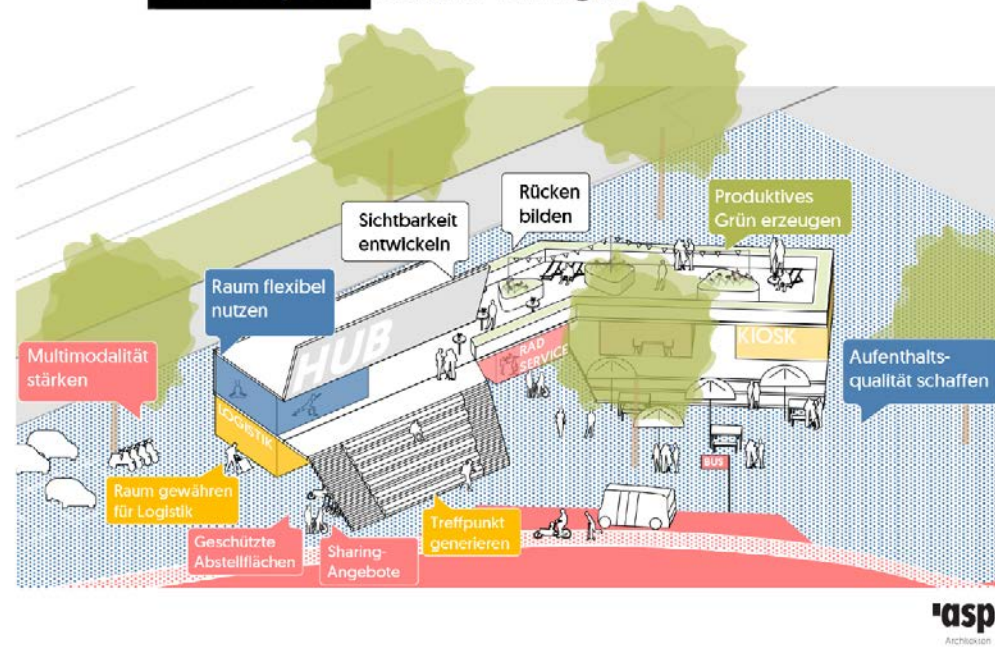
▪ „Zukunftslabor Mobilität“ und Mobilitätshub am Verkehrsknotenpunkt Bahnhof Vaihingen im südlichen Bereich des ehem. Aurelis-Areals



