TEAMPLAN

# Klinikverbund Südwest

## Standortanalyse zum Neubau des Klinikums Sindelfingen-Böblingen an einem Standort

Stand: 08.07.2013

# Agenda



1. Ausgangssituation und Zielsetzung

2. Standortanalyse
   - 2.1 Kriterien der Standortanalyse
   - 2.2 Vorstellung der Standorte

3. Nutzwertanalyse
   - 3.1 Zielsystem
   - 3.2 Zielvergleich
   - 3.3 Zielerreichung
   - 3.4 Durchführung der Nutzwertanalyse
   - 3.5 Ergebnis der Nutzwertanalyse

4. Empfehlung

Anlagen

TEAMPLAN

# Ausgangssituation und Zielsetzung

## Ausgangssituation und Zielsetzung

Das Gutachten zur **betrieblich-baulichen Weiterentwicklung** des Klinikums Sindelfingen-Böblingen (09/2011 – 07/2012) hat im Schwerpunkt die Frage der **potenziellen Einhäusigkeit der Standorte Sindelfingen und Böblingen** untersucht.

Ergebnis dieser Untersuchung war die **Empfehlung der Einhäusigkeit**. Diese Einhäusigkeit ist aus **wirtschaftlichen und funktionellen Gründen als Neubau** zu realisieren und nicht als Konzentration an einem der beiden bestehenden Standorte.

Im Vorfeld des Projektes wurde bereits der Standort am Flugfeld favorisiert, so dass dieser im Rahmen des genannten Projektes zunächst ausschließlich als Standort für die Neubaualternative zu prüfen war. Der Standort im südlichen Bereich des Flugfeldes hat die Anforderungen für ein Klinikneubau mit den berechneten Kapazitäten erfüllt.

Die Empfehlung zum Neubau wurde ausführlich in den politischen Gremien der Gesellschafter diskutiert und kommuniziert. Ebenso hat die bürgernahe Information der Bevölkerung in Form eines **Bürgerforums** stattgefunden. Nachdem die Bevölkerung informiert wurde, **kamen aus der Bürgerschaft Vorschläge für alternative Standorte** für einen Klinikneubau, wobei die vermeintlich besser geeignet seien, als der favorisierte Standort auf dem Flugfeld.

Diese alternativen Standorte werden im Folgenden vorgestellt und zusammen mit dem ursprünglich favorisierten Standort in Form einer Nutzwertanalyse bewertet.

TEAMPLAN

# Standortanalyse

## 2.1 Definition der Kriterien

Die überprüften Kriterien lassen sich in **drei Kategorien** unterscheiden und werden für alle Standortalternativen angewendet. Gemäß dem Zielvergleich wird **jedes Kriterium gewichtet.** Anhand einer definierten Wertetabelle wird der Rahmen der **Zielerreichung** festgelegt, um die Standorte objektiv zu vergleichen.

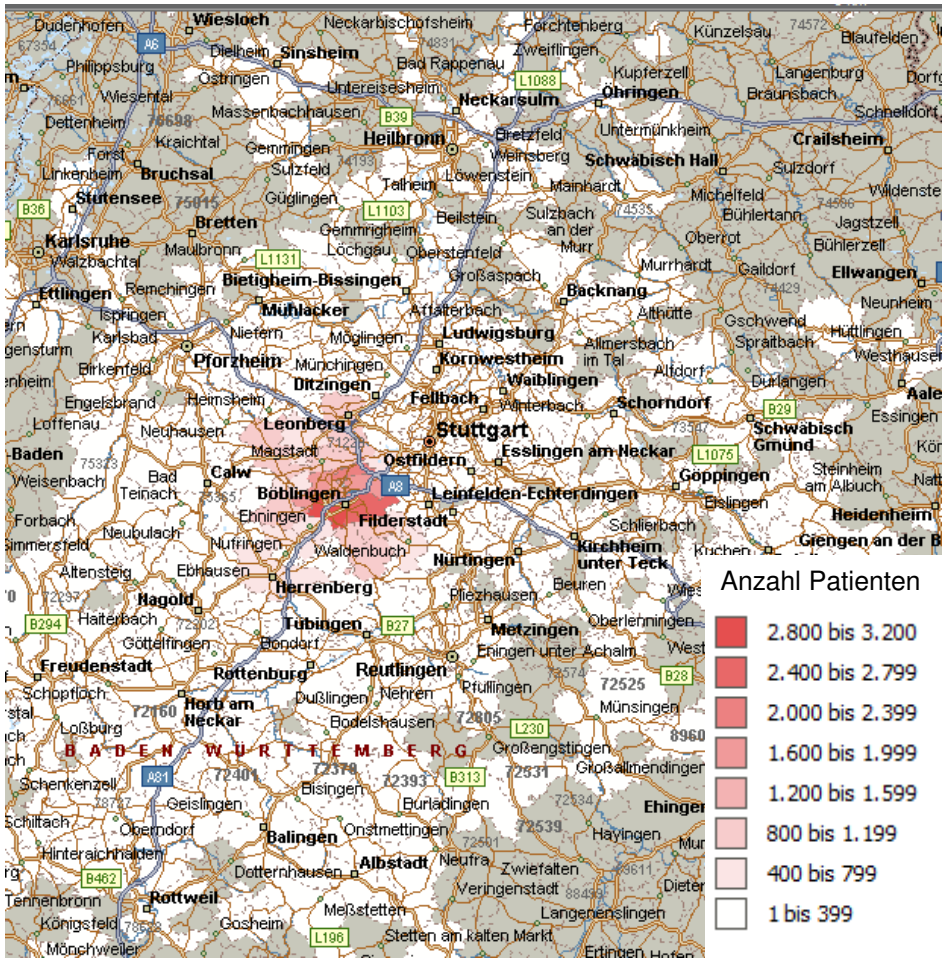
### Lage

Das Kriterium Lage berücksichtigt die Anforderungen zur Überprüfung der **Kundennähe** sowie der **Wettbewerbssituation** – dies ist essentiell für die Erlösabsicherung der Klinik. Weiterhin werden **ökologische Aspekte** überprüft, um den Standort zu validieren. So werden Restriktionen und Emissionsanforderungen in dem potenziellem Gebiet bewertet. Das allgemeine **Ambiente/Image des Standortes** fließt genauso wie die **Akzeptanz der Bevölkerung** des Standortes abschließend mit in die Beurteilung ein.

# 2.1 Definition der Kriterien

TEAMPLAN

Geografische Position zum maßgeblichen Patienteneinzugsgebiet (Basis: 2011)



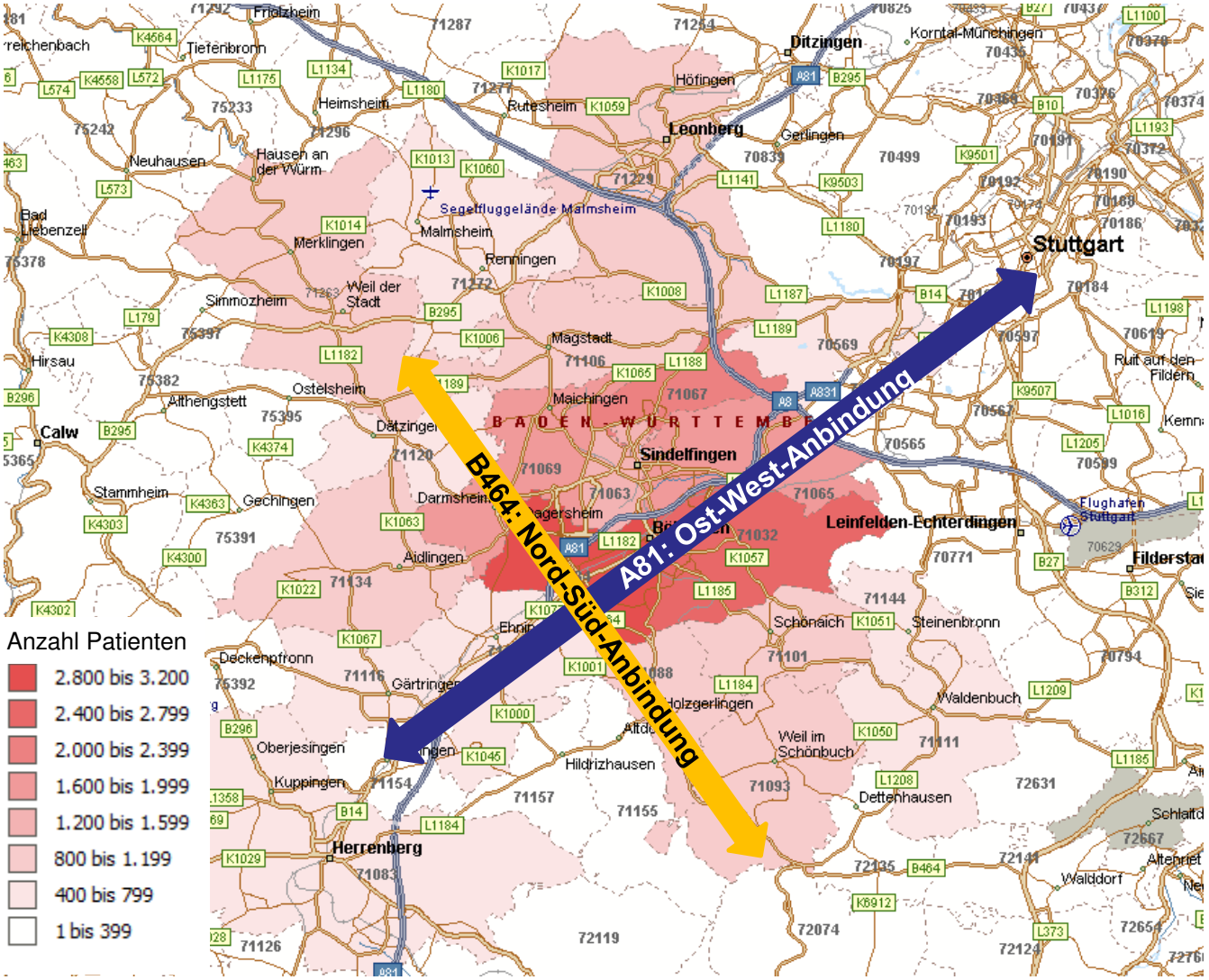

Das **Haupteinzugsgebiet der ca. 32.000 behandelten Patienten** liegt im Wesentlichen in den Städten **Sindelfingen und Böblingen**. Darüber hinaus geht es zwar über den Landkreis hinaus, flacht jedoch schnell ab.

*Informativ:*
*Die Bevölkerung der Landkreise Böblingen und Calw liegt bei ca. 500.000 Einwohner – wobei die **Einwohnerdichte im Landkreis Böblingen mit ca. 600 Einw./km²** doppelt so hoch ist, wie im Landesdurchschnitt BaWü (300 Einw./km²).*

*Damit zählen die Städte Böblingen und Sindelfingen zu einem verdichteten Siedlungsgebiet.*

# 2.1 Definition der Kriterien

Geografische Position zum maßgeblichen Patienteneinzugsgebiet (Basis: 2011) unter Berücksichtigung der Verkehrsanbindung zum Erhalt der Kundennähe/- Erreichbarkeit

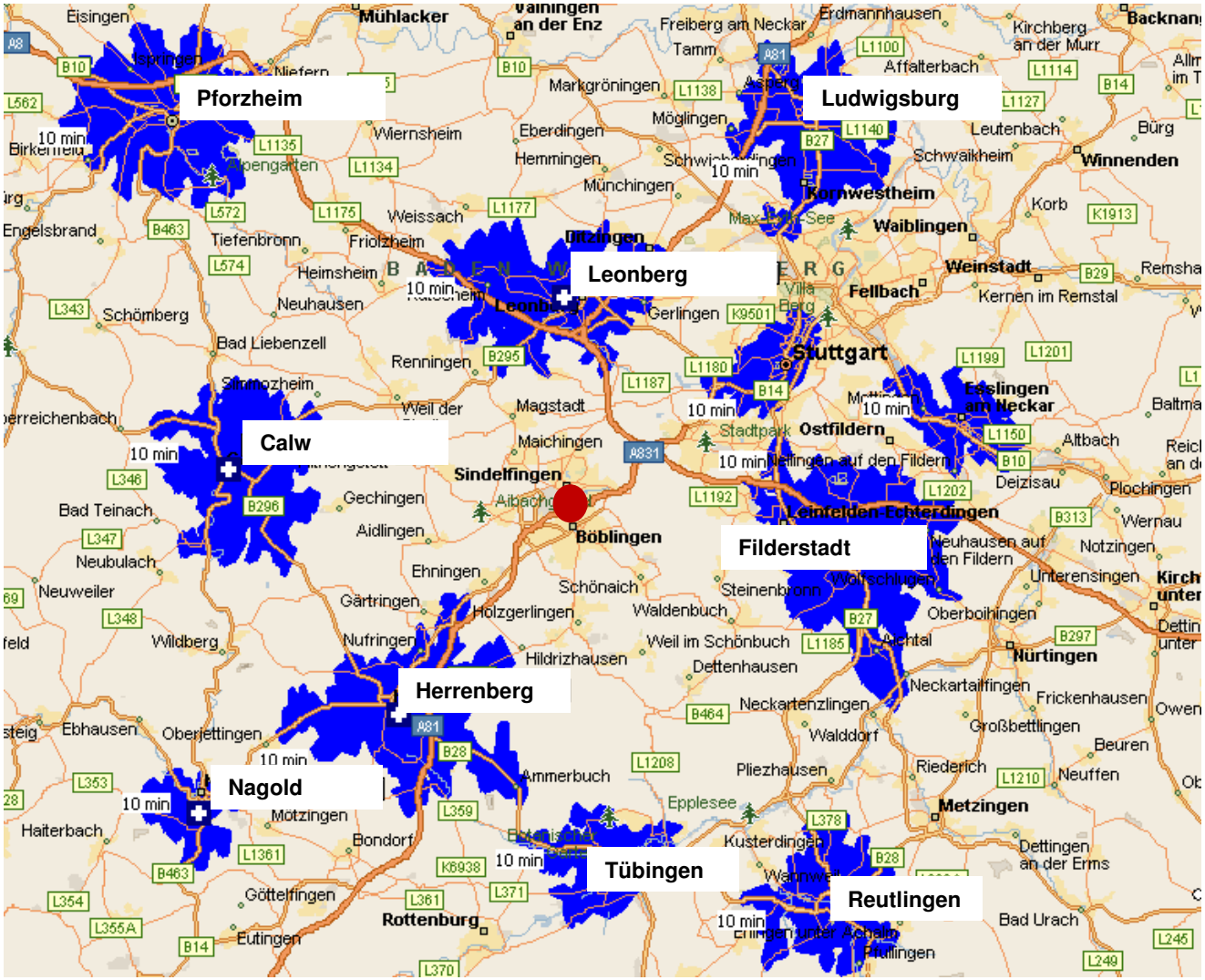



**Haupteinzugsgebiet** (Anzahl Patienten) des Landkreises mit den wesentlichen Erschließungsachsen der Nord-Süd-Anbindung (B464) und Ost-West-Anbindung (A81).

# 2.1 Definition der Kriterien

TEAMPLAN

## Wettbewerbssituation




Das Klinikum Sindelfingen-Böblingen liegt eingebettet von Kliniken des Verbundes KVSW sowie in unmittelbarer Nähe der Mitbewerber aus Stuttgart und Ludwigsburg sowie Esslingen, Tübingen, Reutlingen oder Pforzheim.

Die blaue Markierung gibt einen Umkreis von 10min PKW-Fahrzeit an.

## Erschließung

Die Erschließung wird unter Berücksichtigung des Verkehrsentwicklungskonzeptes bewertet. Dabei sind Perspektiven des **öffentlichen Personennahverkehrs** sowie die **Anforderungen an das Straßennetz für PKW und Lastverkehr** einzubeziehen. Zu gewährleisten ist neben der Erreichbarkeit der verschiedenen Personengruppen (Mitarbeiter, Patienten, Besucher) in gleichem Umfang die **Güterver- und -entsorgungstransporte** für den laufenden Betrieb. Die besonders zeitkritische Erreichbarkeit im Rahmen des Versorgungsauftrages des Klinikums mit der **Anbindung für den Rettungswagen und den Hubschrauber** komplettiert die Anforderungen mit einem besonders hohen Stellenwert.

Die Nutzung des ÖPNV macht ca. 13% im Landkreis Böblingen aus. Dabei ist es das Ziel, das Angebot mindestens auf dem Niveau zu halten bzw. sogar auszubauen. Prinzipiell ist die Ausrichtung einer flächenhaften Erschließung unter Einbindung der Erreichbarkeiten durch Bedienhäufigkeit und Beförderungszeiten an der Wechselbeziehung zur Inanspruchnahme (z.B. Arbeitsplätze, Schulbusse, demografische Entwicklung) ausgerichtet. Das bedeutet, dass die **Busanbindung sehr flexibel** und räumlich sehr nah an einen Krankenhausstandort angebunden sein wird. Die **Anbindung des Schienenverkehrs ist dagegen unflexibel**. Auf dieser Basis wurden die entsprechenden Kriterien bewertet.

## Grundstück

Entscheidende Voraussetzungen müssen im Zusammenhang mit der Überprüfung des Grundstückes gewährleistet sein. Für die individuellen Eigenschaften des Neubaus sind vor allem **Fläche, Zuschnitt, Geschossflächenanzahl sowie Erweiterungsmöglichkeiten in Bezug auf das Grundstück** zu prüfen. Ebenso sind die **rechtlichen Bedingungen für dieses Grundstück** abzufragen und für die Nutzung des Krankenhausbetriebes zu bewerten. Neben der Grundstücksgröße können Parameter der **Verfügbarkeit** sowie der **Eigentümerverhältnisse** für das Projekt zum Ausschluss des Standortes führen (rot markiert), da sie die Maßgaben aus dem  Gutachten von 07/2012, wie im Folgenden dargestellt, nicht erfüllen.

# 2.1 Definition der Kriterien

TEAMPLAN

Grundstücksgröße und Grundstückzuschnitt*

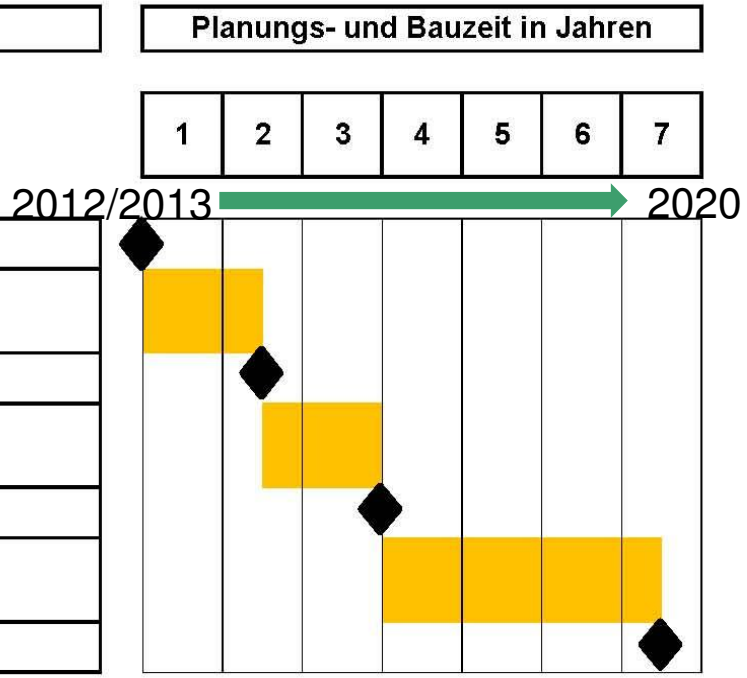
| | | Klinikum | Psychiatrie | KIGA | Parkhaus | Summe |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Grundstuckfläche Flugfeld | | 48.000 m² | 7.000 m² | 4.000 m² | 4.600 m² | 63.600 m² |
| Überbaute Grundstücksfläche | | 29.400 m² | 2.750 m² | 400 m² | 2.500 m² | 35.050 m² |
| NF (Nutzfläche) | | 52.336 m² | 4.786 m² | 747 m² | 12.500 m² | 70.369 m² |
| Geschossenanzahl oberirdisch | | 5,5 | 3 | 2 | 8 | |
| Geschossenanzahl unterirdisch | | 2 | 1 | 1 | 2 | |
| Abmessungen | | | | | | |
| | Länge | 245 m | 52 m | 20 m | 72 m | |
| | Breite | 120 m | 52 m | 20 m | 35 m | |
| | Höhe | 21,60 m | 11,40 m | 8,40 m | 21,60 m | |