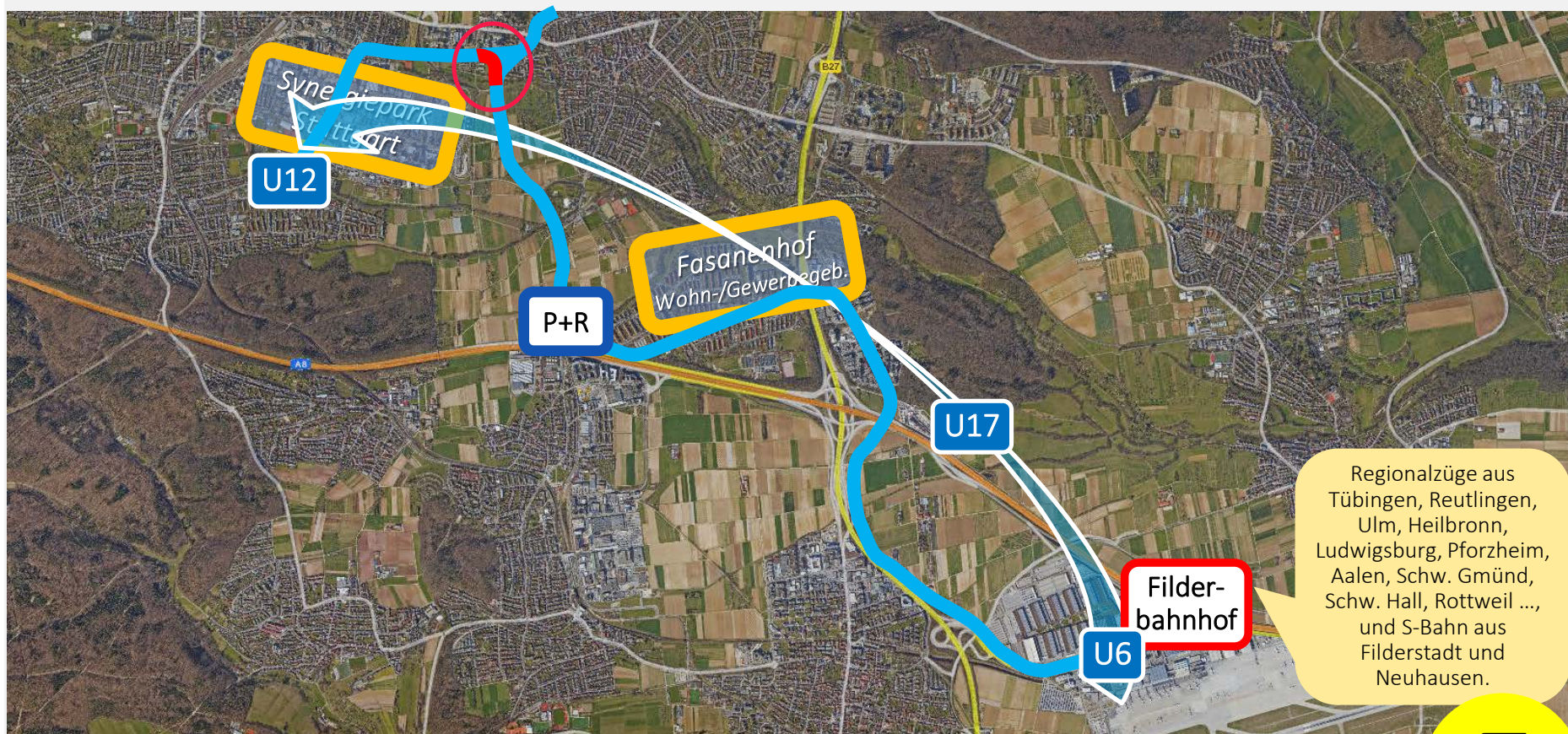
Erste Ideen für den Mobility Hub
am Bahnhof Vaihingen:



Urban City Hub Bahnhof Vaihingen



U17: Flughafen – Dürrelewang



U17: Flughafen – Dürrolewang

Verkehrliche und betriebliche Aspekte

- Weitere Aufsiedlung des Synergieparks (Daimler, Allianz etc.) und die befürchtete Verschärfung der Verkehrsprobleme im motorisierten Individualverkehr erfordert Maßnahmen, um die Erreichbarkeit des Gebietes aus dem Raum südlich von Stuttgart mit dem ÖPNV zu verbessern.
- Synergiepark ist seit Mai 2016 zentral durch U12-Wallgraben-Trasse erschlossen
- Mit S21 entsteht am Flughafen die Verkehrsdrehscheibe Filderbahnhof mit direkten Regionalzügen von Tübingen, Reutlingen, Ulm, Heilbronn, Ludwigsburg, Pforzheim, Aalen, Schw. Gmünd, Schw. Hall, Rottweil ..., und S-Bahn aus Filderstadt und Neuhausen.
- Ab Ende 2021 ist der Flughafen und damit auch der künftige Filderbahnhof mit der U6 ans Stadtbahnnetz angeschlossen. U6-Endhaltestelle liegt nur 40m vom Ausgang des Filderbahnhofs entfernt.
- Wohn- und Gewerbegebiet Fasenhof sowie ein möglicher P+R-Standort an der Nord-Süd-Straße liegen ebenfalls entlang der U6.