** Parameter gemäß Gutachten vom 07/2012: geplant und geprüft für Standort Parkstadt West*

## 2.1 Definition der Kriterien

Zeitrahmen* für das Projekt

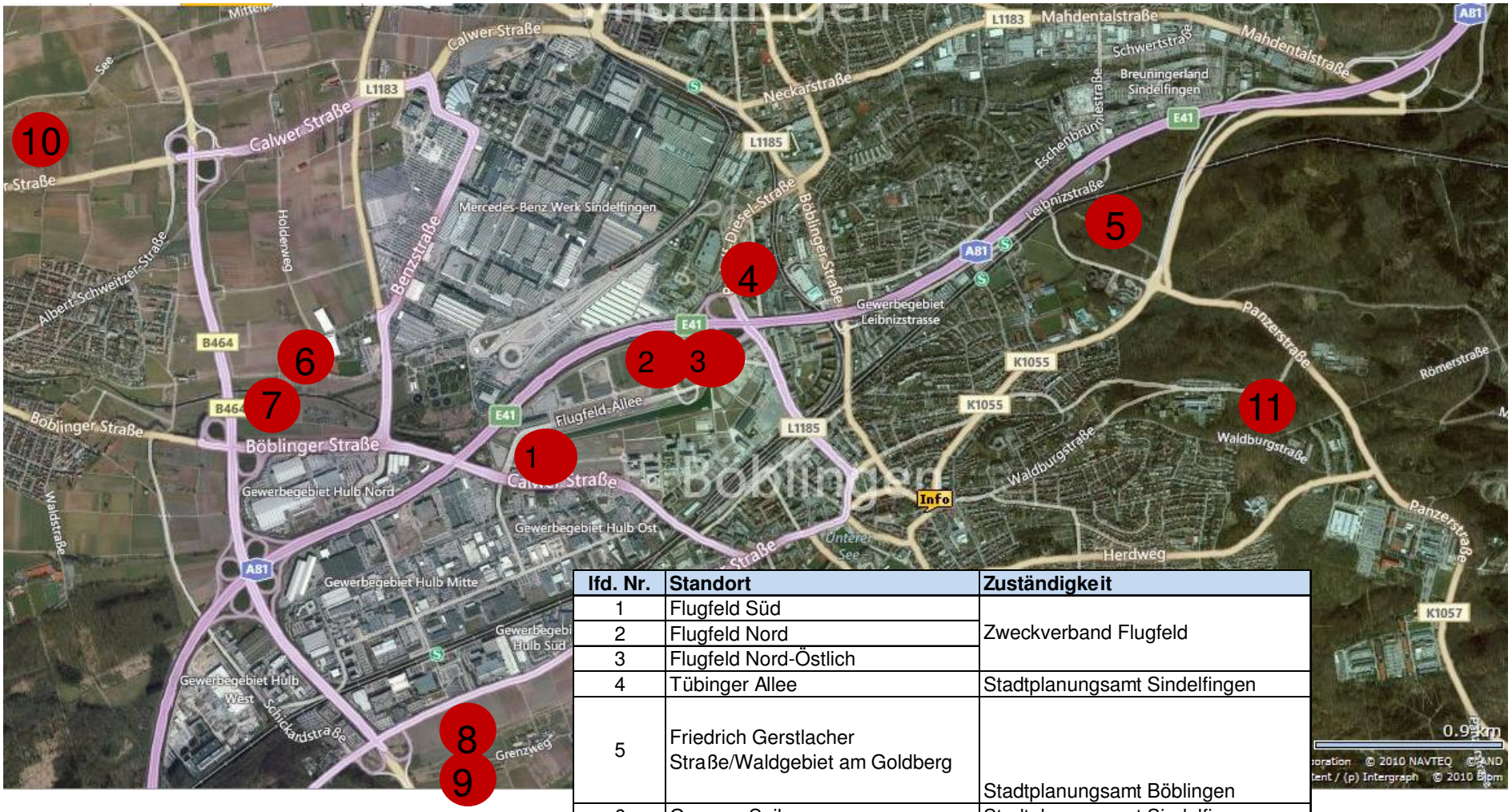
| Standort \| Bauphase | |
|---|---|
| **Flugfeld** | |
| • | Entscheidung des Eigentümes |
| 1 | Förder- und Vergabeverfahren |
| • | Beauftragung der Planungsbeteiligten |
| 2 | Planungsvorlauf |
| • | Baubeginn |
| 3 | 1 Bauabschnitt |
| • | Fertigstellung |




Der **Zeitrahmen ist vordergründig für die Entscheidung des Standortes zu bewerten**. Ziel einer zeitnahen Realisierung des Projektes muss sein, die **Sanierungskosten und betriebswirtschaftlichen Einschränkungen an den Bestandsgebäuden so gering wie möglich zu halten** und einen Neubau möglichst schnell zu errichten. Weiterhin ist mit Einhaltung des vorgesehenen Zeitrahmens die Prognose der Wirtschaftlichkeit am zuverlässigsten (siehe Investitionsrechnung gemäß Gutachten 07/2012).

** Parameter gemäß Gutachten vom 07/2012*

# 2. Standortanalyse – Vorstellung der Standorte

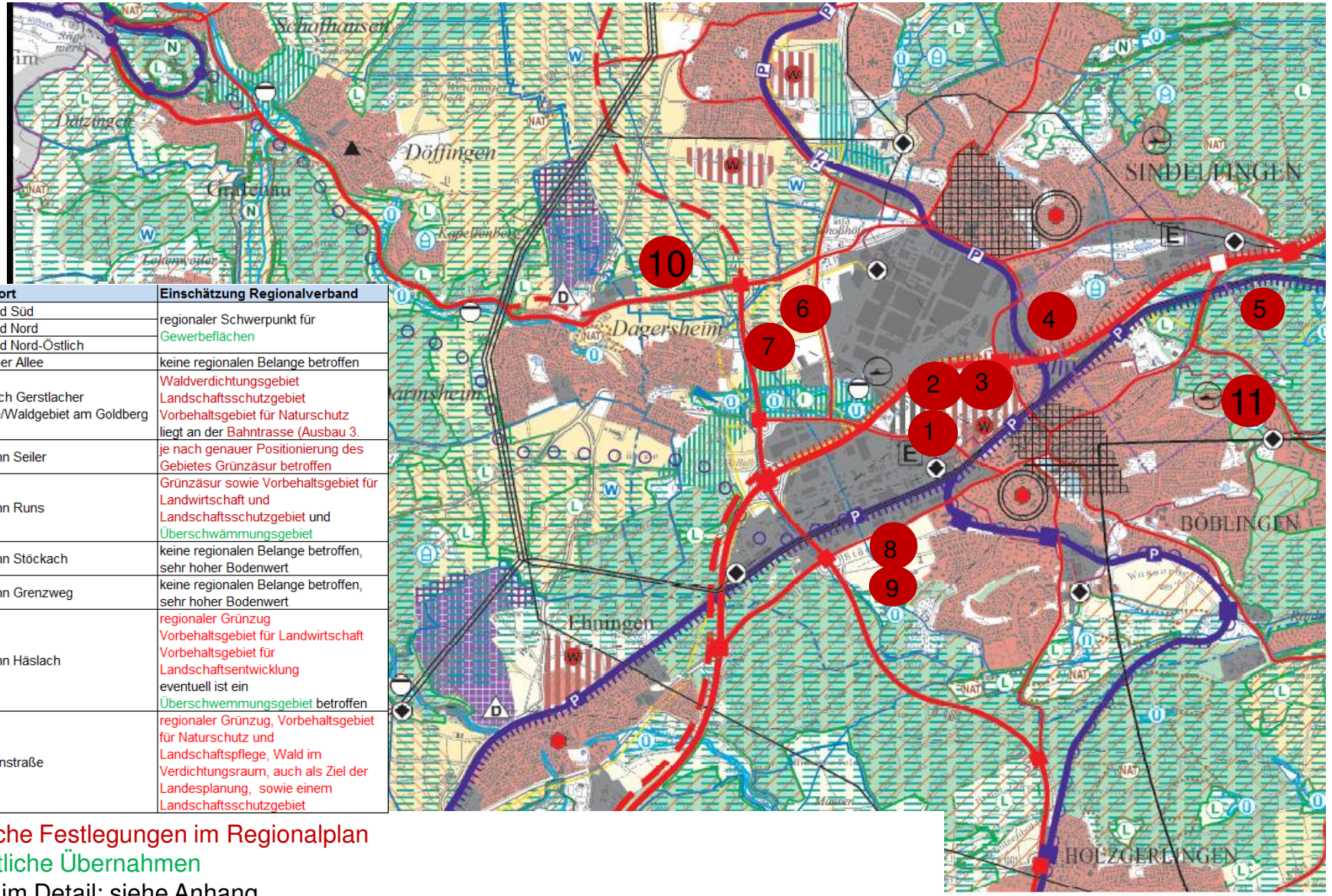



| lfd. Nr. | Standort | Zuständigkeit |
|---|---|---|
| 1 | Flugfeld Süd | Zweckverband Flugfeld |
| 2 | Flugfeld Nord | |
| 3 | Flugfeld Nord-Östlich | |
| 4 | Tübinger Allee | Stadtplanungsamt Sindelfingen |
| 5 | Friedrich Gerstlacher Straße/Waldgebiet am Goldberg | Stadtplanungsamt Böblingen |
| 6 | Gewann Seiler | Stadtplanungsamt Sindelfingen |
| 7 | Gewann Runs | Stadtplanungsamt Böblingen |
| 8 | Gewann Stöckach | Stadtplanungsamt Böblingen |
| 9 | Gewann Grenzweg | Stadtplanungsamt Böblingen |
| 10 | Gewann Häslach | Stadtplanungsamt Sindelfingen |
| 11 | Bunsenstraße | Stadtplanungsamt Böblingen |

# 2. Standortanalyse – Vorstellung der Standorte

TEAMPLAN

## Vorgaben des Regionalplanes




| lfd. Nr. | Standort | Einschätzung Regionalverband |
|---|---|---|
| 1 | Flugfeld Süd | regionaler Schwerpunkt für Gewerbeflächen |
| 2 | Flugfeld Nord | |
| 3 | Flugfeld Nord-Östlich | |
| 4 | Tübinger Allee | keine regionalen Belange betroffen |
| 5 | Friedrich Gerstlacher Straße/Waldgebiet am Goldberg | Waldverdichtungsgebiet<br>Landschaftsschutzgebiet<br>Vorbehaltsgebiet für Naturschutz<br>liegt an der Bahntrasse (Ausbau 3. |
| 6 | Gewann Seiler | je nach genauer Positionierung des Gebietes Grünzäsur betroffen |
| 7 | Gewann Runs | Grünzäsur sowie Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft und Landschaftsschutzgebiet und Überschwämmungsgebiet |
| 8 | Gewann Stöckach | keine regionalen Belange betroffen, sehr hoher Bodenwert |
| 9 | Gewann Grenzweg | keine regionalen Belange betroffen, sehr hoher Bodenwert |
| 10 | Gewann Häslach | regionaler Grünzug<br>Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft<br>Vorbehaltsgebiet für Landschaftsentwicklung<br>eventuell ist ein Überschwemmungsgebiet betroffen |
| 11 | Bunsenstraße | regionaler Grünzug, Vorbehaltsgebiet für Naturschutz und Landschaftspflege, Wald im Verdichtungsraum, auch als Ziel der Landesplanung, sowie einem Landschaftsschutzgebiet |

Verbindliche Festlegungen im Regionalplan

Nachrichtliche Übernahmen

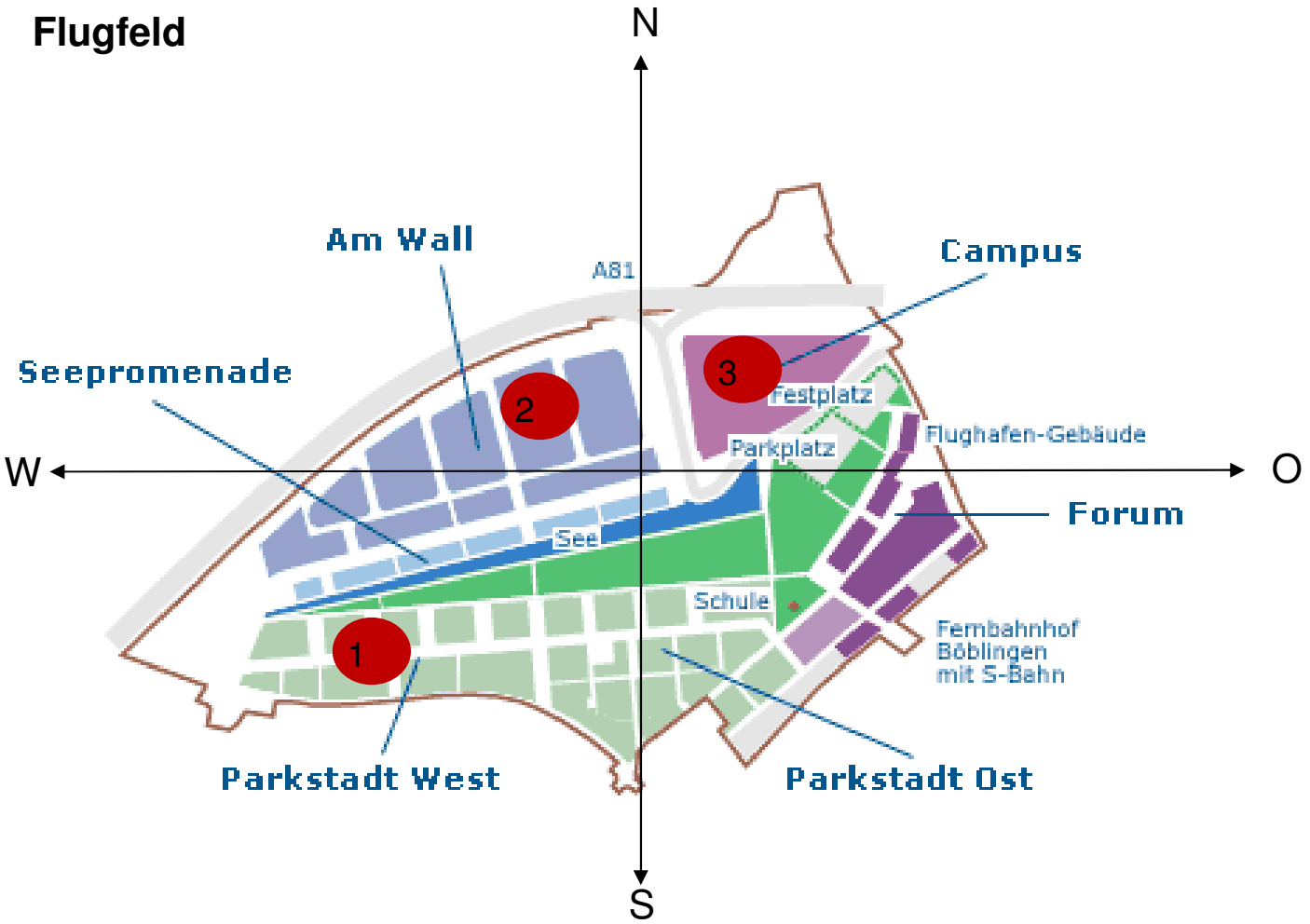
Legende im Detail: siehe Anhang

Quelle: http://www.region-stuttgart.org/aufgaben-und-projekte/regionalplanung/regionalplan/

Stand: 07/2009

# 2. Standortanalyse – Vorstellung der Standorte

## Flugfeld




Das Flugfeld liegt genau **zwischen Böblingen und Sindelfingen**. Dabei befinden sich vom **80 ha** großen Gelände ca. zwei Drittel auf Böblinger Gemarkung und ein Drittel auf Sindelfinger Gemarkung. Innerhalb der nächsten 15 Jahre entsteht dort ein hochwertiges Gewerbe- und Dienstleistungsgebiet aus einer **Mischnutzung** von Produktion, Dienstleistung, Forschung, Bildung, Wohnen und Grünfläche.

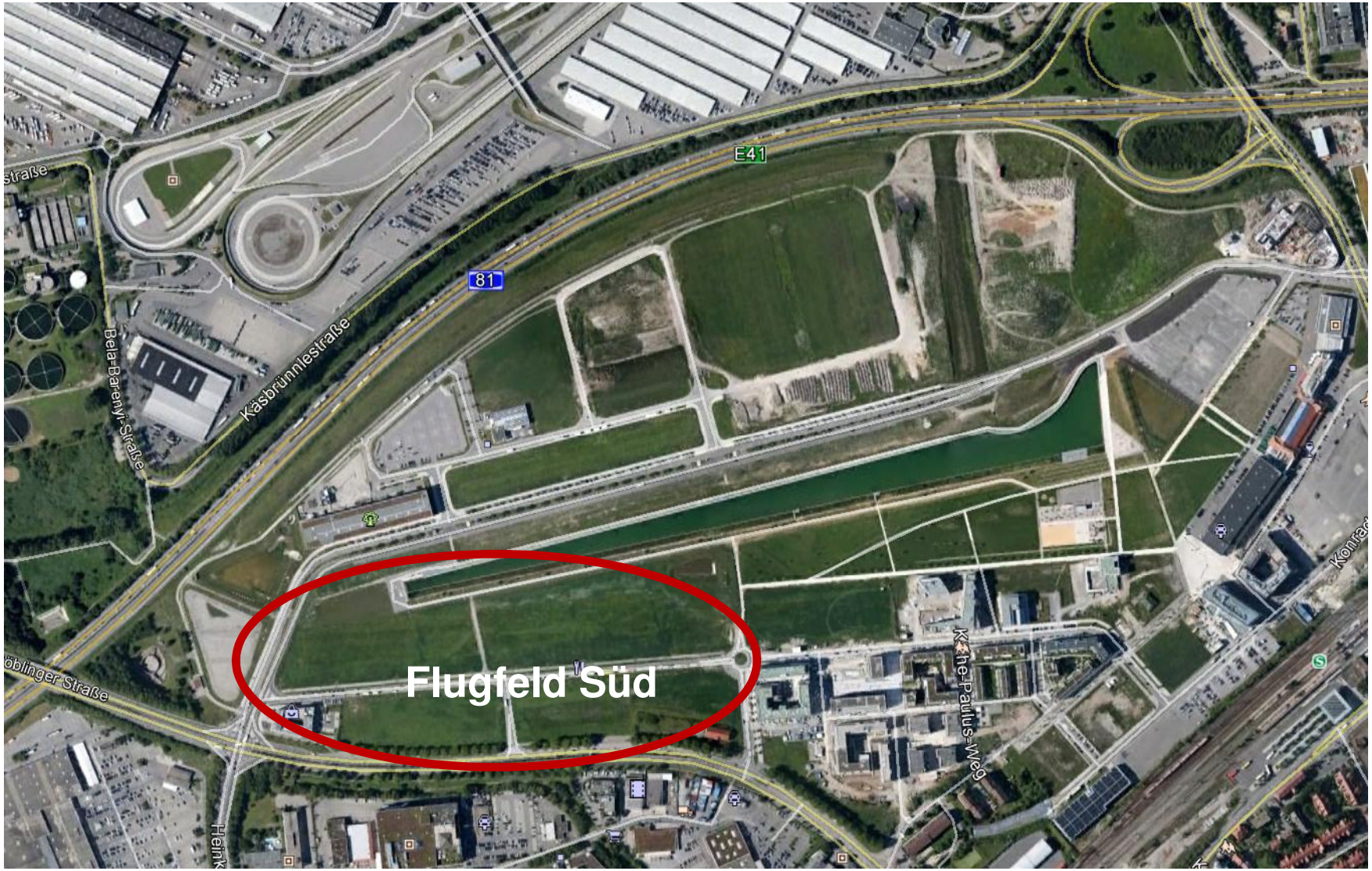
Die drei gekennzeichneten Flächen zeigen die alternativen Standorte auf diesem Gelände.

## 2.2 Vorstellung der Standorte – Flugfeld Süd / „Parkstadt West“

TEAMPLAN

Norden

Westen

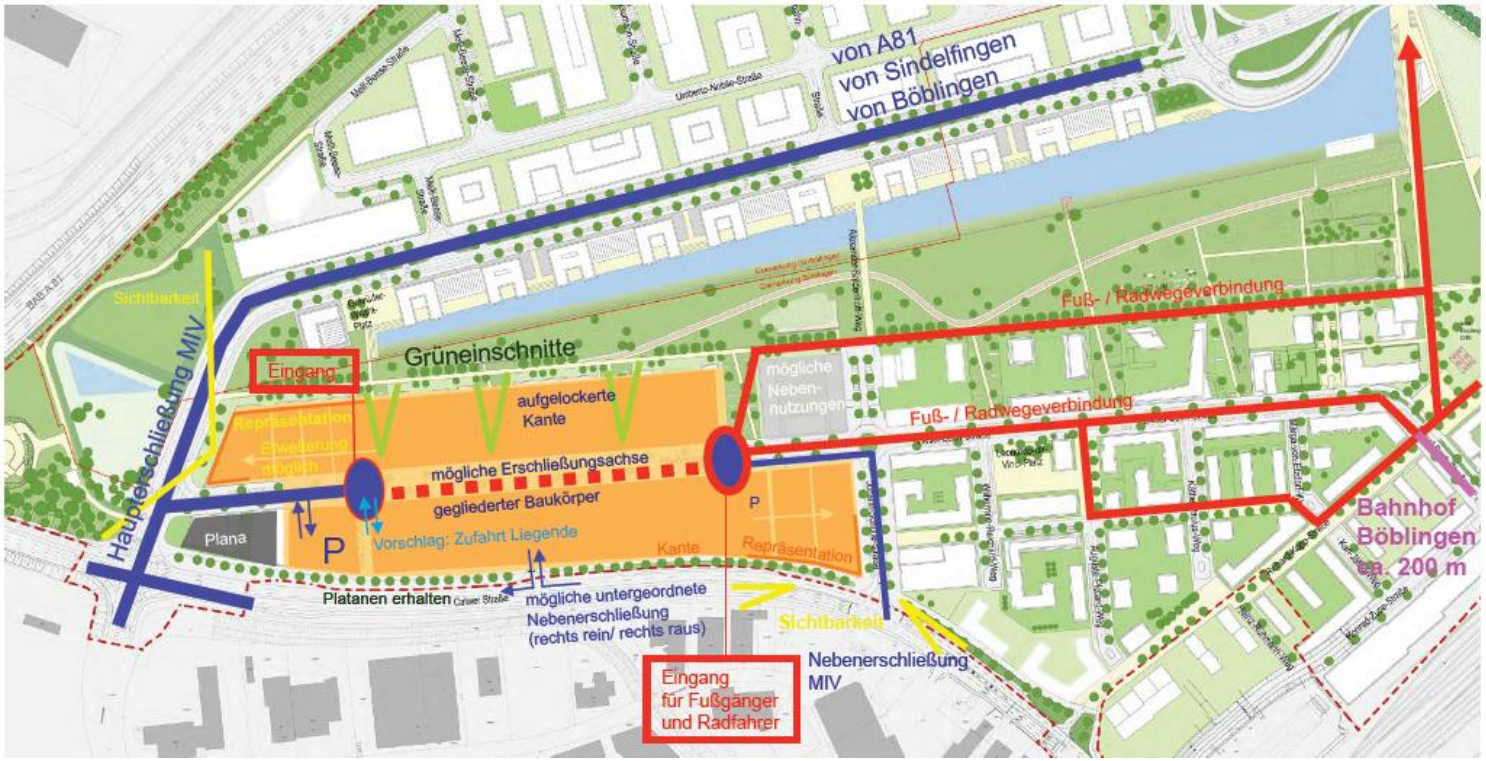



Osten

Süden

# 2.2 Vorstellung der Standorte

## 1. Flugfeld Süd / „Parkstadt West“ (bisher vorgesehener Standort)




**Beschreibung**

Der zunächst vorgesehene Standort am Flugfeld beansprucht überwiegende Teile des Flugfeld-Planungsbereichs „Gewerbegebiet Süd“ westlich der Johann-Schütte-Straße und südlich der Parkanlage „Grüne Mitte“ mit dem „Langen See“. Östlich an diesen Planungsbereich grenzt das größtenteils bereits bebaute Stadtquartier „Parkstadt Ost“ (Planungsbereich „Mischgebiet Süd“) mit hochwertigen und sensiblen Wohnnutzungen an.
Die „Parkstadt Ost“, die nördlich der Parkanlage „Grüne Mitte“ gelegenen Baugrundstücke, die noch nicht entwickelt sind, jedoch als weitere potenzielle Standorte für hochwertiges Wohnen geeignet sind und die Parkanlage mit dem „Langen See“ als öffentlichem Erholungsraum dürfen in ihrer Nutzung durch einen Klinikbetrieb weder visuell noch durch Immissionen beeinträchtigt werden.