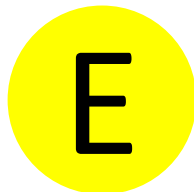
U17: Flughafen – Dürtlewang

Verkehrliche und betriebliche Aspekte

- Großer, neuer P+R-Standort im Bereich Nord-Süd-Straße an U6, U17 und U5 denkbar: P+R zum Synergiepark UND zur Stuttgarter Innenstadt möglich (-> Standortuntersuchung ASS in 2020)
- U17 kann Drehscheibe Filderbahnhof attraktiv direkt mit Synergiepark, Fasanenhof, P+R-Standort und Dürtlewang verbinden.
- Betriebsaufnahme U17 Flughafen-Dürtlewang erst sinnvoll ab Inbetriebnahme Filderbahnhof am Flughafen in 2025 und/oder Inbetriebnahme P+R-Standort an Nord-Süd-Straße
- Übereckverbindung Pflugmühle soll aber bereits bis Ende 2021 gebaut werden, um die große Anzahl der bis zur Fertigstellung des neuen Betriebshof Weilimdorf im Stadtbahnbetriebshof Möhringen stationierten Bahnen leistungsfähig und redundant ins Netz einspeisen zu können (Verbesserung Leistungsfähigkeit Ausfahrt in Ri. Möhringen, zus. direkte Fahrtmöglichkeit in Ri. Vaihingen (Redundanz))
- Möglichkeit für S-Bahn-Ersatzverkehr bei S-Bahn-Sperrung am Flughafen in 2022



- Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie für die Verlängerung des Stadtbahnnetzes in den westlichen Bereich des Stadtbezirks Vaihingen gemäß GRDRs 1049/2019 bis Mitte 2021.
- Überprüfung von drei grundsätzlichen Lösungsansätzen
- Verkehrliche Ziele:
 - Anbindung Tallängssystem (Stadtbahnlinie U1, U14)
 - Anbindung Fildertangentiallinien (Stadtbahnlinien U3, U8)
 - Direkte Anbindung des Betriebshofs Möhringen an das Tallängssystem
 - Optimierung der Verknüpfung mit S-Bahn, Regionalzugverkehr und Bus am Bahnhof Vaihingen
 - Anbindung Zentrum Vaihingen, Eiermann Campus und Bösau / Lauchäcker
- Umsetzung der Maßnahme: 2030+





Legende:

- Bestand
- Neubau Strecke
- Neubau Tunnel
- Rückbau
- U Haltestelle Bestand
- U Haltestelle Neu
- U Haltestelle Rückbau
- Verbindungskurve Pflugmühle
- Trassenvariante Gründgenstr.

Stadtbahnverlängerung Vaihingen-West Variante 1

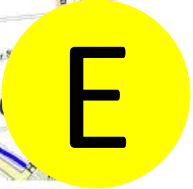




Legende:

- Bestand
- Neubau Strecke
- Neubau Tunnel
- Rückbau
- U Haltestelle Bestand
- U Haltestelle Neu
- U Haltestelle Rückbau
- Verbindungskurve Pflugmühle
- Trassenvariante Gründgenstr.

Stadtbahnverlängerung Vaihingen-West Variante 2

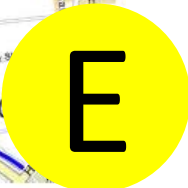


Machbarkeitsstudie Stadtbahn Vaihingen West

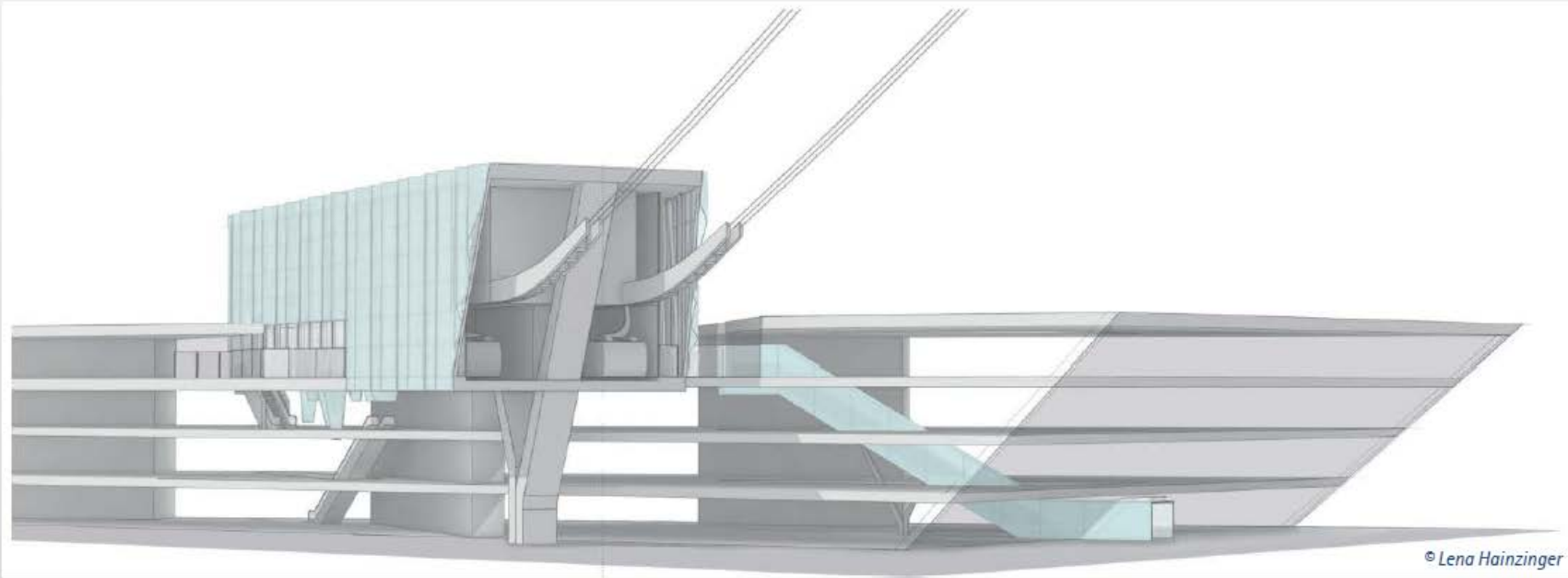


- Legende:
- Bestand
 - Neubau Strecke
 - Neubau Tunnel
 - Rückbau
 - U Haltestelle Bestand
 - U Haltestelle Neu
 - U Haltestelle Rückbau
 - Verbindungskurve Pflugmühle
 - Trassenvariante Gründgenstr.