## Flugfeld Süd / „Parkstadt West“

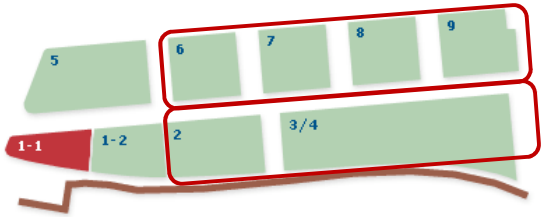
### Beschreibung

Das Baumassenmodell stellt die bauliche Realisierung der Flächenunterbringung dar, wie diese in den Standortanforderungen gemäß 07/2012 beschrieben ist. Die **Baufelder 2-4 und 6-9** sind für den Klinikneubau des KVSW reserviert. Der bestehende Bauplan ist hier ebenfalls unter Berücksichtigung der Ziele im Regionalplan anzupassen.

Die Lage hinsichtlich der **Kundenähe, Wettbewerbssituation und der Erschließung** – auch mit ÖPNV – sind ebenso wie die **Akzeptanz** in der Bevölkerung **sehr vorteilhaft zu bewerten**. Die unmittelbare Nähe zur A81 ist im Rahmen von **passiven Schallschutzmaßnahmen** zu lösen. Neben der Grundstücksgröße und dem -zuschnitt bietet das Grundstück vor allem **optimale Voraussetzungen** zur **Verfügbarkeit**, der **Eigentümerverhältnisse** sowie des Bestandschutzes und der Altlasten.

© Luftbild Friedrich Stampe; © Baumassenmodell Freie Architekten Arcass gemäß Gutachten 07/2012

Reservierte Baufelder für KVSW

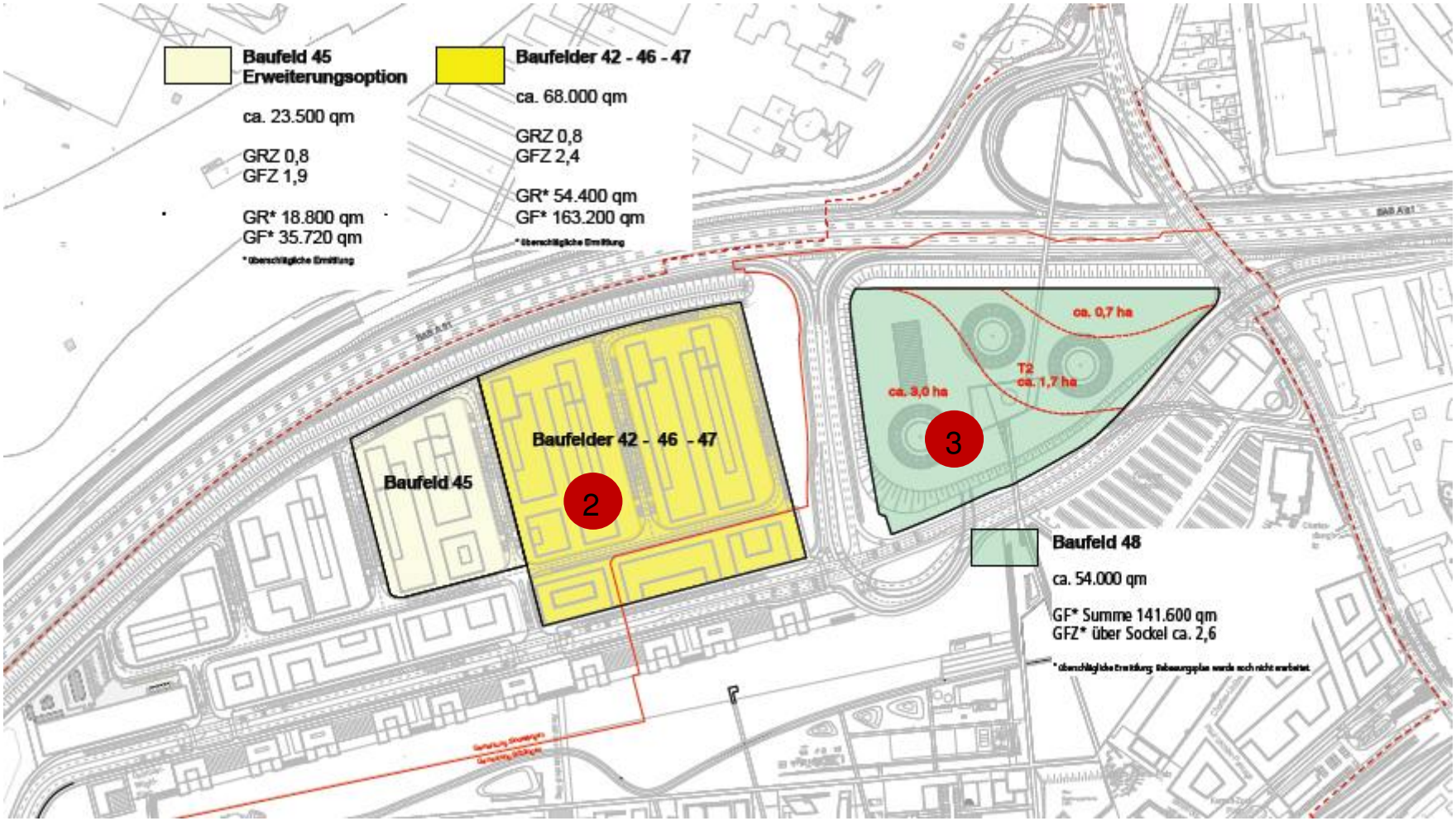



| Nr | Gr | GRZ | GR | GFZ | BGF | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1-1 | 3.215 qm | 0,8 | 2.570 qm | 2,4 | 7.715 qm | Verkauft |
| 1-2 | 4.450 qm | 0,8 | 3.560 qm | 2,4 | 10.680 qm | - |
| 2 | 6.765 qm | 0,8 | 5.410 qm | 2,4 | 16.235 qm | Reserviert |
| 3_4 | 18.040 qm | 0,8 | 14.430 qm | 2,4 | 43.295 qm | Reserviert |
| 5 | 8.850 qm | 0,8 | 7.080 qm | 2,4 | 21.240 qm | - |
| 6 | 5.180 qm | 0,8 | 4.145 qm | 2,4 | 12.430 qm | Reserviert |
| 7 | 5.180 qm | 0,8 | 4.145 qm | 2,4 | 12.430 qm | Reserviert |
| 8 | 5.180 qm | 0,8 | 4.145 qm | 2,4 | 12.430 qm | Reserviert |
| 9 | 5.655 qm | 0,8 | 4.525 qm | 2,4 | 13.570 qm | Reserviert |

Quelle: www.flugfeld.info; Stand: 20.02.2013

# 2.2 Vorstellung der Standorte

## Flugfeld Nord – Standorte 2 „Am Wall“ und 3 „Campus“



# 2.2 Vorstellung der Standorte – Flugfeld Nord / „Am Wall“

TEAMPLAN

Norden

Westen

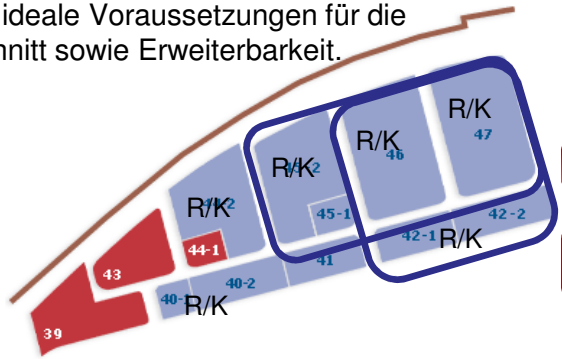
Osten

Süden

## Flugfeld Nord / “Am Wall“ – Standort 2

**Beschreibung**
Das Gebiet liegt im **Patienteneinzugsgebiet, ohne stärkeren Wettbewerbsdruck** als zum aktuellen Standort. Die Verkehrsanbindung ist über die **A81 und B464 optimal ausgerichtet**, gleiches gilt für die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmittel, wie im Verkehrsentwicklungskonzept der Stadt Böblingen erläutert. Für die Baufelder liegt ein rechtskräftiger Bebauungsplan vor, welcher jedoch auf das Projekt angepasst werden kann. Bei Änderungen des Bebauungsplanes sind die Träger öffentlicher Belange einzubeziehen, um hier den Zielen der Regionalplanung gerecht zu bleiben. Zu berücksichtigen ist, dass hier zum Schutz vor Schallimmissionen **passive Schallschutzmaßnahmen** vorzunehmen sind. Gemäß Bebauungsplan sind **keine Maßnahmen der Emission erforderlich.**

Das Gebiet umfasst die Baufelder 42, 46 und 47 mit insgesamt 68.000m². Eine Erweiterung um das Baufeld 45 bietet eine Erweiterungsfläche von 23.500m². Zu berücksichtigen ist, dass die **Baufelder 44/2, 45, 46, 47 und Teilbereiche von 40 und 42 reserviert sind bzw. bereits in Kaufverhandlungen** stehen und damit die **Vakanz des Gebietes gegenwertig nicht gegeben ist**. Sollte dieses Gebiet allerdings noch verfügbar sein, bietet dies ideale Voraussetzungen für die Flexibilität in Größe, Zuschnitt sowie Erweiterbarkeit.




R/K: reserviert/Kaufverhandlungen

| Nr | Gr | GRZ | GR | GFZ | BGF | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 39 | 10.700 qm | 0,80 | 8.560 qm | 3,30 | 35.310 qm | Verkauft |
| 40-1 | 3.135 qm | 0,80 | 2.508 qm | 3,30 | 10.346 qm | Reserviert |
| 40-2 | 5.955 qm | 0,80 | 4.764 qm | 3,30 | 19.652 qm | - |
| 41 | 5.435 qm | 0,80 | 4.350 qm | 3,30 | 17.935 qm | - |
| 42-1 | 5.000 qm | 0,80 | 4.000 qm | 3,30 | 16.500 qm | Reserviert |
| 42-2 | 7.495 qm | 0,80 | 5.996 qm | 3,30 | 24.734 qm | - |
| 43 | 7.845 qm | 0,80 | 6.275 qm | 1,90 | 14.905 qm | Verkauft |
| 44-1 | 2.400 qm | 0,80 | 1.920 qm | 1,90 | 4.750 qm | Verkauft |
| 44-2 | 13.570 qm | 0,80 | 10.855 qm | 1,90 | 25.590 qm | - |
| 45-1 | 4.500 qm | 0,80 | 3.600 qm | 1,90 | 8.550 qm | Reserviert |
| 45-2 | 14.150 qm | 0,80 | 11.320 qm | 1,90 | 26.885 qm | - |
| 46 | 22.420 qm | 0,80 | 17.935 qm | 1,90 | 42.600 qm | Reserviert |
| 47 | 21.480 qm | 0,80 | 17.185 qm | 2,60 | 55.850 qm | Reserviert |

Quelle: www.flugfeld.info; Stand: 20.02.2013

## 2.2 Vorstellung der Standorte – Flugfeld Nord-Östlich / „Campus“

TEAMPLAN

Norden

Westen

Osten

Süden

## Flugfeld Nord / „Campus“ („Autobahnohr“) – Standort 3

**Beschreibung**
Das Gebiet liegt nord-östlich im Flugfeldareal und direkt benachbart zum Standort 2 „Am Wall“. Das Baufeld 48 mit insgesamt **54.000m²** wird sukzessiv mit dem Rückbau des so genannten „Autobahnohrs“ ausgebaut. Eine Flächenerweiterung ist nur möglich, wenn der Abstand von 40m zur Autobahn reduziert werden kann (abstimmungspflichtig mit dem Regionalverband Stuttgart). Für dieses Gebiet liegen aktuell **keine Reservierungen** vor. Die **Verfügbarkeit** ist aufgrund der Abhängigkeit zum Autobahnumbau voraussichtlich **frühestens ab 2019**. Unter Berücksichtigung einer Hochhausplanung kann hier von einer Bruttogeschossfläche von bis zu 90.000m² ausgegangen werden.
Das Areal liegt im **Patienteneinzugsgebiet, ohne stärkeren Wettbewerbsdruck** als zum aktuellen Standort. Die Verkehrsanbindung ist über die **A81 und B464 optimal ausgerichtet .** Wobei die direkte Anbindung an das Gelände lediglich über eine **Tunnelanbindung** erfolgt. Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ist mit der Einbindung in das Verkehrsentwicklungskonzept der Stadt Böblingen umfänglich gegeben. Es liegt kein Bebauungsplan vor, sondern zunächst ein städtebaulicher Rahmenplan. Zu berücksichtigen ist, dass hier zum Schutz vor Schallimmissionen **passive Schallschutzmaßnahmen** vorzunehmen sind.

# 2.2 Vorstellung der Standorte – Tübinger Allee

TEAMPLAN

Norden

Westen

Osten

Süden

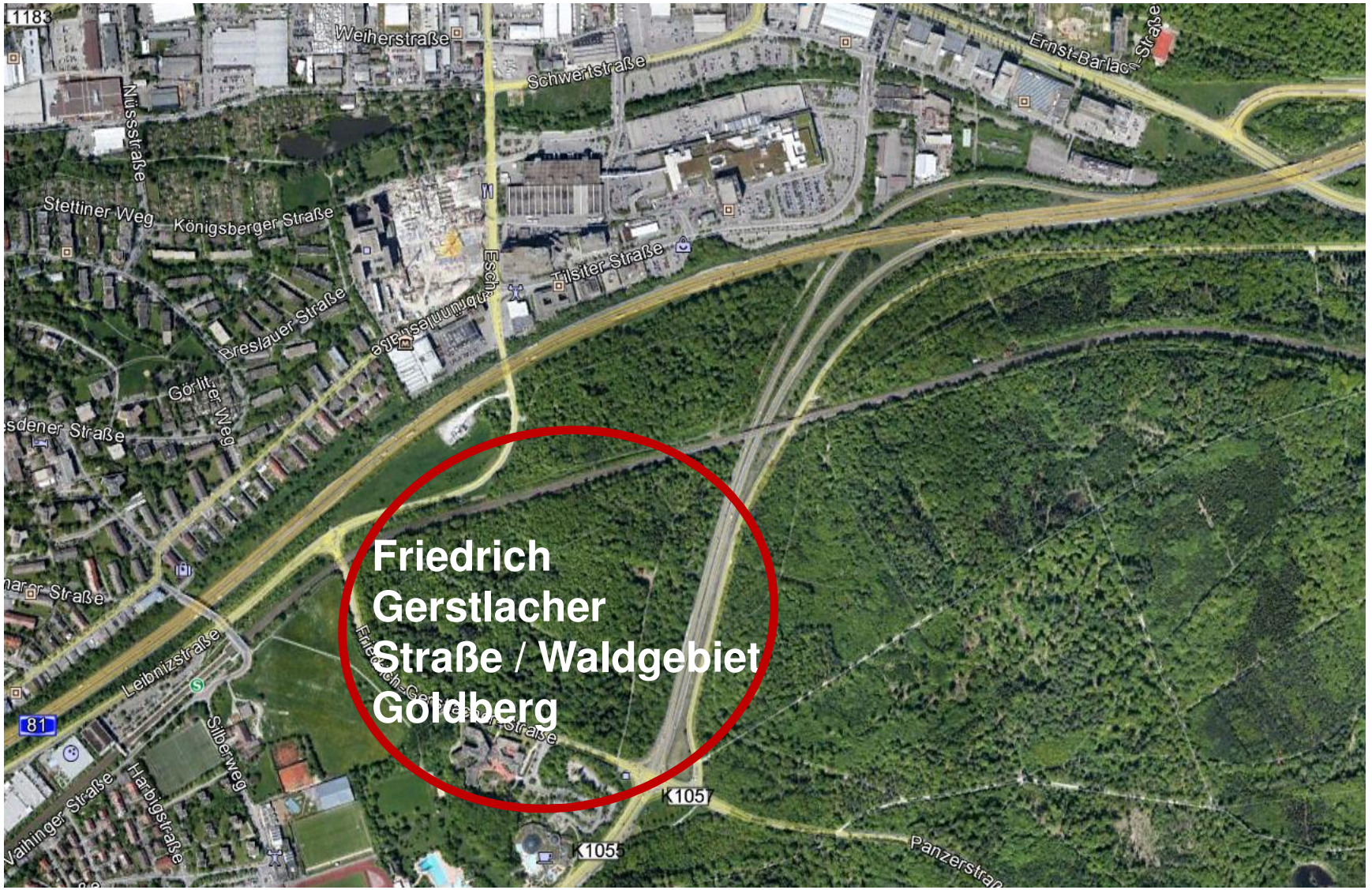
## 4. Tübinger Allee

### Beschreibung

Das Gebiet gehört zur Stadt Sindelfingen und liegt **nord-östlich des Autobahnkreuzes Böblingen/Sindelfingen** gegenüber des Daimler-Geländes. Die **Kundennähe ist vollständig gegeben**. Die überregionale Anbindung über die A81 ebenfalls. Die Nord-Süd-Ausrichtung wird über die L1185 erschlossen und impliziert damit immer einen Stadtverkehr. **Regionale Belange** des Regionalverbandes sind **nicht gegeben**. Die baurechtlichen Festlegungen sind über einen Bebauungsplan zu bestimmen. Für den Bebauungsplan existiert bereits ein **Aufstellungsbeschluss, welcher einen Krankenhausbetrieb ausschließt**. Zu beachten ist, dass Infrastrukturleitungen der Stadtwerke die bauliche Entwicklung erschweren und der unterirdisch verlaufende Murkenbach nicht überbaut werden darf. Die **Eigentümerverhältnisse** sind mit zwei Privateigentümer, der Stadt Sindelfingen und den Stadtwerken, **heterogen** – die Brachflächen der Stadt und Stadtwerke reichen mit 25.000m² nicht aus. Die **Fläche und deren Flexibilität** wären unter Berücksichtigung der Privateigentümer **grundsätzlich gegeben**, wobei der hohen **Lärmbelastung** vom umgebenden Gewerbe und der A81 mit entsprechenden **Schallschutzmaßnahmen zur Immission** zu begegnen ist.

# 2.2 Vorstellung der Standorte – Friedrich Gerstlacher Straße

Norden




Westen

Osten

Süden

## 5. Friedrich Gerstlacher Straße – Waldgebiet am Goldberg

**Beschreibung**

Dieser potenzielle Standort gehört zur Stadt Böblingen. Das heutige Waldgebiet befindet **sich südlich vom Autobahnkreuz Böblingen Ost** und in unmittelbarer **Nähe zum Thermalbad** und den Sportanlagen der Stadt. Das Areal **liegt im Patienteneinzugsgebiet**, **ohne stärkeren Wettbewerbsdruck** als zum aktuellen Standort. Die **Verkehrsanbindung** ist über die A81 optimal ausgerichtet – eine südliche Direktanbindung besteht über die K1055 und K1057. Die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz ist positiv zu bewerten. Die **Grundstückfläche sowie -zuschnitt** sind **ausreichend** gegeben. Zu prüfen sind die topografischen Gegebenheiten, hier sind **Höhenunterschiede von ca. 10m vorhanden**, welche den Bau erschweren würden.

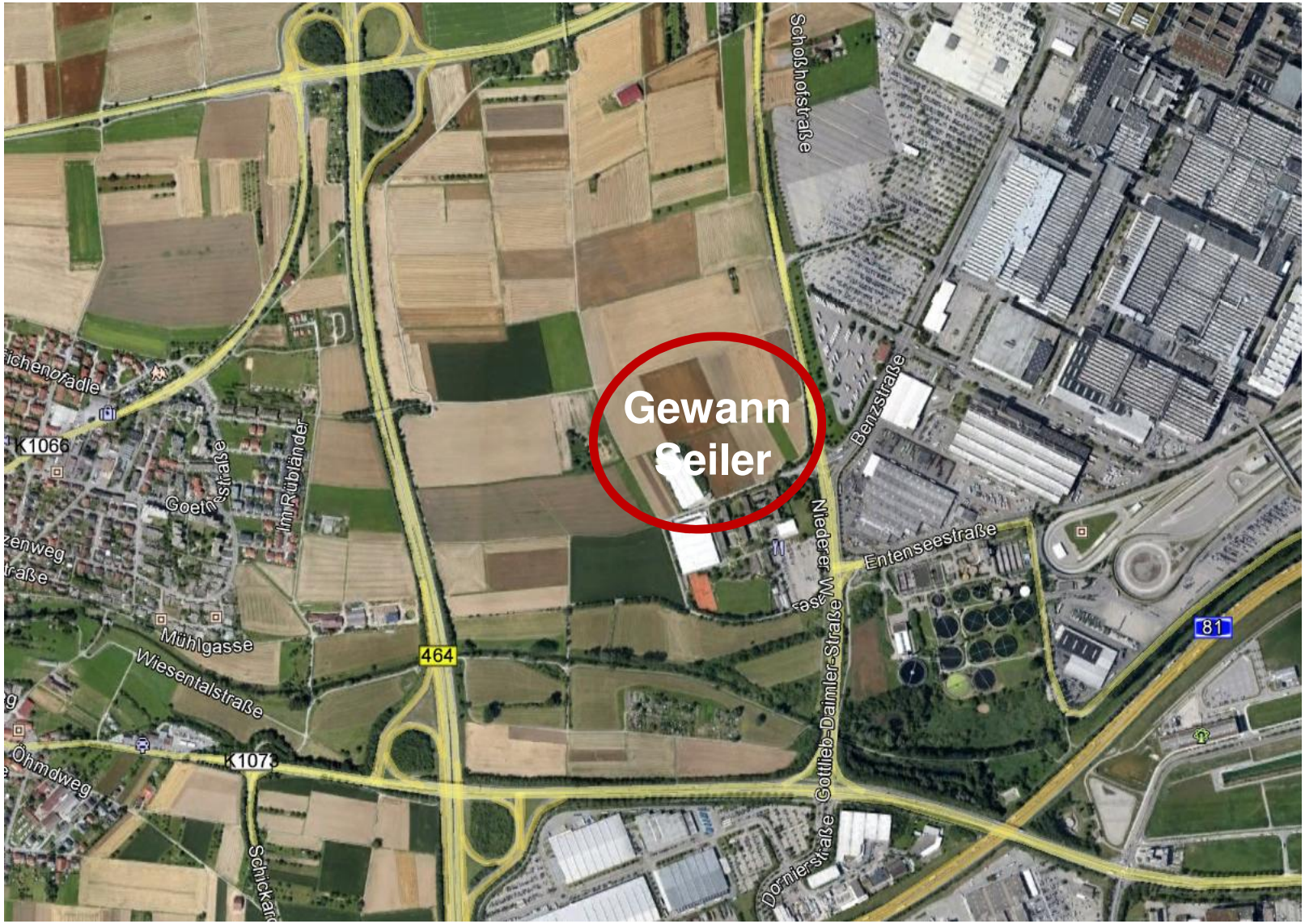
Das Gebiet ist im Rahmen der Zielsetzung der Landesplanung **als Grünzäsur und Waldverdichtungsgebiet** ausgewiesen und **unterliegt damit der höchsten Priorität zur Freihaltung der Bebauung**. Weiterhin ist es **als Landschaftsschutzgebiet und Vorbehaltsfläche für Naturschutz definiert**. Die **Lage an der Bahntrasse** und der geplante Ausbau eines weiteren Gleises **erschweren die Erstellung eines Krankenhaus konformen Bauplanes**.

# 2.2 Vorstellung der Standorte – Gewann Seiler

TEAMPLAN

Norden

Westen




Osten

Süden

## 6. Gewann Seiler

**Beschreibung**

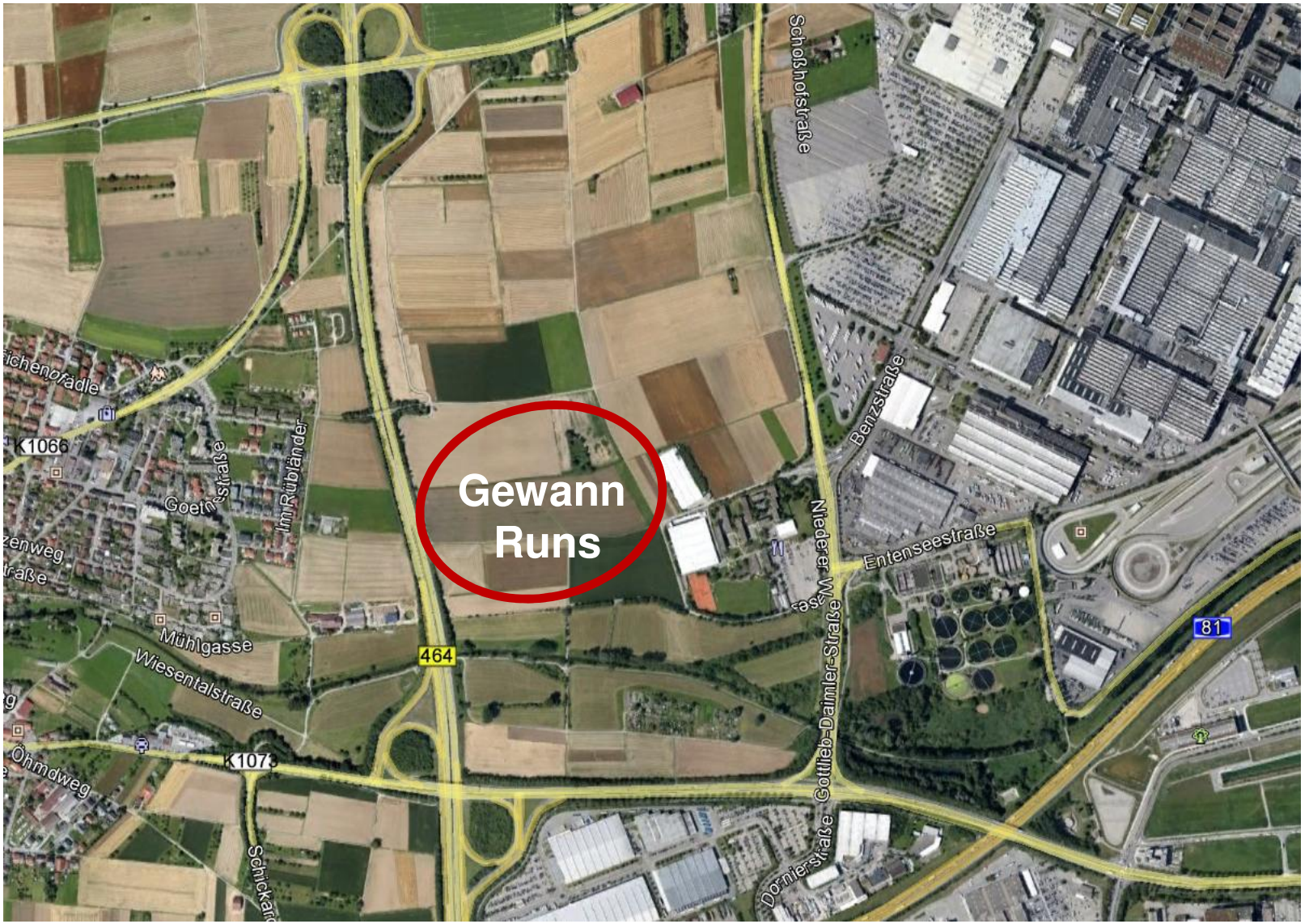
Dieser Standort gehört zur Stadt Sindelfingen. Das landwirtschaftlich genutzte Gebiet befindet sich **zwischen dem Gewann Runs und dem Daimler Gelände in guter Verkehrsanbindung durch die A81 und B464**. Die Verortung im **aktuellen Patienteneinzugsgebiet ist berücksichtigt** und auch die zukünftige **Erreichbarkeit** der Patienten **ist gegeben**. Das Areal ist in der **Regionalplanung als Grünzäsur** ausgewiesen und entsprechend diesem regionalen Ziel und der **Definition als Vorranggebiet** lediglich nutzbar, wenn das **erforderliche Grundstück in östliche Richtung** verortet wird. Hierzu sind genaue Festlegungen zu treffen, da das Grundstück durch die Verschiebung eingeschränkt wird. Das Gebiet ist weiterhin als **Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft definiert** und muss gemäß den Grundsätzen der Regionalplanung im Umweltbericht abgewogen werden.
Die Anbindung durch öffentliche Verkehrsmittel wird bei einer Nutzung von Bahn bzw. Zug als suboptimal eingeschätzt, da **beim bestehenden Verkehrsnetz die Erreichbarkeit immer mit Bus ergänzt werden muss**. Das topografisch ebene Grundstück ist in **Fläche und Zuschnitt mit ausreichender Flexibilität** vorhanden – zu beachten ist, dass ein Großteil dieses Gebietes zum Außenbereich gehört. Auf Basis des §35 Abs. 1 BauGB wurde 2008 ein **Aufstellungsbeschluss** gefasst, welcher das Gebiet als **Gewerbe-, Industrie- sowie Mischgebiet in der Ausweisung plant**. Der bestehende **Bauplan** sowie der vorliegende Entwurf eines Bauplanes auf diesem Areal wären entsprechend **anzupassen bzw. neu aufzustellen**, um den Betrieb eines Krankenhauses zu zulassen.

# 2.2 Vorstellung der Standorte – Gewann Runs

TEAMPLAN

Norden

Westen



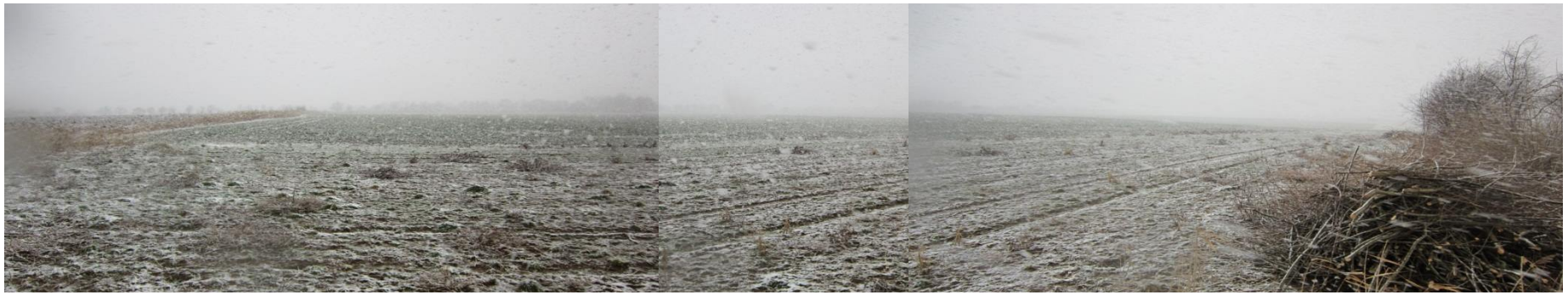

Osten

Süden

## 7. Gewann Runs

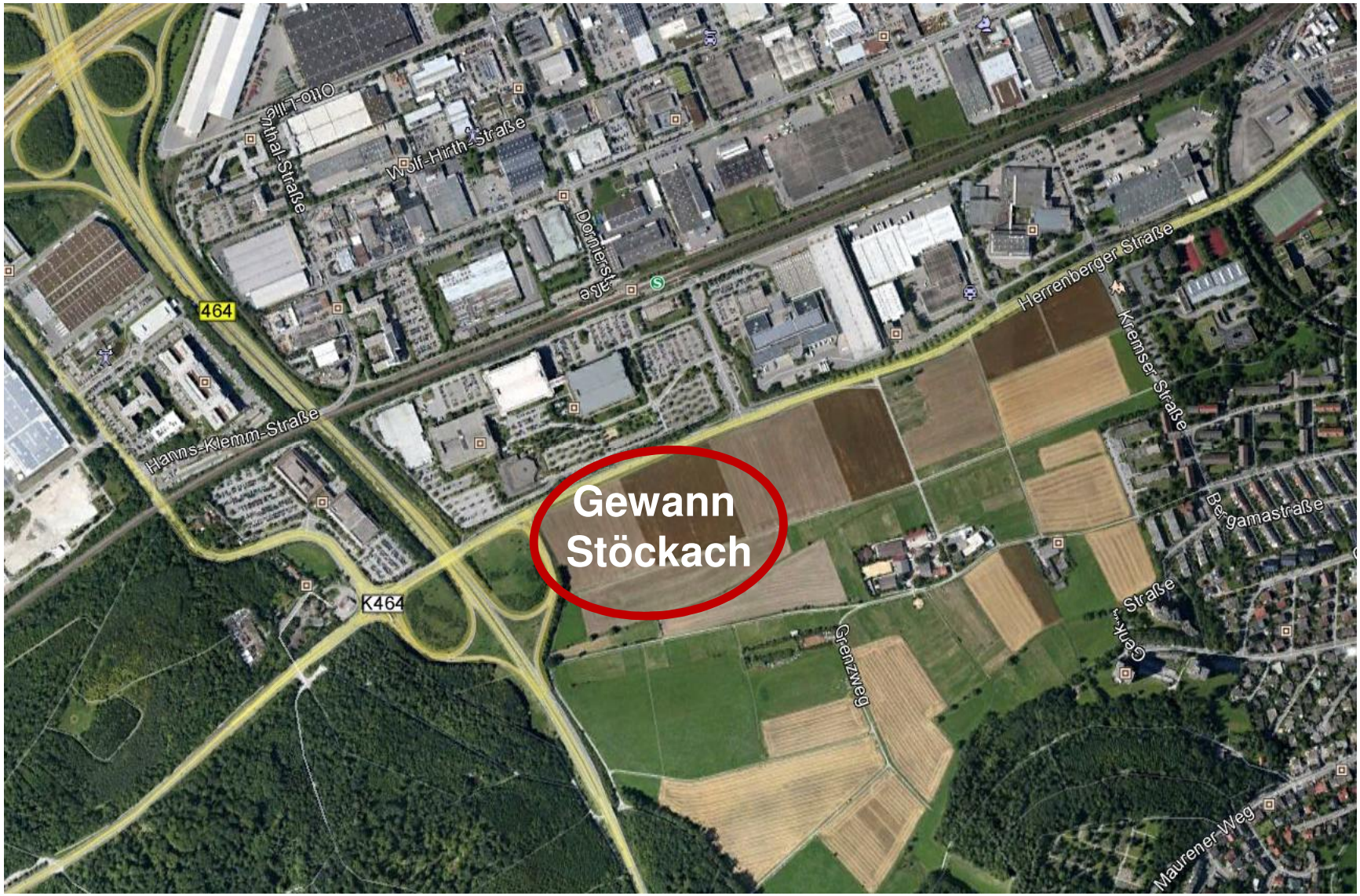
### Beschreibung

Dieser Standort gehört zur Stadt Böblingen. Das landwirtschaftlich genutzte Gebiet befindet sich westlich des Gewanns Seiler, in **unmittelbarer Verkehrsanbindung durch die A81 und B464**. Die **Kundennähe** bleibt damit im aktuellen Einzugsgebiet **gewährleistet**. Weiterhin ist kein höherer Wettbewerbsdruck als zum bisherigen Standort zu vermuten. Das sehr naturbelassene Gebiet kann voraussichtlich auf die Gemarkung beider Stadtgrenzen gesetzt werden und bietet damit eine **hervorragende Akzeptanz der Bevölkerung**. Die Erschließung des Grundstücks ist aus Sicht des Straßennetzes sehr vorteilhaft, wobei die **Anbindung des Schienennetzes suboptimal** erscheint und **beim bestehenden Verkehrsnetz die Erreichbarkeit immer mit Bus ergänzt werden muss**. Das **Grundstück** bietet baulich gesehen eine **hohe Flexibilität**. Nachteilig ist allerdings die Eigentümerstruktur mit vielen privaten Landwirten und Pächtern. Damit ist die Verfügbarkeit aus diesem Grund sowie auch dem daraus resultierenden Bestandsschutz negativ zu bewerten. Aus regionaler Sicht besteht die **höchste Kategorisierung der Grünzäsur** sowie der **Vorbehaltsfläche als Landschaftsschutzgebiet**. Schließlich ist die Definition als **Überschwemmungsgebiet** ebenfalls ungeeignet für die Erstellung eines Bebauungsplanes.



# 2.2 Vorstellung der Standorte – Gewann Stöckach

Norden




Westen

Osten

Süden

## 8. Gewann Stöckach

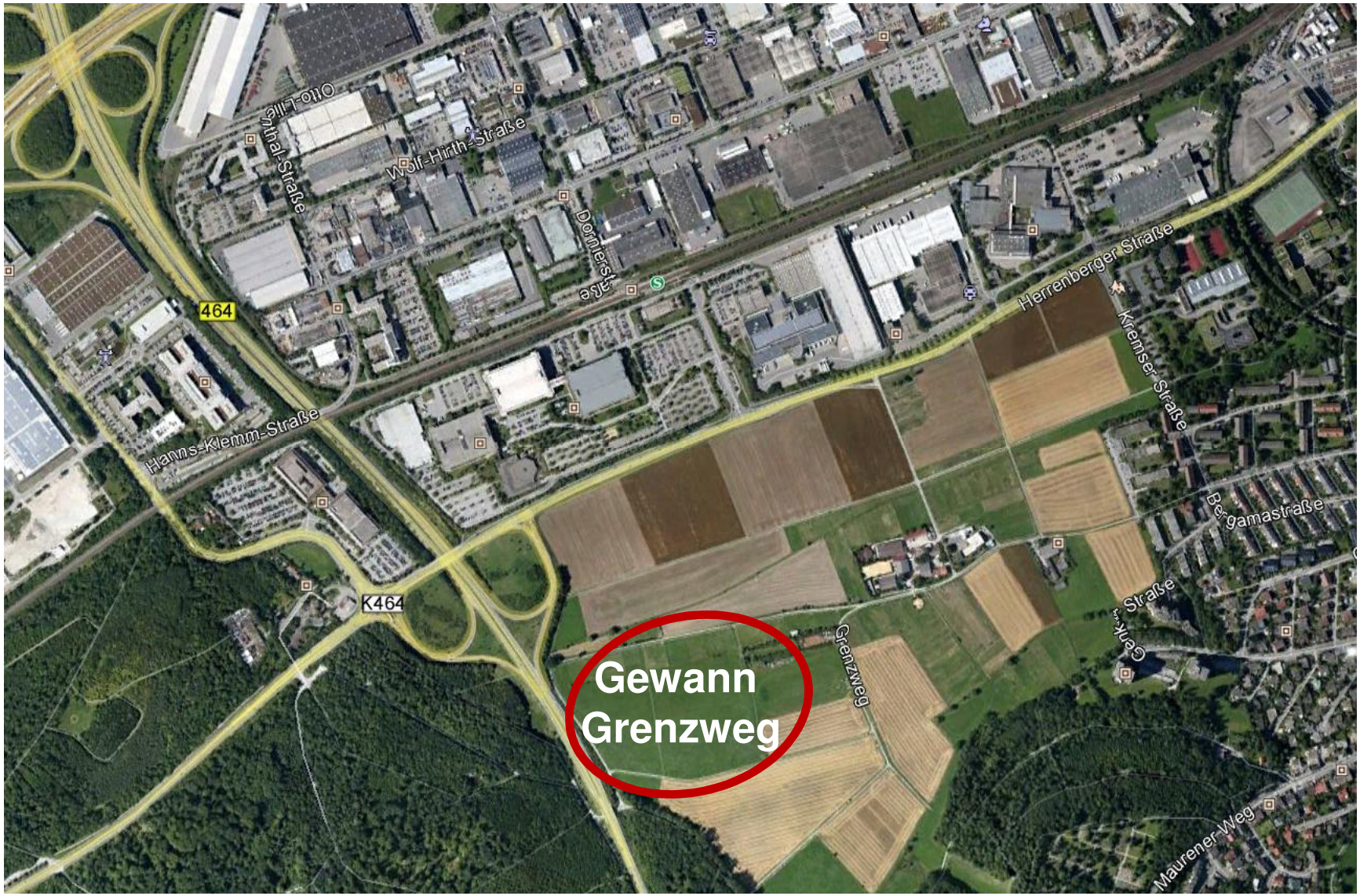
### Beschreibung

Das Gewann Stöckach liegt auf Böblinger Gemarkung und hat von den Alternativen die höchste Entfernung zur Stadt Sindelfingen. Das **landwirtschaftlich genutzte Gebiet** befindet sich **nördlich des Gewanns Grenzweg am Autobahnkreuz Böblingen Süd** und in **unmittelbarer Nähe zur B464**. Die Erreichbarkeit ist damit innerhalb des bestehenden Patienteneinzugsgebietes umfassend gegeben – auch unter Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrsnetzes. Es besteht eine **sehr gute Anbindung zum Schienenverkehr**. Das **93.000m² große Grundstück** ist im **kleinteiligen Besitz** mit vielen Landwirten und Pächtern und sehr schwierig bis gar nicht zu erwerben. Ein Erwerb wird aus diesen Gründen sowie der landschaftlichen Lage als sehr wertintensiv eingeschätzt. Die **Höhendifferenz** auf dem Gelände ist wahrscheinlich **mit geringem Aufwand zu bewältigen**. Aus **regionaler Sicht** sind **keine Belange** betroffen. Eine Abstimmung muss voraussichtlich mit dem Amt für Landwirtschaft erfolgen, da es sich hier um **sehr gute Bodenqualität** handelt.