Stadtbahnverlängerung Vaihingen-West
Variante 3

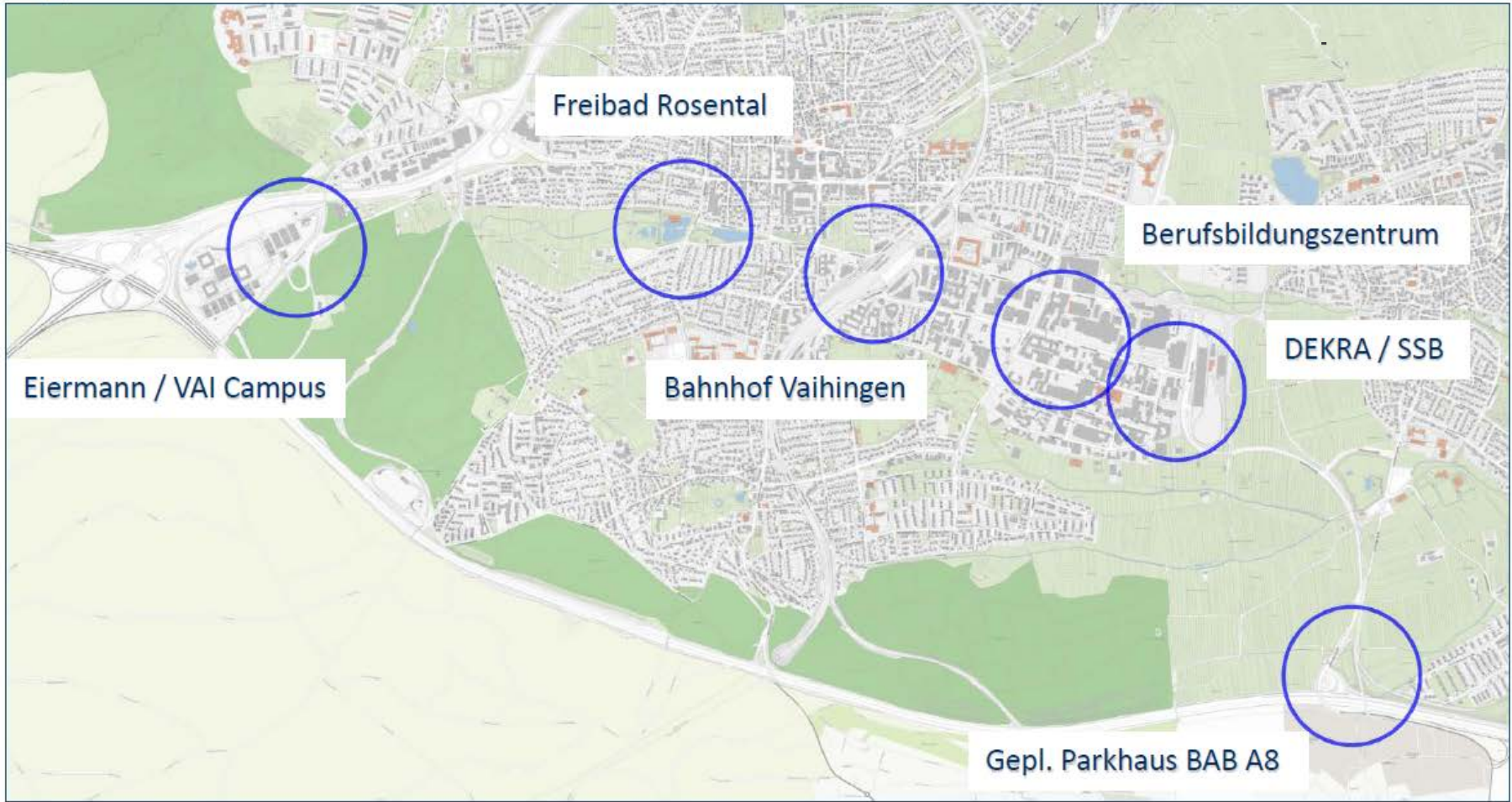


Machbarkeitsstudie Seilschwebbahnen in Stuttgart

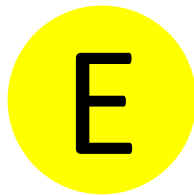


**Arbeitsstand Machbarkeitsstudie:
Trasse A – VAI-Campus bis gepl. Parkhaus A8**

Übersicht Verlauf Trasse A Vaihingen - Überblick



- Vai Campus
- Freibad Rosental
- Bahnhof Vaihingen
- Berufsbildungszentrum
- DEKRA/ SSB
- Gepl. Parkhaus BAB A8