# 2.2 Vorstellung der Standorte – Gewann Grenzweg

TEAMPLAN

Norden




Westen

Osten

Süden

## 9. Gewann Grenzweg

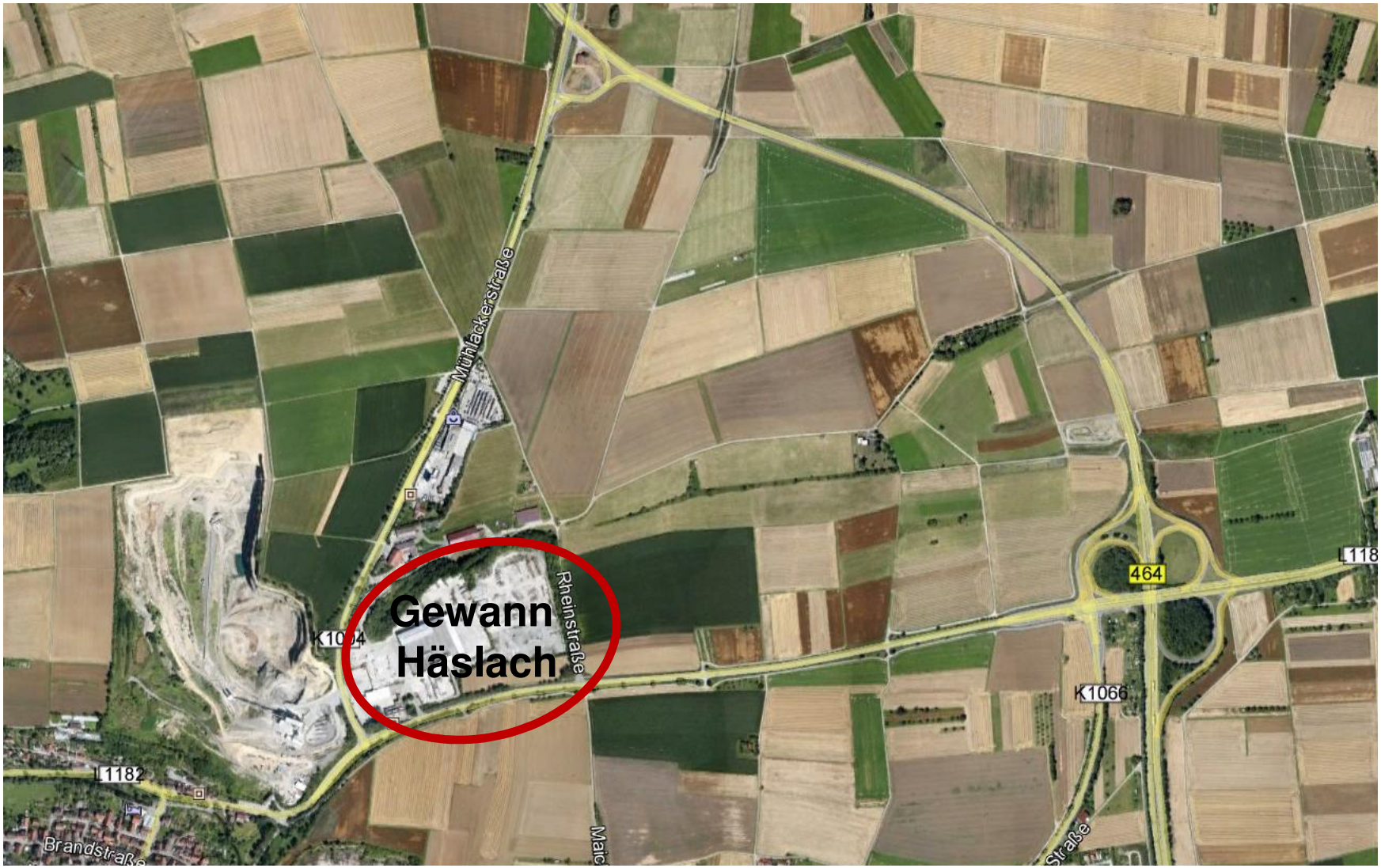
### Beschreibung

Das Gewann Grenzweg liegt auf Böblinger Gemarkung und ebenso wie das Gewann Stöckach mit weiter Entfernung zur Stadt Sindelfingen. Das **landwirtschaftlich genutzte Gebiet** befindet sich südlich des Gewanns Stöckach am Autobahnkreuz Böblingen Süd. Das **sehr naturnahe**, große **Grundstück von 158.000m²** befindet sich verkehrstechnisch in **optimaler Anbindung** bedingt durch die **Nähe zur A81 und B464**. Die Patientennähe ist ebenso wie die Mitbewerbersituation ähnlich einzuschätzen, wie bei den bestehenden Standorten. Es besteht eine **sehr gute Anbindung zum Schienenverkehr**. Das Grundstück ist neben einem deutlichen **Höhenunterschied von ca. >10m von einer heterogenen Eigentümerstruktur geprägt**. Diese Struktur lässt einen langen Kaufprozess vermuten. Eine Abstimmung muss voraussichtlich mit dem Amt für Landwirtschaft erfolgen, da es sich hier um **sehr gute Bodenqualität** handelt.

# 2.2 Vorstellung der Standorte – Gewann Häslach

Norden

Westen




Osten

Süden

## 10. Gewann Häslach

### Beschreibung

Das Gebiet Häslach liegt auf Sindelfinger Gemarkung, jedoch abseits der Stadtkerne Sindelfingen und Böblingen – eine direkte Nähe besteht zum Ortsteil Darmsheim. Das **11ha** große Gebiet liegt an der **L1183 und K1004**, damit ist die Erreichbarkeit innerhalb des bestehenden Patientenzugsgebietes weiterhin gegeben. Die **Anbindung des Schienennetzes ist sehr schlecht,** so dass die **Erreichbarkeit immer mit Bus ergänzt werden muss**. Das Gelände ist in drei Ebenen zu gliedern, die von einem **Höhenunterschied von 5m bis 10m** geprägt sind. Das Gebiet ist überwiegend in **Privatbesitz von sechs Eigentümern**. Die Regionalplanung definiert das Areal als **regionalen Grünzug, Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft sowie Landschaftsentwicklung** und je nach Bereich **als Überschwemmungsgebiet**. Diese Eigenschaften sowie der **bestehende Aufstellungsbeschluss** zum Bebauungsplan, welcher in diesem Gebiet die Entwicklung als innovatives Gewerbegebiet beschreibt, lassen einen Krankenhausbetrieb an dieser Stelle ausschließen.

Norden

Westen

Osten

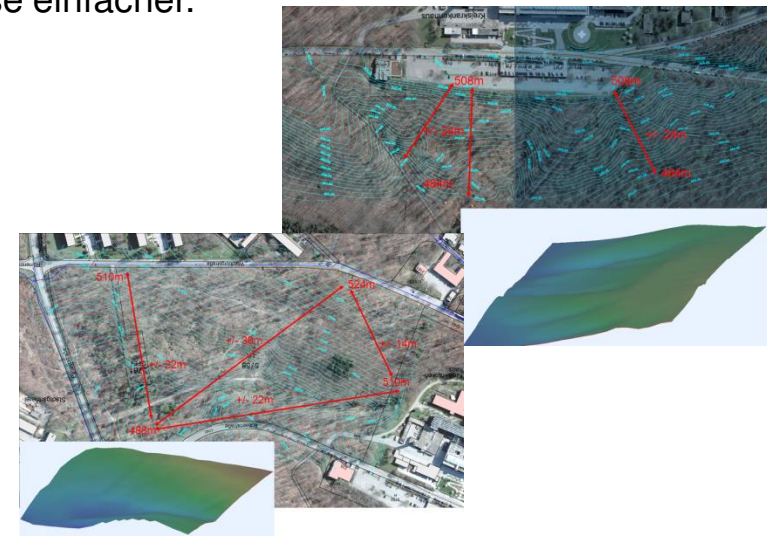
Süden

## 11. Erweiterung Bunsenstraße

**Beschreibung**

Der Standort Bunsenstraße, ist einer der aktuellen Bestandsstandorte des Klinikums Sindelfingen-Böblingen und liegt in Böblingen. Als **Bestandserweiterung** ist das Patienteneinzugsgebiet entsprechend den heutigen Gegebenheiten berücksichtigt – gleiches gilt für die Wettbewerbersituation. Die Verkehrsanbindung ist sowohl über die A81, wie auch über die K1057 gegeben. Die Anbindung ist über das **Straßennetz** und **Öffentlichen Verkehrsmittel bereits gegeben, ÖPNV wäre Richtung S-Bahn und Sindelfingen anzupassen** . Topographisch weist das Gebiet einen beachtlichen **Höhenunterschied von 14m bis 36m** auf, die alternative Situierung bis zu **24m**.

Das Gelände ist im Eigentum der Stadt Böblingen, (Möglichkeit eines Flächentausches) bestehende Erschließung kann tlw. weitergenutzt/erweitert werden (potenzielle Kostenvorteile). Im Rahmen der Regionalplanung bleibt zu bedenken, dass dieses Gebiet als **Regionaler Grünzug, Vorbehaltsgebiet für Naturschutz und Landschaftspflege, Wald im Verdichtungsraum, auch als Ziel der Landesplanung, sowie einem Landschaftsschutzgebiet** definiert ist und ein **Zielabweichungsverfahren** erforderlich ist. In der Alternative gestaltet sich dieses (Aufgrund der Weiternutzung von Bestandgrundstücksflächen) möglicherweise einfacher.



TEAMPLAN

# Nutzwertanalyse

# 3. Nutzwertanalyse – Zielsystem*

TEAMPLAN

Die Standortalternativen werden im Folgenden in Bezug auf Ihre jeweilige **Zielerreichung** bewertet. Durch Gewichtung der Ziele und Einschätzung des Zielerreichungsgrads werden die qualitativen Kriterien quantifizierbar gemacht.

| Index | Ziel | |
|---|---|---|
| 1.1 | Geographische Position zum maßgeblichen Patienteneinzugsgebiet | Ist die bestehende Kundennähe weiterhin gewährleistet? |
| 1.2 | Wettbewerbssituation | Verändert sich die Wettbewerbssituation? |
| 1.3 | Ambiente / Standortimage | Wie wird das Gebiet und die Umgebung wahrgenommen? |
| 1.4 | Akzeptanz (Stadtentwicklung zw. BB/Sifi) | Wird das Gebiet von der Böblinger- und Sindelfinger-Bevölkerung in gleichen Maßen akzeptziert? |
| 1.5 | Ökologie / Luft / Lärm | Welche Voraussetzungen sind hinsichtlich Emmissionen bzw. Immissionen zu schaffen? |
| 1.5.1 | Ökologische Restriktionen (Biotop; Wald; notwendige Ausgleichsmaßnahmen) | |
| 1.5.2 | Emissionsanforderungen (Lärm-/Schallschutzemission) | |
| 1.5.3 | sonstige Emissionen (Schadstoffe wg. Gebäudebetrieb) | |
| 1.5.4 | Schallimmission | |
| 2.1 | Erschließung durch bestehendes übergordnetes Verkehrsnetz allg. | Wie ist die Erschließung übergeordnet zu dem Gelände zu bewerten? |
| 2.2 | Erschließungsaufwand zur Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz | Welcher Erschließungsaufwand ist erforderlich, um die unmittelbare Anbindung zum Gebäude herzustellen? |
| 2.3 | Hubschrauber | Ist der Einsatz von Rettungshubschraubern in dem Gebiet gegeben? |
| 2.4 | Anbindung ÖPNV | In welchem Umfang ist die Nutzung von Öffentlichen Verkehrsmitteln gegeben - Bedienhäufigkeit? |
| 2.4.1 | Bus | |
| 2.4.2 | S-Bahn | |
| 2.4.3 | Bahn | |
| 2.5 | Anbindung Lastverkehr (Güterver- und entsorgung) | Wie wird die Anbindung durch die Frequentierung des Lastverkehrs bewertet? |
| 3.1 | Bebauungsplan | Wie sind die baurechtlichen Voraussetzungen festzulegen - vorliegender Bebauungsplan, Innenbereich, Außenbereich zur Erstellung des Bebauungsplanes? |
| 3.2 | nachbarschaftliches Einspruchsrisiko | Welches Risiko besteht im Einspruch zum Projekt im geplanten Gebiet? |
| 3.3 | Geschossflächenzahl (GFZ) zur Grundstückfläche | Welche Geschosshöhe darf in Relation zur Grundstücksfläche gebaut werden? |
| 3.4 | Grundstücksgröße (unter Berücksichtigung der GRZ zur Grundstücksfläche) | Reicht die Grundstückgröße aus und bietet ausreichend Flexibilität unter Berücksichtung der Grundstücksbebauungsfläche? |
| 3.5 | Grundstückszuschnitt | Welche bauliche Flexibilität bietet das Grundstück? |
| 3.6 | Topografie | Sind die topografischen Gegebenheiten für das Projekt gegeben? |
| 3.7 | Standortflexibilität Logistikkonzept | Welche Voraussetzungen sind für das Logistikkonzept gegeben - flexible, bauliche Anbindung des Logistikkonzeptes? |
| 3.8 | Baugrund Risiko | Welches Risiko besteht durch den Baugrund? |
| 3.9 | Erweiterbarkeit | Ist die Grundstücksfläche erweiterbar? |
| 3.10 | Verfügbarkeit | Ist das Gebiet verfügbar? Passend zum Zeitplan gemäß Gutachten 07/2012? |
| 3.11 | Altlasten | Gibt es Altlasten, welche zur Bebauung entfernt werden müssen? |
| 3.12 | Eigentumsverhältnisse | Wie ist die Eigentümerstruktur im Rahmen einer zeitnahen Realisierung zu bewerten? |
| 3.13 | Bestandsschutz | In welchem Umfang liegt ein Bestandsschutz vor und welche Maßnahmen müssen erbracht werden, um diesen aufzuheben? |
| 3.14 | Grundstückserwerb | Welcher Aufwand ist zum Grundstückserwerb erforderlich? |
| 3.15 | Parkplatzflächen | In welcher Form sind ausreichend Parkplätze zu schaffen? |

*siehe Anhang

# 3. Nutzwertanalyse – Zielvergleich*

TEAMPLAN

Zur Bewertung und **Gewichtung** der Ziele werden alle Ziele gegenübergestellt und das jeweils wichtigere Ziel möglichst objektiv eingeschätzt.

Legende des Zielvergleiches

**zulässige Punktwerte**

2 = wichtiger
1 = gleichwichtig
0 = unwichtiger

| | | Gewicht % | Summe | 1.1 Geographische Position zum maßgeblichen Patienteneinzugsgebiet | 1.2 Wettbewerbssituation | 1.3 Ambiente / Standortimage | 1.4 Akzeptanz (Stadtentwicklung zw. BB/Sifi) | 1.5.1 Ökologische Restriktionen (Biotop?; wang; notwendige Ausgleichsmaßnahmen) | 1.5.2 Emissionsanforderungen (Lärm-/Schallschutzemission) | 1.5.3 sonstige Emissionen (Schadstoffe wg. Gebäudebetrieb) | 1.5.4 Schallimmission | 2.1 Erschließung durch bestehendes übergordnetes Verkehrsnetz allg. | 2.2 Erschließungsaufwand zur Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz | 2.3 Verkehrsnetz Hubschrauber | 2.4.1 Bus | 2.4.2 S-Bahn | 2.4.3 Bahn | 2.5 Anbindung Lastverkehr (Güterver- und entsorgung) | 3.1 Bebauungsplan | 3.2 nachbarschaftliches Einspruchsrisiko | 3.3 Geschossflächenzahl (GFZ) zur Grundstückfläche | 3.4 Grundstücksgröße (unter Berücksichtigung der GRZ zur Grundstücksfläche) | 3.5 Grundstückszuschnitt | 3.6 Topografie | 3.7 Standortflexibilität Logistikkonzept | 3.8 Baugrund Risiko | 3.9 Erweiterbarkeit | 3.10 Verfügbarkeit | 3.11 Altlasten | 3.12 Eigentumsverhältnisse | 3.13 Bestandsschutz | 3.14 Grundstückserwerb | 3.15 Parkplatzflächen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.1 | Geographische Position zum maßgeblichen Patienteneinzugsgebiet | 4% | 25 | | 2 | 2 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 1.2 | Wettbewerbssituation | 2% | 12 | 1 | | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.3 | Ambiente / Standortimage | 1% | 8 | 1 | 2 | | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.4 | Akzeptanz (Stadtentwicklung zw. BB/Sifi) | 6% | 40 | 2 | 2 | 2 | | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 |
| 1.5.1 | Ökologische Restriktionen (Biotop?; notwendige Ausgleichsmaßnahmen?) | 1% | 8 | 1 | 1 | 1 | 0 | | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 1.5.2 | Emissionsanforderungen (Lärm-/Schallschutzemission) | 1% | 8 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 1.5.3 | sonstige Emissionen (Schadstoffe wg. Gebäudebetrieb) | 1% | 8 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 1.5.4 | Schallimmisionsschutz | 1% | 8 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 2.1 | Erschließung durch bestehendes übergordnetes Verkehrsnetz allg. | 6% | 38 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 0 | 2 | 1 | 2 |
| 2.2 | Erschließungsaufwand zur Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz | 6% | 37 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 0 | 2 | 1 | 2 |
| 2.3 | Hubschrauber | 6% | 42 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 |
| 2.4.1 | Bus | 4% | 27 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 0 | | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 2.4.2 | S-Bahn | 1% | 4 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.4.3 | Bahn | 1% | 5 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.5 | Anbindung Lastverkehr (Güterver- und -entsorgung) | 3% | 18 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 3.1 | Bebauungsplan | 5% | 33 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 3.2 | nachbarschaftliches Einspruchsrisiko | 2% | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.3 | Geschossflächenzahl (GFZ) zur Grundstückfläche | 3% | 23 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| 3.4 | Grundstücksgröße (unter Berücksichtigung der GRZ zur Grundstücksfläche) | 7% | 45 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | | 2 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 |
| 3.5 | Grundstückszuschnitt | 4% | 27 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 1 | 2 |
| 3.6 | Topografie | 4% | 29 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 3.7 | Standortflexibilität Logistikkonzept | 4% | 24 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | | 2 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.8 | Baugrund Risiko | 3% | 19 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 3.9 | Erweiterbarkeit | 3% | 21 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 2 |
| 3.10 | Verfügbarkeit | 7% | 46 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 |
| 3.11 | Altlasten | 1% | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.12 | Eigentumsverhältnisse | 6% | 40 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 0 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | | 2 | 1 | 2 |
| 3.13 | Bestandsschutz | 1% | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | | 0 | 0 |
| 3.14 | Grundstückserwerb | 6% | 40 | 1 | 1 | 1 | 0 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 0 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | | 2 |
| 3.15 | Parkplatzflächen | 1% | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | | 100% | 659 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

rot = Kriterien mit höchster Gewichtung

*siehe Anhang

# 3. Nutzwertanalyse – Zielerreichung*

Innerhalb der Gruppe wird jedes abgefragte Kriterium mit einem **Grad der Zielerreichung zwischen 0 – 3 bewertet**. Dabei ist 3 der höchste Zielerreichungsgrad und 0 der geringste. Die Bewertung der Zielerreichung ist nach folgender Abstufung vorgenommen:

## Lage

| lfd. Nr. | Kriterium | Punkte Wertebereich | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 0 | 1 | 2 | 3 |
| **1.0** | **Lage** | | | | |
| 1.1 | Geographische Position zum maßgeblichen Patienteneinzugsgebiet | außerhalb | periphär | nicht zentral | zentral; optimale Anbindung zum Erhalt der Kundennähe (Nord-Süd-Anbindung: B464; Ost-West-Anbindung: A81) |
| 1.2 | Wettbewerbssituation | hoch | gering | sehr gering | ohne |
| 1.3 | Ambiente / Standortimage | überwiegend infrastrukturelle Umgebung (unmittelbare Verkehrs-/Schienenanbindung) & ggf. zusätzliche Belastungen | überwiegend infrastrukturelle Umgebung (unmittelbare Verkehrs-/Schienenanbindung) | tlw. landschaftliches Umfeld | überwiegend Wald/See/landschaftliche Umgebung |
| 1.4 | Akzeptanz (Stadtentwicklung zw. BB/Sifi) | nicht gegeben | gering | förderlich | sehr zuträglich |
| 1.5 | Ökologie / Luft / Lärm | | | | |
| 1.5.1 | Ökologische Restriktionen (Biotop; Wald; notwendige Ausgleichsmaßnahmen) | Ausschluss bedingt durch Restriktionen | Restriktionen mit erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen | Restriktionen bezogen auf die Flächenbegrenzung, aber ohne Ausgleichsmaßnahmen | keine Restriktionen |
| 1.5.2 | Emissionsanforderungen (Lärm-/Schallschutzemission) | Ausschluss bedingt durch Restriktionen | Restriktionen mit erforderlichen Emissionsschutzmaßnahmen | Restriktionen mit erforderlichen Emissionsschutzmaßnahmen | keine Restriktionen |
| 1.5.3 | sonstige Emissionen (Schadstoffe wg. Gebäudebetrieb) | Ausschluss bedingt durch Restriktionen | Restriktionen mit erforderlichen Emissionsschutzmaßnahmen | Restriktionen mit erforderlichen Emissionsschutzmaßnahmen | keine Restriktionen |
| 1.5.4 | Schallimmission | Ausschluss bedingt durch Restriktionen | Restriktionen mit erforderlichen Emissionsschutzmaßnahmen | Restriktionen mit erforderlichen Emissionsschutzmaßnahmen | keine Restriktionen |

*siehe Anhang

## Erschließung

| lfd. Nr. | Kriterium | Punkte Wertebereich | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 0 | 1 | 2 | 3 |
| **2.0** | **Erschließung** | | | | |
| 2.1 | Erschließung durch bestehendes übergordnetes Verkehrsnetz allg. | Landstraßen | Kreisstraßen | Bundesstraßen, Kreisstraßen | Autobahnen, Bundesstraßen, Kreis- und Landstraßen |
| 2.2 | Erschließungsaufwand zur Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz | Ausschluss bedingt durch Restriktionen | Restriktionen mit hohen Maßnahmen | Restriktionen mit geringen erforderlichen Maßnahmen | keine Restriktionen |
| 2.3 | Hubschrauber | Ausschluss bedingt durch Restriktionen | Restriktionen mit hohen Maßnahmen | Restriktionen mit geringen erforderlichen Maßnahmen | keine Restriktionen |
| 2.4 | Anbindung ÖPNV | | | | |
| 2.4.1 | Bus | - | Fußweg > 800 m | Fußweg > 500 m | Fußweg > 200 m |
| 2.4.2 | S-Bahn | - | mehrfaches Umsteigen erforderlich | umsteigen mit Bus erforderlich, um fußläufig unter 1.000m zu sein | fußläufig unter 1.000m erreichbar |
| 2.4.3 | Bahn | - | umsteigen mit S-Bahn und Bus erforderlich | umsteigen mit S-Bahn erforderlich, um fußläufig unter 1.000m zu sein | fußläufig unter 1.000m erreichbar |
| 2.5 | Anbindung Lastverkehr (Güterver- und entsorgung) | Ausschluss bedingt durch Restriktionen | Restriktionen mit hohe geringen Maßnahmen | Restriktionen mit geringe erforderlichen Maßnahmen | keine Restriktionen |

*siehe Anhang

## Grundstück

| lfd. Nr. | Kriterium | Punkte Wertebereich | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 0 | 1 | 2 | 3 |
| **3.0** | **Grundstück** | | | | |
| 3.1 | Bebauungsplan | Außenbereich nach §35 (Abstimmung Regionalverband und Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich) | Innenbereich nach §34 - Bauprojekt muss baulich zum bestehenden Gebiet passen | Existierender Bebauungsplan auf Projekt anpassbar; Vorbescheid innerhalb 6 Monaten | Existierender Bebauungsplan passt zum Projekt; Vorbescheid möglich |
| 3.2 | nachbarschaftliches Einspruchsrisiko | Einspruchsrisiko kommt einer Verhinderung gleich | Risiko finanziell und zeitlich < 2 Jahren | Risiko rein finanziell begrenzbar | kein Risiko |
| 3.3 | Geschossflächenzahl (GFZ) zur Grundstückfläche | Projekt nur als Hochhaus realisierbar | Grundstück erfordert mehr als 5 oder weniger als 4 Geschosse | Grundstück läßt 5 oberirdische Geschosse zu | Grundstück läßt 5, mehr oder weniger Oberirdische Geschosse zu |
| 3.4 | Grundstücksgröße (unter Berücksichtigung der GRZ zur Grundstücksfläche) | unzureichend für das Projekt | Grundstück ist in Länge und Breite begrenzt und unzureichend (Erfordernis in die Höhe zu bauen) | Grundstück ist in Länge und Breite begrenzt, erfüllt aber die Mendestanforderungen | Grundstück bietet Flexibilität in Länge und Breite |
| 3.5 | Grundstückszuschnitt | sehr stark in der Gestaltung eingeschränkt | hohe Einschränkung | geringe Einschränkung | keine Einschränkung |
| 3.6 | Topografie | Ausschluss | mehr als 10m Höhenunterschied | bis zu 10m Höhenunterschied | eben |
| 3.7 | Standortflexibilität Logistikkonzept | Ausschluss bedingt durch Restriktionen | Unterirdische Logistikebene schwierig realisierbar | Unterirdische Logistikebene einfach realisierbar | Unterirdische Logistikebene oder separates Logistikzentrum neben KH realisierbar |
| 3.8 | Baugrund Risiko | Ausschluss bedingt durch Restriktionen | Pfahlgründung + Weisse Wanne erforderlich | Pfahlgründung erforderlich | Fundamentgründung ausreichend |
| 3.9 | Erweiterbarkeit | Keine | 10% | 20% Erweiterungslfächen vorhanden | 30% Erweiterungs-/Ablösefläche vorhanden |
| 3.10 | Verfügbarkeit | Baubeginn verzögert sich um > 2 Jahre | Baubeginn verzögert sich um > 1 < 2 Jahre | Baubeginn verzögert sich um 1 Jahr | Passt in den Zeitplan |
| 3.11 | Altlasten | bauen ausgeschlossen/nicht empfehlenswert | vermehrt; Beurteilung Z2 | gering; Beurteilung Z1 | keine |
| 3.12 | Eigentumsverhältnisse | überwiegend privat, kleinteilig | wenige privat, viel öffentlich; wenig zergliedert | rein öffentlich | Gesellschafter ist mit Eigentümer |
| 3.13 | Bestandsschutz | unabänderlicher Bestandsschutz | kompensierbar | aufhebbar | keiner |
| 3.14 | Grundstückserwerb | Prohibitionspreis | reale Kosten | Opportunitätskosten | kaum realer Geldfluss (Tausch/Geschenk) |
| 3.15 | Parkplatzflächen | Kein Parkplatz Ausschluss bedingt durch Restriktionen | Parkhaus | Frei Parkplatzfläche und Parkhaus | Freie Parkplatzfläche für Autos |

*siehe Anhang

**Ableitung und Definition der Ausschlusskriterien**

Es gibt unterschiedliche Ausschlusskriterien. So ist das heutige

- **Einzugsgebiet/Kundennähe**

obligat. An diesem Kriterium ist entscheidend, dass das Grundstück im maßgeblichen Patienteneinzugsgebiet liegt, dass heißt im Stadtgebiet oder -nähe von Sindelfingen oder Böblingen – alle Standorte erfüllen diese Anforderungen. Alternative Standorte außerhalb des Stadtgebietes, aber innerhalb des Landkreis, könnten in dieser Hinsicht mit einem Ausschluss belegt werden, da sie vom maßgeblichen Einzugsgebiet zu entfernt liegen.

Darauf aufbauend sind zwingende Anforderungen zur Leistungserbringung und ebenfalls der Erfüllung des Versorgungsauftrages eines Krankenhausbetriebes definiert, die mit hoher Priorität zu berücksichtigen sind:

- **Anbindung Hubschrauberlandeplatz** (hindernisfreier Anflugwinkel ohne Lärmschutzanforderungen**)**
- **Anbindung Rettungswagen** (gute verkehrstechnische Anbindung**)**

Schließlich sind die Rahmenbedingungen eines

- **Bebauungsplanes** (u.a. Berücksichtigung der Ziele der Regionalplanung)

sowie die Parameter

- **Grundstücksgröße**
- **Grundstückszuschnitt**
- **Verfügbarkeit** unter Berücksichtigung des

- **Zeithorizontes** entscheidend.

# 3. Nutzwertanalyse – Durchführung*

TEAMPLAN

| Kriterium | Bezeichnung | Gew. max. % | Flugfeld Süd Erfüllung Punkte 0 | 1 | 2 | 3 | gewichteter Nutzwert der Gruppe | Flugfeld Nord Erfüllung Punkte 0 | 1 | 2 | 3 | gewichteter Nutzwert der Gruppe | Flugfeld Nord-Östlich Erfüllung Punkte 0 | 1 | 2 | 3 | gewichteter Nutzwert der Gruppe | Tübinger Allee Erfüllung Punkte 0 | 1 | 2 | 3 | gewichteter Nutzwert der Gruppe | Friedrich Gerstlacher Straße Erfüllung Punkte 0 | 1 | 2 | 3 | gewichteter Nutzwert der Gruppe | Gewann Seiler Erfüllung Punkte 0 | 1 | 2 | 3 | gewichteter Nutzwert der Gruppe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1.0** | **Lage** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.1 | Geographische Position zum maßgeblichen Patienteneinzugsgebiet | 4% | | | | 3 | 0,12 | | | | 3 | 0,12 | | | | 3 | 0,12 | | | | 3 | 0,12 | | | | 3 | 0,12 | | | | 3 | 0,12 |
| 1.2 | Wettbewerbssituation | 2% | | | | 3 | 0,06 | | | | 3 | 0,06 | | | | 3 | 0,06 | | | | 3 | 0,06 | | | | 3 | 0,06 | | | | 3 | 0,06 |
| 1.3 | Ambiente / Standortimage | 1% | | | | 2 | 0,02 | | | | 1 | 0,01 | | | | 1 | 0,01 | | | | 0 | 0,00 | | | | 3 | 0,03 | | | | 3 | 0,03 |
| 1.4 | Akzeptanz (Stadtentwicklung zw. BB/Sifi) | 6% | | | | 3 | 0,18 | | | | 3 | 0,18 | | | | 3 | 0,18 | | | | 2 | 0,12 | | | | 3 | 0,18 | | | | 3 | 0,18 |
| 1.5 | Ökologie / Luft / Lärm | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.5.1 | Ökologische Restriktionen (Biotop?; | 1% | | | | 3 | 0,03 | | | | 3 | 0,03 | | | | 3 | 0,03 | | | | 2 | 0,02 | | | | 1 | 0,01 | | | | 1 | 0,01 |
| 1.5.2 | Emissionsanforderungen (Lärm- | 1% | | | | 2 | 0,02 | | | | 3 | 0,03 | | | | 3 | 0,03 | | | | 3 | 0,03 | | | | 3 | 0,03 | | | | 3 | 0,03 |
| 1.5.3 | sonstige Emissionen (Schadstoffe wg. | 1% | | | | 3 | 0,03 | | | | 3 | 0,03 | | | | 3 | 0,03 | | | | 3 | 0,03 | | | | 3 | 0,03 | | | | 3 | 0,03 |
| 1.5.4 | Schallimmisionsschutz | 1% | | | | 2 | 0,02 | | | | 1 | 0,01 | | | | 1 | 0,01 | | | | 1 | 0,01 | | | | 3 | 0,03 | | | | 2 | 0,02 |
| Zwischenergebnis 1.0 | | | | | | | 0,48 | | | | | 0,47 | | | | | 0,47 | | | | | 0,39 | | | | | 0,49 | | | | | 0,48 |
| **2.0** | **Erschließung** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 | Erschließung durch bestehendes übergordnetes Verkehrsnetz allg. | 6% | | | | 3 | 0,18 | | | | 2 | 0,12 | | | | 2 | 0,12 | | | | 2 | 0,12 | | | | 2 | 0,12 | | | | 3 | 0,18 |
| 2.2 | Erschließungsaufwand zur Anbindung an | 6% | | | | 2 | 0,12 | | | | 2 | 0,12 | | | | 2 | 0,12 | | | | 3 | 0,18 | | | | 2 | 0,12 | | | | 2 | 0,12 |
| 2.3 | Hubschrauber | 6% | | | | 2 | 0,12 | | | | 2 | 0,12 | | | | 2 | 0,12 | | | | 2 | 0,12 | | | | 1 | 0,06 | | | | 3 | 0,18 |
| 2.4 | Anbindung ÖPNV | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.4.1 | Bus | 4% | | | | 3 | 0,12 | | | | 3 | 0,12 | | | | 3 | 0,12 | | | | 3 | 0,12 | | | | 3 | 0,12 | | | | 3 | 0,12 |
| 2.4.2 | S-Bahn | 1% | | | | 3 | 0,03 | | | | 3 | 0,03 | | | | 3 | 0,03 | | | | 2 | 0,02 | | | | 3 | 0,03 | | | | 1 | 0,01 |
| 2.4.3 | Bahn | 1% | | | | 3 | 0,03 | | | | 3 | 0,03 | | | | 3 | 0,03 | | | | 2 | 0,02 | | | | 2 | 0,02 | | | | 1 | 0,01 |
| 2.5 | Anbindung Lastverkehr (Güterver- und - | 3% | | | | 3 | 0,09 | | | | 3 | 0,09 | | | | 3 | 0,09 | | | | 3 | 0,09 | | | | 3 | 0,09 | | | | 3 | 0,09 |
| Zwischenergebnis 2.0 | | | | | | | 0,69 | | | | | 0,63 | | | | | 0,63 | | | | | 0,67 | | | | | 0,56 | | | | | 0,71 |
| **3.0** | **Grundstück** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **3.1** | Bebauungsplan | 5% | | | | 2 | 0,10 | | | | 2 | 0,10 | | | | 2 | 0,10 | | | | 0 | 0,00 | | | | 0 | 0,00 | | | | 1 | 0,05 |
| **3.2** | nachbarschaftliches Einspruchsrisiko | 2% | | | | 1 | 0,02 | | | | 2 | 0,04 | | | | 2 | 0,04 | | | | 3 | 0,06 | | | | 1 | 0,02 | | | | 2 | 0,04 |
| **3.3** | Geschossflächenzahl (GFZ) zur | 3% | | | | 3 | 0,09 | | | | 3 | 0,09 | | | | 3 | 0,09 | | | | 3 | 0,09 | | | | 3 | 0,09 | | | | 2 | 0,06 |
| **3.4** | Grundstücksgröße (unter | 7% | | | | 3 | 0,21 | | | | 3 | 0,21 | | | | 1 | 0,07 | | | | 1 | 0,07 | | | | 2 | 0,14 | | | | 2 | 0,14 |
| **3.5** | Grundstückszuschnitt | 4% | | | | 2 | 0,08 | | | | 2 | 0,08 | | | | 1 | 0,04 | | | | 1 | 0,04 | | | | 3 | 0,12 | | | | 2 | 0,08 |
| **3.6** | Topografie | 4% | | | | 3 | 0,12 | | | | 3 | 0,12 | | | | 2 | 0,08 | | | | 3 | 0,12 | | | | 1 | 0,04 | | | | 3 | 0,12 |
| **3.7** | Standortflexibilität Logistikkonzept | 4% | | | | 2 | 0,08 | | | | 3 | 0,12 | | | | 2 | 0,08 | | | | 3 | 0,12 | | | | 3 | 0,12 | | | | 2 | 0,08 |
| **3.8** | Baugrund Risiko | 3% | | | | 3 | 0,09 | | | | 2 | 0,06 | | | | 2 | 0,06 | | | | 3 | 0,09 | | | | 1 | 0,03 | | | | 3 | 0,09 |
| **3.9** | Erweiterbarkeit | 3% | | | | 1 | 0,03 | | | | 3 | 0,09 | | | | 0 | 0,00 | | | | 1 | 0,03 | | | | 3 | 0,09 | | | | 2 | 0,06 |
| **3.10** | Verfügbarkeit | 7% | | | | 3 | 0,21 | | | | 0 | 0,00 | | | | 0 | 0,00 | | | | 0 | 0,00 | | | | 0 | 0,00 | | | | 1 | 0,07 |
| **3.11** | Altlasten | 1% | | | | 3 | 0,03 | | | | 1 | 0,01 | | | | 2 | 0,02 | | | | 1 | 0,01 | | | | 3 | 0,03 | | | | 1 | 0,01 |
| **3.12** | Eigentumsverhältnisse | 6% | | | | 3 | 0,18 | | | | 2 | 0,12 | | | | 2 | 0,12 | | | | 1 | 0,06 | | | | 2 | 0,12 | | | | 0 | 0,00 |
| **3.13** | Bestandsschutz | 1% | | | | 3 | 0,03 | | | | 3 | 0,03 | | | | 3 | 0,03 | | | | 3 | 0,03 | | | | 1 | 0,01 | | | | 1 | 0,01 |
| **3.14** | Grundstückserwerb | 6% | | | | 2 | 0,12 | | | | 2 | 0,12 | | | | 2 | 0,12 | | | | 2 | 0,12 | | | | 1 | 0,06 | | | | 1 | 0,06 |
| **3.15** | Parkplatzflächen | 1% | | | | 1 | 0,01 | | | | 1 | 0,01 | | | | 1 | 0,01 | | | | 1 | 0,01 | | | | 2 | 0,02 | | | | 3 | 0,03 |
| Zwischenergebnis 3.0 | | | | | | | 1,40 | | | | | 1,20 | | | | | 0,86 | | | | | 0,85 | | | | | 0,89 | | | | | 0,90 |

*siehe Anhang

# 3. Nutzwertanalyse – Durchführung*

TEAMPLAN

| | | | Gewann Runs | | | | | Gewann Stöckach | | | | | Gewann Grenzweg | | | | | Gewann Häslach | | | | | Erweiterung Bunsenstraße | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Gew. max. | Erfüllung Punkte | | | | | Erfüllung Punkte | | | | | Erfüllung Punkte | | | | | Erfüllung Punkte | | | | | Erfüllung Punkte | | | | |
| Kriterium | Bezeichnung | % | 0 | 1 | 2 | 3 | gewichteter Nutzwert der Gruppe | 0 | 1 | 2 | 3 | gewichteter Nutzwert der Gruppe | 0 | 1 | 2 | 3 | gewichteter Nutzwert der Gruppe | 0 | 1 | 2 | 3 | gewichteter Nutzwert der Gruppe | 0 | 1 | 2 | 3 | gewichteter Nutzwert der Gruppe |
| **1.0** | **Lage** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.1 | Geographische Position zum maßgeblichen Patienteneinzugsgebiet | 4% | 3 | | | | 0,12 | 3 | | | | 0,12 | 3 | | | | 0,12 | 3 | | | | 0,12 | 3 | | | | 0,12 |
| 1.2 | Wettbewerbssituation | 2% | 3 | | | | 0,06 | 3 | | | | 0,06 | 3 | | | | 0,06 | 3 | | | | 0,06 | 3 | | | | 0,06 |
| 1.3 | Ambiente / Standortimage | 1% | 3 | | | | 0,03 | 3 | | | | 0,03 | 3 | | | | 0,03 | 2 | | | | 0,02 | 3 | | | | 0,03 |
| 1.4 | Akzeptanz (Stadtentwicklung zw. BB/Sifi) | 6% | 3 | | | | 0,18 | 1 | | | | 0,06 | 1 | | | | 0,06 | 1 | | | | 0,06 | 1 | | | | 0,06 |
| 1.5 | Ökologie / Luft / Lärm | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.5.1 | Ökologische Restriktionen (Biotop?; | 1% | 1 | | | | 0,01 | 1 | | | | 0,01 | 1 | | | | 0,01 | 1 | | | | 0,01 | 1 | | | | 0,01 |
| 1.5.2 | Emissionsanforderungen (Lärm- | 1% | 3 | | | | 0,03 | 3 | | | | 0,03 | 3 | | | | 0,03 | 3 | | | | 0,03 | 3 | | | | 0,03 |
| 1.5.3 | sonstige Emissionen (Schadstoffe wg. | 1% | 3 | | | | 0,03 | 3 | | | | 0,03 | 3 | | | | 0,03 | 3 | | | | 0,03 | 3 | | | | 0,03 |
| 1.5.4 | Schallimmisionsschutz | 1% | 3 | | | | 0,03 | 3 | | | | 0,03 | 3 | | | | 0,03 | 2 | | | | 0,02 | 3 | | | | 0,03 |
| Zwischenergebnis 1.0 | | | | | | | 0,49 | | | | | 0,37 | | | | | 0,37 | | | | | 0,35 | | | | | 0,37 |
| **2.0** | **Erschließung** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 | Erschließung durch bestehendes übergordnetes Verkehrsnetz allg. | 6% | 3 | | | | 0,18 | 3 | | | | 0,18 | 3 | | | | 0,18 | 2 | | | | 0,12 | 2 | | | | 0,12 |
| 2.2 | Erschließungsaufwand zur Anbindung an | 6% | 2 | | | | 0,12 | 2 | | | | 0,12 | 2 | | | | 0,12 | 3 | | | | 0,18 | 3 | | | | 0,18 |
| 2.3 | Hubschrauber | 6% | 3 | | | | 0,18 | 3 | | | | 0,18 | 3 | | | | 0,18 | 2 | | | | 0,12 | 3 | | | | 0,18 |
| 2.4 | Anbindung ÖPNV | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.4.1 | Bus | 4% | 3 | | | | 0,12 | 3 | | | | 0,12 | 3 | | | | 0,12 | 3 | | | | 0,12 | 3 | | | | 0,12 |
| 2.4.2 | S-Bahn | 1% | 1 | | | | 0,01 | 3 | | | | 0,03 | 3 | | | | 0,03 | 1 | | | | 0,01 | 1 | | | | 0,01 |
| 2.4.3 | Bahn | 1% | 1 | | | | 0,01 | 2 | | | | 0,02 | 2 | | | | 0,02 | 1 | | | | 0,01 | 2 | | | | 0,02 |
| 2.5 | Anbindung Lastverkehr (Güterver- und - | 3% | 3 | | | | 0,09 | 3 | | | | 0,09 | 3 | | | | 0,09 | 1 | | | | 0,03 | 3 | | | | 0,09 |
| Zwischenergebnis 2.0 | | | | | | | 0,71 | | | | | 0,74 | | | | | 0,74 | | | | | 0,59 | | | | | 0,72 |
| **3.0** | **Grundstück** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **3.1** | Bebauungsplan | 5% | 0 | | | | 0,00 | 2 | | | | 0,10 | 2 | | | | 0,10 | 0 | | | | 0,00 | 1 | | | | 0,05 |
| **3.2** | nachbarschaftliches Einspruchsrisiko | 2% | 2 | | | | 0,04 | 2 | | | | 0,04 | 2 | | | | 0,04 | 2 | | | | 0,04 | 3 | | | | 0,06 |
| **3.3** | Geschossflächenzahl (GFZ) zur | 3% | 3 | | | | 0,09 | 3 | | | | 0,09 | 3 | | | | 0,09 | 3 | | | | 0,09 | 3 | | | | 0,09 |
| **3.4** | Grundstücksgröße (unter | 7% | 3 | | | | 0,21 | 2 | | | | 0,14 | 2 | | | | 0,14 | 3 | | | | 0,21 | 3 | | | | 0,21 |
| **3.5** | Grundstückszuschnitt | 4% | 3 | | | | 0,12 | 2 | | | | 0,08 | 2 | | | | 0,08 | 1 | | | | 0,04 | 3 | | | | 0,12 |
| **3.6** | Topografie | 4% | 3 | | | | 0,12 | 2 | | | | 0,08 | 1 | | | | 0,04 | 1 | | | | 0,04 | 1 | | | | 0,04 |
| **3.7** | Standortflexibilität Logistikkonzept | 4% | 3 | | | | 0,12 | 3 | | | | 0,12 | 3 | | | | 0,12 | 3 | | | | 0,12 | 3 | | | | 0,12 |
| **3.8** | Baugrund Risiko | 3% | 1 | | | | 0,03 | 2 | | | | 0,06 | 2 | | | | 0,06 | 2 | | | | 0,06 | 1 | | | | 0,03 |
| **3.9** | Erweiterbarkeit | 3% | 3 | | | | 0,09 | 3 | | | | 0,09 | 3 | | | | 0,09 | 3 | | | | 0,09 | 2 | | | | 0,06 |
| **3.10** | Verfügbarkeit | 7% | 0 | | | | 0,00 | 0 | | | | 0,00 | 0 | | | | 0,00 | 0 | | | | 0,00 | 0 | | | | 0,00 |
| **3.11** | Altlasten | 1% | 1 | | | | 0,01 | 3 | | | | 0,03 | 3 | | | | 0,03 | 1 | | | | 0,01 | 3 | | | | 0,03 |
| **3.12** | Eigentumsverhältnisse | 6% | 0 | | | | 0,00 | 0 | | | | 0,00 | 0 | | | | 0,00 | 1 | | | | 0,06 | 3 | | | | 0,18 |
| **3.13** | Bestandsschutz | 1% | 2 | | | | 0,02 | 2 | | | | 0,02 | 2 | | | | 0,02 | 1 | | | | 0,01 | 1 | | | | 0,01 |
| **3.14** | Grundstückserwerb | 6% | 1 | | | | 0,06 | 1 | | | | 0,06 | 1 | | | | 0,06 | 1 | | | | 0,06 | 3 | | | | 0,18 |
| **3.15** | Parkplatzflächen | 1% | 3 | | | | 0,03 | 3 | | | | 0,03 | 3 | | | | 0,03 | 3 | | | | 0,03 | 3 | | | | 0,03 |
| Zwischenergebnis 3.0 | | | | | | | 0,94 | | | | | 0,94 | | | | | 0,90 | | | | | 0,86 | | | | | 1,21 |