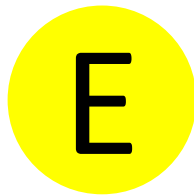
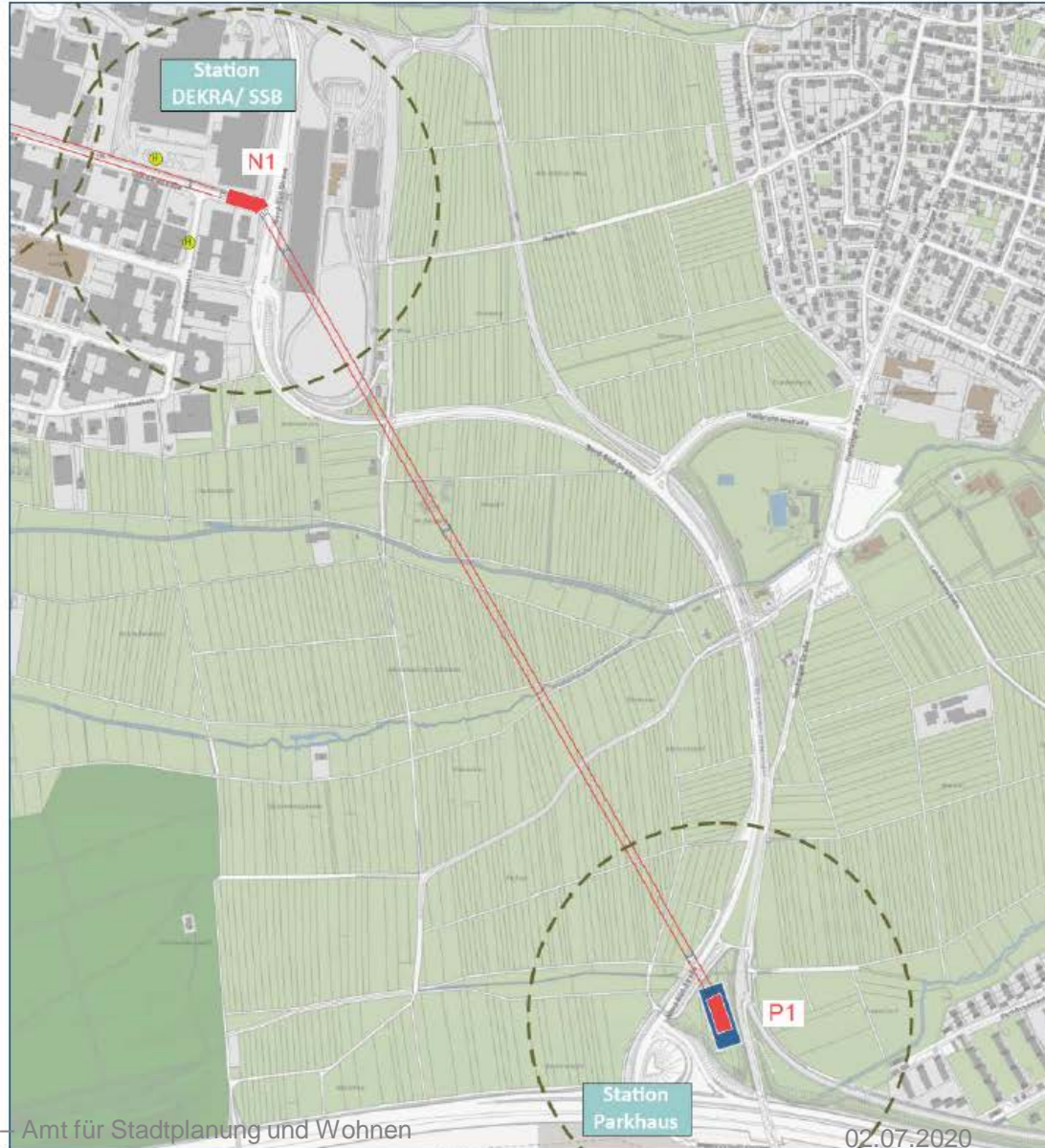
Trasse A – Vorzugsvariante Abschnitt 1 (1)