*siehe Anhang

# 3. Nutzwertanalyse - Ergebnis

TEAMPLAN

## Ergebnis – Bewertung vor der Anwendung der Ausschlusskriterien:

| Kriterium | Bezeichnung | Gew. max. % | Flugfeld Süd | | | | | Flugfeld Nord | | | | | Flugfeld Nord-Östlich | | | | | Tübinger Allee | | | | | Friedrich Gerstlacher Straße | | | | | Gewann Seiler | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Erfüllung Punkte | | | | gewichteter Nutzwert der Gruppe | Erfüllung Punkte | | | | gewichteter Nutzwert der Gruppe | Erfüllung Punkte | | | | gewichteter Nutzwert der Gruppe | Erfüllung Punkte | | | | gewichteter Nutzwert der Gruppe | Erfüllung Punkte | | | | gewichteter Nutzwert der Gruppe | Erfüllung Punkte | | | | gewichteter Nutzwert der Gruppe |
| | | | 0 | 1 | 2 | 3 | | 0 | 1 | 2 | 3 | | 0 | 1 | 2 | 3 | | 0 | 1 | 2 | 3 | | 0 | 1 | 2 | 3 | | 0 | 1 | 2 | 3 | |
| **Bewertung** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Kriteriengruppe Lage:** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzwert Lage | | | | | | | 0,48 | | | | | 0,47 | | | | | 0,47 | | | | | 0,39 | | | | | 0,49 | | | | | 0,48 |
| **Rang Kriteriengruppe Lage** | | | | | | | 3 | | | | | 5 | | | | | 5 | | | | | 7 | | | | | 1 | | | | | 3 |
| **Kriteriengruppe Erschließung:** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzwert Erschließung | | | | | | | 0,69 | | | | | 0,63 | | | | | 0,63 | | | | | 0,67 | | | | | 0,56 | | | | | 0,71 |
| **Rang Kriteriengruppe Erschließung** | | | | | | | 6 | | | | | 8 | | | | | 8 | | | | | 7 | | | | | 11 | | | | | 4 |
| **Kriteriengruppe Grundstück:** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzwert Grundstück | | | | | | | 1,40 | | | | | 1,20 | | | | | 0,86 | | | | | 0,85 | | | | | 0,89 | | | | | 0,90 |
| **Rang Kriteriengruppe Grundstück** | | | | | | | 1 | | | | | 3 | | | | | 9 | | | | | 11 | | | | | 8 | | | | | 6 |
| **Summe aller Kriterien** | | | | | | | **2,57** | | | | | **2,30** | | | | | **1,96** | | | | | **1,91** | | | | | **1,94** | | | | | **2,09** |
| **Reihenfolge nach Gesamtrang** | | | | | | | 1 | | | | | 2 | | | | | 8 | | | | | 10 | | | | | 9 | | | | | 5 |

| Kriterium | Bezeichnung | Gew. max. % | Gewann Runs | | | | | Gewann Stöckach | | | | | Gewann Grenzweg | | | | | Gewann Häslach | | | | | Erweiterung Bunsenstraße | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Erfüllung Punkte | | | | gewichteter Nutzwert der Gruppe | Erfüllung Punkte | | | | gewichteter Nutzwert der Gruppe | Erfüllung Punkte | | | | gewichteter Nutzwert der Gruppe | Erfüllung Punkte | | | | gewichteter Nutzwert der Gruppe | Erfüllung Punkte | | | | gewichteter Nutzwert der Gruppe |
| | | | 0 | 1 | 2 | 3 | | 0 | 1 | 2 | 3 | | 0 | 1 | 2 | 3 | | 0 | 1 | 2 | 3 | | 0 | 1 | 2 | 3 | |
| **Bewertung** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Kriteriengruppe Lage:** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzwert Lage | | | | | | | 0,49 | | | | | 0,37 | | | | | 0,37 | | | | | 0,35 | | | | | 0,37 |
| **Rang Kriteriengruppe Lage** | | | | | | | 1 | | | | | 8 | | | | | 8 | | | | | 11 | | | | | 8 |
| **Kriteriengruppe Erschließung:** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzwert Erschließung | | | | | | | 0,71 | | | | | 0,74 | | | | | 0,74 | | | | | 0,59 | | | | | 0,72 |
| **Rang Kriteriengruppe Erschließung** | | | | | | | 4 | | | | | 1 | | | | | 1 | | | | | 10 | | | | | 3 |
| **Kriteriengruppe Grundstück:** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzwert Grundstück | | | | | | | 0,94 | | | | | 0,94 | | | | | 0,90 | | | | | 0,86 | | | | | 1,21 |
| **Rang Kriteriengruppe Grundstück** | | | | | | | 4 | | | | | 5 | | | | | 7 | | | | | 9 | | | | | 2 |
| **Summe aller Kriterien** | | | | | | | **2,14** | | | | | **2,05** | | | | | **2,01** | | | | | **1,80** | | | | | **2,30** |
| **Reihenfolge nach Gesamtrang** | | | | | | | 4 | | | | | 6 | | | | | 7 | | | | | 11 | | | | | 2 |

# 3. Nutzwertanalyse - Ergebnis

TEAMPLAN

**Ergebnis – Bewertung nach Anwendung der Ausschlusskriterien:**

| Kriterium | Bezeichnung | Gew. max. % | | Flugfeld Süd: Erfüllung Punkte 0 | 1 | 2 | 3 | Flugfeld Süd: gewichteter Nutzwert der Gruppe | Gewann Seiler: Erfüllung Punkte 0 | 1 | 2 | 3 | Gewann Seiler: gewichteter Nutzwert der Gruppe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Summe aller Kriterien** | | | | | | | | **2,57** | | | | | **2,09** |
| **Reihenfolge nach Gesamtrang** | | | | | | | | 1 | | | | | 4 |
| **prozentuale Abweichung zum Rangbesten** | | | | | | | | 0% | | | | | -19% |
| **Summe aller Kriterien** | | | | | | | | **2,57** | | | | | **2,09** |
| **Reihenfolge - nach Anwendung Ausschlusskriterien** | | | | | | | | **1** | | | | | **4** |

**Aus der Bewertung ausgeschlossene Standorte aufgrund:**
**(1) der Verfügbarkeit**

- Flugfeld Nord (2)
- Flugfeld Nord-Östlich (8)
- Gewann Grenzweg (7)
- Gewann Stöckach (5)
- Gewann Runs (3)
- Tübinger Allee (6)
- Gewann Häslach (10)

**(2) fehlender Bebauungsplan** (keine Aussicht auf Erstellung eines rechtskonformen Bebauungsplanes)

- Friedrich-Gerstlacher Allee (9)
- Gewann Runs (3)
- Gewann Häslach (10)
- Erweiterung Bunsenstraße (11)

- *Gewann Seiler (steht in Abhängigkeit zu einer möglichen Bauplatzverschiebung)*

TEAMPLAN

# Empfehlung

Die Analyse zeigt, dass das

**Flugfeld Süd / „Parkstadt West“**

nach Objektivierung der Kriterien in der **Rangfolge an erster Stelle steht**.

Dieser Standort berücksichtigt die **Anforderungen** an einen Krankenhausbetrieb sowie in Bezug auf die Verfügbarkeit **am besten.** Dabei bestehen bei diesem Standort keine gravierende Einschränkungen.

Die **Kriterienbewertung** im **oberen Durchschnitt** deutet auf ein **stabiles, konstantes und verlässliches Niveau** dieses Standortes hin.

**Es wird daher empfohlen, für eine weitergehende Planung diesen Standort vorzusehen.**

TEAMPLAN

# Anlagen

TEAMPLAN

# Standortanalyse Klinikum Sindelfingen-Böblingen

Das Zielsystem stellt die wichtigsten Ziele zusammen, die bei der Standortdefinition für das Klinikum Sindelfingen-Böblingen zu beachten sind.

| Index | Ziel | |
|---|---|---|
| **1.1** | Geographische Position zum maßgeblichen Patienteneinzugsgebiet | Ist die bestehende Kundennähe weiterhin gewährleistet? |
| **1.2** | Wettbewerbssituation | Verändert sich die Wettbewerbssituation? |
| **1.3** | Ambiente / Standortimage | Wie wird das Gebiet und die Umgebung wahrgenommen? |
| **1.4** | Akzeptanz (Stadtentwicklung zw. BB/Sifi) | Wird das Gebiet von der Böblinger- und Sindelfinger-Bevölkerung in gleichen Maßen akzeptziert? |
| **1.5** | Ökologie / Luft / Lärm | Welche Voraussetzungen sind hinsichtlich Emmissionen bzw. Immissionen zu schaffen? |
| **1.5.1** | Ökologische Restriktionen (Biotop?; notwendige Ausgleichsmaßnahmen?) | |
| **1.5.2** | Emissionsanforderungen (Lärm-/Schallschutzemission) | |
| **1.5.3** | sonstige Emissionen (Schadstoffe wg. Gebäudebetrieb) | |
| **1.5.4** | Schallimmisionsschutz | |
| **2.1** | Erschließung durch bestehendes übergordnetes Verkehrsnetz allg. | Wie ist die Erschließung übergeordnet zu dem Gelände zu bewerten? |
| **2.2** | Erschließungsaufwand zur Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz | Welcher Erschließungsaufwand ist erforderlich, um die unmittelbare Anbindung zum Gebäude herzustellen? |
| **2.3** | Hubschrauber | Ist der Einsatz von Rettungshubschraubern in dem Gebiet gegeben? |
| **2.4** | Anbindung ÖPNV | In welchem Umfang ist die Nutzung von Öffentlichen Verkehrsmitteln gegeben - Bedienhäufigkeit? |
| **2.4.1** | Bus | |
| **2.4.2** | S-Bahn | |
| **2.4.3** | Bahn | |
| **2.5** | Anbindung Lastverkehr (Güterver- und -entsorgung) | Wie wird die Anbindung durch die Frequentierung des Lastverkehrs bewertet? |
| **3.1** | Bebauungsplan | Wie sind die baurechtlichen Voraussetzungen festzulegen - vorliegender Bebauungsplan, Innenbereich, Außenbereich zur Erstellung des Bebauungsplanes? |
| **3.2** | nachbarschaftliches Einspruchsrisiko | Welches Risiko besteht im Einspruch zum Projekt im geplanten Gebiet? |
| **3.3** | Geschossflächenzahl (GFZ) zur Grundstückfläche | Welche Geschosshöhe darf in Relation zur Grundstücksfläche gebaut werden? |
| **3.4** | Grundstücksgröße (unter Berücksichtigung der GRZ zur Grundstücksfläche) | Reicht die Grundstückgröße aus und bietet ausreichend Flexibilität unter Berücksichtung der Grundstücksbebauungsfläche? |
| **3.5** | Grundstückszuschnitt | Welche bauliche Flexibilität bietet das Grundstück? |
| **3.6** | Topografie | Sind die topografischen Gegebenheiten für das Projekt gegeben? |
| **3.7** | Standortflexibilität Logistikkonzept | Welche Voraussetzungen sind für das Logistikkonzept gegeben - flexible, bauliche Anbindung des Logistikkonzeptes? |
| **3.8** | Baugrund Risiko | Welches Risiko besteht durch den Baugrund? |
| **3.9** | Erweiterbarkeit | Ist die Grundstücksfläche erweiterbar? |
| **3.10** | Verfügbarkeit | Ist das Gebiet verfügbar? Passend zum Zeitplan gemäß Gutachten 07/2012? |
| **3.11** | Altlasten | Gibt es Altlasten, welche zur Bebauung entfernt werden müssen? |
| **3.12** | Eigentumsverhältnisse | Wie ist die Eigentümerstruktur im Rahmen einer zeitnahen Realisierung zu bewerten? |
| **3.13** | Bestandsschutz | In welchem Umfang liegt ein Bestandsschutz vor und welche Maßnahmen müssen erbracht werden, um diesen aufzuheben? |
| **3.14** | Grundstückserwerb | Welcher Aufwand ist zum Grundstückserwerb erforderlich? |
| **3.15** | Parkplatzflächen | In welcher Form sind ausreichend Parkplätze zu schaffen? |

Die Standortalternativen werden im Weiteren in Bezug auf Ihre jeweilige Zielerreichung bewertet.
Durch Gewichtung der Ziele und Einschätzung des Zielerreichungsgrads werden die qualitativen Kriterien quantifizierbar gemacht.

TEAMPLAN

# Standortanalyse Klinikum Sindelfingen-Böblingen

Zur Bewertung der Ziele und Gewichtung werden alle Ziele gegenübergestellt und das jeweils wichtigere Ziel möglichst objektiv eingeschätzt.

**zulässige Punktwerte**
2 = wichtiger
1 = gleichwichtig
0 = unwichtiger

| | | Gewicht % | Summe | 1.1 Geographische Position zum maßgeblichen Patienteneinzugsgebiet | 1.2 Wettbewerbssituation | 1.3 Ambiente / Standortimage | 1.4 Akzeptanz (Stadtentwicklung zw. BB/Sifi) | 1.5.1 Ökologische Restriktionen (Biotop; Wald; notwendige Ausgleichsmaßnahmen) | 1.5.2 Emissionsanforderungen (Lärm-/Schallschutzemission) | 1.5.3 sonstige Emissionen (Schadstoffe wg. Gebäudebetrieb) | 1.5.4 Schallimmission | 2.1 Erschließung durch bestehendes übergordnetes Verkehrsnetz allg. | 2.2 Erschließungsaufwand zur Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz | 2.3 Hubschrauber | 2.4.1 Bus | 2.4.2 S-Bahn | 2.4.3 Bahn | 2.5 Anbindung Lastverkehr (Güterver- und entsorgung) | 3.1 Bebauungsplan | 3.2 nachbarschaftliches Einspruchsrisiko | 3.3 Geschossflächenzahl (GFZ) zur Grundstückfläche | 3.4 Grundstücksgröße (unter Berücksichtigung der GRZ zur Grundstücksfläche) | 3.5 Grundstückszuschnitt | 3.6 Topografie | 3.7 Standortflexibilität Logistikkonzept | 3.8 Baugrund Risiko | 3.9 Erweiterbarkeit | 3.10 Verfügbarkeit | 3.11 Altlasten | 3.12 Eigentumsverhältnisse | 3.13 Bestandsschutz | 3.14 Grundstückserwerb | 3.15 Parkplatzflächen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.1 | Geographische Position zum maßgeblichen Patienteneinzugsgebiet | 4% | 25 | | 2 | 2 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 1.2 | Wettbewerbssituation | 2% | 12 | 1 | | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.3 | Ambiente / Standortimage | 1% | 8 | 1 | 2 | | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.4 | Akzeptanz (Stadtentwicklung zw. BB/Sifi) | 6% | 40 | 2 | 2 | 2 | | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 |
| 1.5.1 | Ökologische Restriktionen (Biotop?; notwendige Ausgleichsmaßnahmen?) | 1% | 8 | 1 | 1 | 1 | 0 | | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 1.5.2 | Emissionsanforderungen (Lärm-/Schallschutzemission) | 1% | 8 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 1.5.3 | sonstige Emissionen (Schadstoffe wg. Gebäudebetrieb) | 1% | 8 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 1.5.4 | Schallimmisionsschutz | 1% | 8 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 2.1 | Erschließung durch bestehendes übergordnetes Verkehrsnetz allg. | 6% | 38 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 0 | 2 | 1 | 2 |
| 2.2 | Erschließungsaufwand zur Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz | 6% | 37 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 0 | 2 | 1 | 2 |
| 2.3 | Hubschrauber | 6% | 42 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 |
| 2.4.1 | Bus | 4% | 27 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 0 | | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 2.4.2 | S-Bahn | 1% | 4 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.4.3 | Bahn | 1% | 5 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.5 | Anbindung Lastverkehr (Güterver- und -entsorgung) | 3% | 18 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 3.1 | Bebauungsplan | 5% | 33 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 3.2 | nachbarschaftliches Einspruchsrisiko | 2% | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.3 | Geschossflächenzahl (GFZ) zur Grundstückfläche | 3% | 23 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| 3.4 | Grundstücksgröße (unter Berücksichtigung der GRZ zur Grundstücksfläche) | 7% | 45 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | | 2 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 |
| 3.5 | Grundstückszuschnitt | 4% | 27 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 1 | 2 |
| 3.6 | Topografie | 4% | 29 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 3.7 | Standortflexibilität Logistikkonzept | 4% | 24 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | | 2 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.8 | Baugrund Risiko | 3% | 19 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 3.9 | Erweiterbarkeit | 3% | 21 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 2 |
| 3.10 | Verfügbarkeit | 7% | 46 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 |
| 3.11 | Altlasten | 1% | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.12 | Eigentumsverhältnisse | 6% | 40 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 0 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | | 2 | 1 | 2 |
| 3.13 | Bestandsschutz | 1% | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | | 0 | 0 |
| 3.14 | Grundstückserwerb | 6% | 40 | 1 | 1 | 1 | 0 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 0 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | | 2 |
| 3.15 | Parkplatzflächen | 1% | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | | | 659 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

**Standort**

| lfd. Nr. | Kriterium | Punkte Wertebereich | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 0 | 1 | 2 | 3 |
| **1.0** | **Lage** | | | | |
| 1.1 | Geographische Position zum maßgeblichen Patienteneinzugsgebiet | außerhalb | periphär | nicht zentral | zentral; optimale Anbindung zum Erhalt der Kundennähe (Nord-Süd-Anbindung: B464; Ost-West-Anbindung: A81) |
| 1.2 | Wettbewerbssituation | hoch | gering | sehr gering | ohne |
| 1.3 | Ambiente / Standortimage | überwiegend infrastrukturelle Umgebung (unmittelbare Verkehrs-/Schienenanbindung) & ggf. zusätzliche Belastungen | überwiegend infrastrukturelle Umgebung (unmittelbare Verkehrs-/Schienenanbindung) | tlw. landschaftliches Umfeld | überwiegend Wald/See/landschaftliche Umgebung |
| 1.4 | Akzeptanz (Stadtentwicklung zw. BB/Sifi) | nicht gegeben | gering | förderlich | sehr zuträglich (Grenzgebiet BB-Sl) |
| 1.5 | Ökologie / Luft / Lärm | | | | |
| 1.5.1 | Ökologische Restriktionen (Biotop?; notwendige Ausgleichsmaßnahmen?) | Ausschluss bedingt durch Restriktionen | Restriktionen mit erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen | Restriktionen bezogen auf die Flächenbegrenzung, aber ohne Ausgleichsmaßnahmen | keine Restriktionen |
| 1.5.2 | Emissionsanforderungen (Lärm-/Schallschutzemission) | Ausschluss bedingt durch Restriktionen | Restriktionen mit erforderlichen Emissionsschutzmaßnahmen | Restriktionen mit erforderlichen Emissionsschutzmaßnahmen | keine Restriktionen |
| 1.5.3 | sonstige Emissionen (Schadstoffe wg. Gebäudebetrieb) | Ausschluss bedingt durch Restriktionen | Restriktionen mit erforderlichen Emissionsschutzmaßnahmen | Restriktionen mit erforderlichen Emissionsschutzmaßnahmen | keine Restriktionen |
| 1.5.4 | Schallimmisionsschutz | Ausschluss bedingt durch Restriktionen | Restriktionen mit erforderlichen Emissionsschutzmaßnahmen | Restriktionen mit erforderlichen Emissionsschutzmaßnahmen | keine Restriktionen |
| **2.0** | **Erschließung** | | | | |
| 2.1 | Erschließung durch bestehendes übergordnetes Verkehrsnetz allg. | Landstraßen | Kreisstraßen | Bundesstraßen, Kreisstraßen | Autobahnen, Bundesstraßen, Kreis- und Landstraßen |
| 2.2 | Erschließungsaufwand zur Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz | Ausschluss bedingt durch Restriktionen | Restriktionen mit hohen Maßnahmen | Restriktionen mit geringen erforderlichen Maßnahmen | keine Restriktionen |
| 2.3 | Hubschrauber | Ausschluss bedingt durch Restriktionen | Restriktionen mit hohen Maßnahmen | Restriktionen mit geringen erforderlichen Maßnahmen | keine Restriktionen |
| 2.4 | Anbindung ÖPNV | | | | |
| 2.4.1 | Bus | - | Fußweg > 800 m | Fußweg > 500 m | Fußweg > 200 m |
| 2.4.2 | S-Bahn | - | mehrfaches Umsteigen erforderlich | umsteigen mit Bus erforderlich, um fußläufig unter 1.000m zu sein | fußläufig unter 1.000m erreichbar |
| 2.4.3 | Bahn | - | umsteigen mit S-Bahn und Bus erforderlich | umsteigen mit S-Bahn erforderlich, um fußläufig unter 1.000m zu sein | fußläufig unter 1.000m erreichbar |
| 2.5 | Anbindung Lastverkehr (Güterver- und -entsorgung) | Ausschluss bedingt durch Restriktionen | Restriktionen mit hohe geringen Maßnahmen | Restriktionen mit geringe erforderlichen Maßnahmen | keine Restriktionen |
| **3.0** | **Grundstück** | | | | |
| 3.1 | Bebauungsplan | Außenbereich nach §35 (Abstimmung Regionalverband und Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich) | Innenbereich nach §34 - Bauprojekt muss baulich zum bestehenden Gebiet passen | Existierender Bebauungsplan auf Projekt anpassbar; Vorbescheid innerhalb 6 Monaten | Existierender Bebauungsplan passt zum Projekt; Vorbescheid möglich |
| 3.2 | nachbarschaftliches Einspruchsrisiko | Einspruchsrisiko kommt einer Verhinderung gleich | Risiko finanziell und zeitlich < 2 Jahren | Risiko rein finanziell begrenzbar | kein Risiko |
| 3.3 | Geschossflächenzahl (GFZ) zur Grundstückfläche | Projekt nur als Hochhaus realisierbar | Grundstück erfordert mehr als 5 oder weniger als 4 Geschosse | Grundstück läßt 5 oberirdische Geschosse zu | Grundstück läßt 5, mehr oder weniger Oberirdische Geschosse zu |
| 3.4 | Grundstücksgröße (unter Berücksichtigung der GRZ zur Grundstücksfläche) | unzureichend für das Projekt | Grundstück ist in Länge und Breite begrenzt und unzureichend (Erfordernis in die Höhe zu bauen) | Grundstück ist in Länge und Breite begrenzt, erfüllt aber die Mendestanforderungen | Grundstück bietet Flexibilität in Länge und Breite |
| 3.5 | Grundstückszuschnitt | sehr stark in der Gestaltung eingeschränkt | hohe Einschränkung | geringe Einschränkung | keine Einschränkung |
| 3.6 | Topografie | Ausschluss | mehr als 10m Höhenunterschied | bis zu 10m Höhenunterschied | eben |
| 3.7 | Standortflexibilität Logistikkonzept | Ausschluss bedingt durch Restriktionen | Unterirdische Logistikebene schwierig realisierbar | Unterirdische Logistikebene einfach realisierbar | Unterirdische Logistikebene oder separates Logistikzentrum neben KH realisierbar |
| 3.8 | Baugrund Risiko | Ausschluss bedingt durch Restriktionen | Pfahlgründung + Weisse Wanne erforderlich | Pfahlgründung erforderlich | Fundamentgründung ausreichend |
| 3.9 | Erweiterbarkeit | Keine | 10% | 20% Erweiterungslfächen vorhanden | 30% Erweiterungs-/Ablösefläche vorhanden |
| 3.10 | Verfügbarkeit | Baubeginn verzögert sich um > 2 Jahre | Baubeginn verzögert sich um > 1 < 2 Jahre | Baubeginn verzögert sich um 1 Jahr | Passt in den Zeitplan |
| 3.11 | Altlasten | bauen ausgeschlossen/nicht empfehlenswert | vermehrt; Beurteilung Z2 | gering; Beurteilung Z1 | keine |
| 3.12 | Eigentumsverhältnisse | überwiegend privat, kleinteilig | wenige privat, viel öffentlich; wenig zergliedert | rein öffentlich | Gesellschafter ist mit Eigentümer |
| 3.13 | Bestandsschutz | unabänderlicher Bestandsschutz | kompensierbar | aufhebbar | keiner |
| 3.14 | Grundstückserwerb | Prohibitionspreis | reale Kosten | Opportunitätskosten | kaum realer Geldfluss (Tausch/Geschenk) |
| 3.15 | Parkplatzflächen | Kein Parkplatz Ausschluss bedingt durch Restriktionen | Parkhaus | Frei Parkplatzfläche und Parkhaus | Freie Parkplatzfläche für Autos |