Trasse A – Vorzugsvariante Abschnitt 2



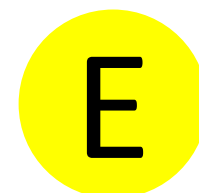
Trasse A – Vorzugsvariante Abschnitt 3



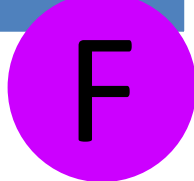
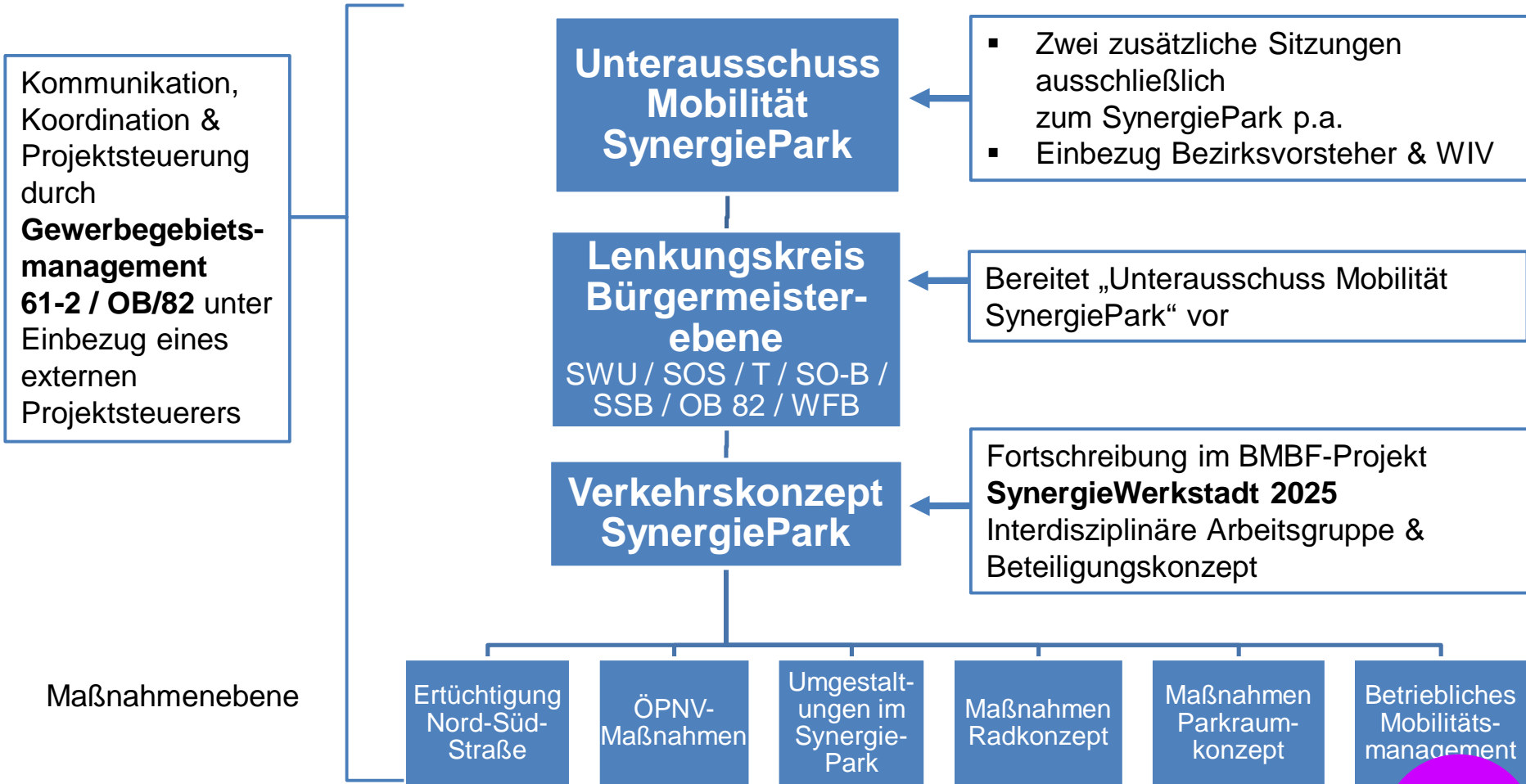
Trasse A – Vorzugsvariante

- Als Vorzugstrasse wird Variante 2 mit den Stationen E1-F1-V2-V3-B1-N1-P1 vorgeschlagen
- Empfohlen wird dabei eine zweistufige Umsetzung der Seilbahntrasse:
 - In einem erstem Schritt Umsetzung der Linienführung E1-F1-V2-V3-B1-N1 (Vai-Campus bis zur SSB/ DEKRA)
 - Nach Fertigstellung des Parkhauses an der A8 Erweiterung der Trasse bis P1
- Eine Verlängerungsoption nach Leinfelden/ Flughafen erscheint prüfenswert
- Gesamtlänge: ca. 5.500 m
- Fahrzeit: ca. 16 Min. Fahrzeit
- Fahrgäste/ Linienbeförderungsfälle:

	Zusätzliche ÖV-Fahrten	Linienbeförderungsfälle
Vorzugsvariante	3.500	11.100



Vorschlag zukünftige Projektstruktur SynergiePark:



SynergiePark Stuttgart