P:\Sindelfingen_Klinikum_Sifi_BB_Standortanalyse_BO_1197-00\Präsentationen\Stand_07_2013\[2013-07-06_Nutzwertanalyse_Endfassung.xls]Bewertung

| Kriterium | Bezeichnung | Gew. max. % | Flugfeld Süd – Erfüllung Punkte 0 1 2 3 | Flugfeld Süd – gewichteter Nutzwert der Gruppe | Flugfeld Nord – Erfüllung Punkte 0 1 2 3 | Flugfeld Nord – gewichteter Nutzwert der Gruppe | Flugfeld Nord-Östlich – Erfüllung Punkte 0 1 2 3 | Flugfeld Nord-Östlich – gewichteter Nutzwert der Gruppe | Tübinger Allee – Erfüllung Punkte 0 1 2 3 | Tübinger Allee – gewichteter Nutzwert der Gruppe | Friedrich Gerstlacher Straße – Erfüllung Punkte 0 1 2 3 | Friedrich Gerstlacher Straße – gewichteter Nutzwert der Gruppe | Gewann Seiler – Erfüllung Punkte 0 1 2 3 | Gewann Seiler – gewichteter Nutzwert der Gruppe | Gewann Runs – Erfüllung Punkte 0 1 2 3 | Gewann Runs – gewichteter Nutzwert der Gruppe | Gewann Stöckach – Erfüllung Punkte 0 1 2 3 | Gewann Stöckach – gewichteter Nutzwert der Gruppe | Gewann Grenzweg – Erfüllung Punkte 0 1 2 3 | Gewann Grenzweg – gewichteter Nutzwert der Gruppe | Gewann Häslach – Erfüllung Punkte 0 1 2 3 | Gewann Häslach – gewichteter Nutzwert der Gruppe | Erweiterung Bunsenstraße – Erfüllung Punkte 0 1 2 3 | Erweiterung Bunsenstraße – gewichteter Nutzwert der Gruppe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1.0** | **Lage** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.1 | Geographische Position zum maßgeblichen Patienteneinzugsgebiet | 4% | 3 | 0,12 | 3 | 0,12 | 3 | 0,12 | 3 | 0,12 | 3 | 0,12 | 3 | 0,12 | 3 | 0,12 | 3 | 0,12 | 3 | 0,12 | 3 | 0,12 | 3 | 0,12 |
| 1.2 | Wettbewerbssituation | 2% | 3 | 0,06 | 3 | 0,06 | 3 | 0,06 | 3 | 0,06 | 3 | 0,06 | 3 | 0,06 | 3 | 0,06 | 3 | 0,06 | 3 | 0,06 | 3 | 0,06 | 3 | 0,06 |
| 1.3 | Ambiente / Standortimage | 1% | 2 | 0,02 | 1 | 0,01 | 1 | 0,01 | 0 | 0,00 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 2 | 0,02 | 3 | 0,03 |
| 1.4 | Akzeptanz (Stadtentwicklung zw. BB/Sifi) | 6% | 3 | 0,18 | 3 | 0,18 | 3 | 0,18 | 2 | 0,12 | 3 | 0,18 | 3 | 0,18 | 3 | 0,18 | 1 | 0,06 | 1 | 0,06 | 1 | 0,06 | 1 | 0,06 |
| 1.5 | Ökologie / Luft / Lärm | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.5.1 | Ökologische Restriktionen (Biotop?; | 1% | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 2 | 0,02 | 1 | 0,01 | 1 | 0,01 | 1 | 0,01 | 1 | 0,01 | 1 | 0,01 | 1 | 0,01 | 1 | 0,01 |
| 1.5.2 | Emissionsanforderungen (Lärm- | 1% | 2 | 0,02 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 |
| 1.5.3 | sonstige Emissionen (Schadstoffe wg. | 1% | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 |
| 1.5.4 | Schallimmisionsschutz | 1% | 2 | 0,02 | 1 | 0,01 | 1 | 0,01 | 1 | 0,01 | 3 | 0,03 | 2 | 0,02 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 2 | 0,02 | 3 | 0,03 |
| Zwischenergebnis 1.0 | | | | 0,48 | | 0,47 | | 0,47 | | 0,39 | | 0,49 | | 0,48 | | 0,49 | | 0,37 | | 0,37 | | 0,35 | | 0,37 |
| **2.0** | **Erschließung** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 | Erschließung durch bestehendes übergordnetes Verkehrsnetz allg. | 6% | 3 | 0,18 | 2 | 0,12 | 2 | 0,12 | 2 | 0,12 | 2 | 0,12 | 3 | 0,18 | 3 | 0,18 | 3 | 0,18 | 3 | 0,18 | 2 | 0,12 | 2 | 0,12 |
| 2.2 | Erschließungsaufwand zur Anbindung an | 6% | 2 | 0,12 | 2 | 0,12 | 2 | 0,12 | 3 | 0,18 | 2 | 0,12 | 2 | 0,12 | 2 | 0,12 | 2 | 0,12 | 2 | 0,12 | 3 | 0,18 | 3 | 0,18 |
| 2.3 | Hubschrauber | 6% | 2 | 0,12 | 2 | 0,12 | 2 | 0,12 | 2 | 0,12 | 1 | 0,06 | 3 | 0,18 | 3 | 0,18 | 3 | 0,18 | 3 | 0,18 | 2 | 0,12 | 3 | 0,18 |
| 2.4 | Anbindung ÖPNV | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.4.1 | Bus | 4% | 3 | 0,12 | 3 | 0,12 | 3 | 0,12 | 3 | 0,12 | 3 | 0,12 | 3 | 0,12 | 3 | 0,12 | 3 | 0,12 | 3 | 0,12 | 3 | 0,12 | 3 | 0,12 |
| 2.4.2 | S-Bahn | 1% | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 2 | 0,02 | 3 | 0,03 | 1 | 0,01 | 1 | 0,01 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 1 | 0,01 | 1 | 0,01 |
| 2.4.3 | Bahn | 1% | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 2 | 0,02 | 2 | 0,02 | 1 | 0,01 | 1 | 0,01 | 2 | 0,02 | 2 | 0,02 | 1 | 0,01 | 2 | 0,02 |
| 2.5 | Anbindung Lastverkehr (Güterver- und - | 3% | 3 | 0,09 | 3 | 0,09 | 3 | 0,09 | 3 | 0,09 | 3 | 0,09 | 3 | 0,09 | 3 | 0,09 | 3 | 0,09 | 3 | 0,09 | 1 | 0,03 | 3 | 0,09 |
| Zwischenergebnis 2.0 | | | | 0,69 | | 0,63 | | 0,63 | | 0,67 | | 0,56 | | 0,71 | | 0,71 | | 0,74 | | 0,74 | | 0,59 | | 0,72 |
| **3.0** | **Grundstück** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **3.1** | Bebauungsplan | 5% | 2 | 0,10 | 2 | 0,10 | 2 | 0,10 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 1 | 0,05 | 0 | 0,00 | 2 | 0,10 | 2 | 0,10 | 0 | 0,00 | 1 | 0,05 |
| **3.2** | nachbarschaftliches Einspruchsrisiko | 2% | 1 | 0,02 | 2 | 0,04 | 2 | 0,04 | 3 | 0,06 | 1 | 0,02 | 2 | 0,04 | 2 | 0,04 | 2 | 0,04 | 2 | 0,04 | 2 | 0,04 | 3 | 0,06 |
| **3.3** | Geschossflächenzahl (GFZ) zur | 3% | 3 | 0,09 | 3 | 0,09 | 3 | 0,09 | 3 | 0,09 | 3 | 0,09 | 2 | 0,06 | 3 | 0,09 | 3 | 0,09 | 3 | 0,09 | 3 | 0,09 | 3 | 0,09 |
| **3.4** | Grundstücksgröße (unter Berücksichtigung | 7% | 3 | 0,21 | 3 | 0,21 | 1 | 0,07 | 1 | 0,07 | 2 | 0,14 | 2 | 0,14 | 3 | 0,21 | 2 | 0,14 | 2 | 0,14 | 3 | 0,21 | 3 | 0,21 |
| **3.5** | Grundstückszuschnitt | 4% | 2 | 0,08 | 2 | 0,08 | 1 | 0,04 | 1 | 0,04 | 3 | 0,12 | 2 | 0,08 | 3 | 0,12 | 2 | 0,08 | 2 | 0,08 | 1 | 0,04 | 3 | 0,12 |
| **3.6** | Topografie | 4% | 3 | 0,12 | 3 | 0,12 | 2 | 0,08 | 3 | 0,12 | 1 | 0,04 | 3 | 0,12 | 3 | 0,12 | 2 | 0,08 | 1 | 0,04 | 1 | 0,04 | 1 | 0,04 |
| **3.7** | Standortflexibilität Logistikkonzept | 4% | 2 | 0,08 | 3 | 0,12 | 2 | 0,08 | 3 | 0,12 | 3 | 0,12 | 2 | 0,08 | 3 | 0,12 | 3 | 0,12 | 3 | 0,12 | 3 | 0,12 | 3 | 0,12 |
| **3.8** | Baugrund Risiko | 3% | 3 | 0,09 | 2 | 0,06 | 2 | 0,06 | 3 | 0,09 | 1 | 0,03 | 3 | 0,09 | 1 | 0,03 | 2 | 0,06 | 2 | 0,06 | 2 | 0,06 | 1 | 0,03 |
| **3.9** | Erweiterbarkeit | 3% | 1 | 0,03 | 3 | 0,09 | 0 | 0,00 | 1 | 0,03 | 3 | 0,09 | 2 | 0,06 | 3 | 0,09 | 3 | 0,09 | 3 | 0,09 | 3 | 0,09 | 2 | 0,06 |
| **3.10** | Verfügbarkeit | 7% | 3 | 0,21 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 1 | 0,07 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| **3.11** | Altlasten | 1% | 3 | 0,03 | 1 | 0,01 | 2 | 0,02 | 1 | 0,01 | 3 | 0,03 | 1 | 0,01 | 1 | 0,01 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 1 | 0,01 | 3 | 0,03 |
| **3.12** | Eigentumsverhältnisse | 6% | 3 | 0,18 | 2 | 0,12 | 2 | 0,12 | 1 | 0,06 | 2 | 0,12 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 1 | 0,06 | 3 | 0,18 |
| **3.13** | Bestandsschutz | 1% | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 1 | 0,01 | 1 | 0,01 | 2 | 0,02 | 2 | 0,02 | 2 | 0,02 | 1 | 0,01 | 1 | 0,01 |
| **3.14** | Grundstückserwerb | 6% | 2 | 0,12 | 2 | 0,12 | 2 | 0,12 | 2 | 0,12 | 1 | 0,06 | 1 | 0,06 | 1 | 0,06 | 1 | 0,06 | 1 | 0,06 | 1 | 0,06 | 3 | 0,18 |
| **3.15** | Parkplatzflächen | 1% | 1 | 0,01 | 1 | 0,01 | 1 | 0,01 | 1 | 0,01 | 2 | 0,02 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 | 3 | 0,03 |
| Zwischenergebnis 3.0 | | | | 1,40 | | 1,20 | | 0,86 | | 0,85 | | 0,89 | | 0,90 | | 0,94 | | 0,94 | | 0,90 | | 0,86 | | 1,21 |

**Bewertung**

| | Flugfeld Süd | Flugfeld Nord | Flugfeld Nord-Östlich | Tübinger Allee | Friedrich Gerstlacher Straße | Gewann Seiler | Gewann Runs | Gewann Stöckach | Gewann Grenzweg | Gewann Häslach | Erweiterung Bunsenstraße |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Kriteriengruppe Lage:** | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzwert Lage | 0,48 | 0,47 | 0,47 | 0,39 | 0,49 | 0,48 | 0,49 | 0,37 | 0,37 | 0,35 | 0,37 |
| **Rang Kriteriengruppe Lage** | 3 | 5 | 5 | 7 | 1 | 3 | 1 | 8 | 8 | 11 | 8 |
| **Kriteriengruppe Erschließung:** | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzwert Erschließung | 0,69 | 0,63 | 0,63 | 0,67 | 0,56 | 0,71 | 0,71 | 0,74 | 0,74 | 0,59 | 0,72 |
| **Rang Kriteriengruppe Erschließung** | 6 | 8 | 8 | 7 | 11 | 4 | 4 | 1 | 1 | 10 | 3 |
| **Kriteriengruppe Grundstück:** | | | | | | | | | | | |
| Summe Nutzwert Grundstück | 1,40 | 1,20 | 0,86 | 0,85 | 0,89 | 0,90 | 0,94 | 0,94 | 0,90 | 0,86 | 1,21 |
| **Rang Kriteriengruppe Grundstück** | 1 | 3 | 9 | 11 | 8 | 6 | 4 | 5 | 7 | 9 | 2 |
| **Summe aller Kriterien** | **2,57** | **2,30** | **1,96** | **1,91** | **1,94** | **2,09** | **2,14** | **2,05** | **2,01** | **1,80** | **2,30** |
| **Reihenfolge nach Gesamtrang** | 1 | 2 | 8 | 10 | 9 | 5 | 4 | 6 | 7 | 11 | 2 |

# Darstellung zur Raumnutzung

## Nachrichtliche Übernahmen[1]

### Siedlungstruktur

- Siedlungsfläche Wohnen und Mischgebiet (überwiegend)
- Siedlungsfläche Industrie und Gewerbe
- Sonderfläche Bund
- Lärmschutzbereich Flughafen Stuttgart
- Bauschutzbereich

### Freiraumstruktur

| *Bestand* | *Planung* | |
|---|---|---|
| | | Landwirtschaftliche Fläche (Flurbilanz Stufe II) |
| | | Landwirtschaft, sonstige Flächen |
| (L) | (L) | Landschaftsschutzgebiet |
| (N) | (N) | Naturschutzgebiet |
| | | Versteinerungsgebiet |
| (NP) | | Naturpark |
| (NAT) | | NATURA 2000-Gebiet |
| (BIO) | | Biosphärengebiet |
| | | Bereiche mit Bergbauberechtigung |
| (W) | | Wasserschutzgebiet |
| (Q) | (Q) | Quellschutzgebiet für Mineral- und Thermalwasser |
| (Ü) | | Überschwemmungsgebiet |
| | | Rückhalte- / Speicherbecken |
| | | Gewässer |

## Verbindliche Festlegungen

### Regionale Siedlungstruktur

- Gemeinde oder Gemeindeteil mit verstärkter Siedlungstätigkeit (VRG), PS 2.4.1.4 (Z)
- Gemeinde, beschränkt auf Eigenentwicklung, PS 2.4.2 (Z)
- (W) Schwerpunkt des Wohnungsbaus (VRG), PS 2.4.4.1 (Z)
- (W) Schwerpunkt des Wohnungsbaus (VRG), PS 2.4.4.1 (Z), Bestandsfläche [B]
- (G) (I) Schwerpunkt für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen (VRG), PS 2.4.3.1.1 bzw. PS 2.4.3.1.2 (Z)
- (G) Schwerpunkt in Bestandsgebieten (VRG), PS 2.4.3.1.3 (Z)
- Standort für zentrenrelevante Einzelhandelsgroßprojekte (VRG), PS 2.4.3.2.3 (Z)
- (E) Ergänzungsstandorte, PS 2.4.3.2.5 (G)
- Oberzentrum, PS 2.3.1 (N)
- Mittelzentrum, PS 2.3.2 (N)
- Unterzentrum, PS 2.3.3 (Z)
- Kleinzentrum, PS 2.3.4 (Z)

### Regionale Freiraumstruktur

- Regionaler Grünzug (VRG), PS 3.1.1 (Z)
- Grünzäsur (VRG), PS 3.1.2 (Z)
- Gebiet für Naturschutz und Landschaftspflege (VBG), PS 3.2.1 (G)
- Gebiet für Landwirtschaft (VBG), PS 3.2.2 (G)
- Gebiet für Forstwirtschaft und Waldfunktionen (VBG), PS 3.2.3 (G)
- Gebiet für Landschaftsentwicklung (VBG), PS 3.2.4 (G)
- Gebiet zur Sicherung von Wasservorkommen (VBG), PS 3.3.6 (G)
- Gebiet für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe (VRG), PS 3.5.1 (Z)
- Gebiet zur Sicherung von Rohstoffen (VRG), PS 3.5.2 (Z)

# Darstellung zur Raumnutzung

## Nachrichtliche Übernahmen[1]

### Verkehr

| *Bestand* | *Planung* | |
|---|---|---|
| | | Straße für den großräumigen Verkehr |
| | | Straße für den überregionalen Verkehr |
| | | Straße für den regionalen Verkehr |
| | | Ausbau von Straßen |
| | | Anschlussstelle an Bundesstraßen und Bundesautobahnen |
| P | | Anschlussstelle an Bundesstraßen und Bundesautobahnen mit P+M - Parkplatz |
| | | Eisenbahnstrecke |
| | | Stadtbahnlinie |
| | | Ausbau von Eisenbahnstrecken |
| | | Elektrifizierung |
| S | S | S-Bahn |
| | | Bahnhof, Haltepunkt |
| | | Bundeswasserstraße |
| | | Bundeswasserstraße mit Umschlaganlage |
| | | Hafen |
| | | Flughafen |
| S | | Sonderlandeplatz |
| | | Segelflugplatz |
| | | Hubschrauber-Sonderlandeplatz |

## Verbindliche Festlegungen

### Verkehr

| | |
|---|---|
| | Trasse für Straßenverkehr, Neubau, PS 4.1.1.4 und PS 4.1.1.5 (V) |
| | Trasse für Straßenverkehr, Ausbau, PS 4.1.1.4 (V) |
| | Trasse für Straßenverkehr, Neubau (VRG), PS 4.1.1.7 (Z) |
| | Trasse für Straßenverkehr, Ausbau (VRG), PS 4.1.1.8 (Z) |
| | Trasse für Schienenverkehr, Neubau, PS 4.1.2.1.2 und PS 4.1.2.1.8 (V) |
| | Trasse für Schienenverkehr, Ausbau, PS 4.1.2.1.2 (V) |
| | Trasse für Schienenverkehr, Neubau (VRG), PS 4.1.2.1.3 und PS 4.1.2.1.9 (Z) |
| | Trasse für Schienenverkehr, Ausbau (VRG), PS 4.1.2.1.4, (Z) |
| | Trasse für Schienenverkehr, Sicherung (VRG), PS 4.1.2.1.5 (Z) |

| *Bestand* | *Planung* | |
|---|---|---|
| KV | KV | Standort für kombinierten Güterverkehr (VRG), PS 4.1.2.2.1 (Z) |
| P | P | Standort für P+R - Anlagen (VRG), PS 4.1.3.2.6 (Z) |

### Ver- und Entsorgung

**Standorte für regionalbedeutsame Infrastrukturvorhaben**

| | |
|---|---|
| | Standorte für regionalbedeutsame Kraftwerkanlagen (VRG), PS 4.2.1.1.2 (Z) |
| | Gebiet für regionalbedeutsame Windkraftanlagen (VRG), PS 4.2.1.2.4.1 (Z) |
| B | Standorte für die Abfallbehandlung (VRG), PS 4.3.2 (Z) |
| D | Standorte für die Abfallbeseitigung (VRG), PS 4.3.2 (Z) |

### Sonstige Vorhaben

| | |
|---|---|
| | Standortsicherung landseitige Flughafenerweiterung (VRG), PS 4.1.4.2 (Z) |
| | Standortsicherung Landesmesse (VRG), PS 4.4.1 (Z) |

| | | | |
|---|---|---|---|
| (N) | Nachrichtliche Übernahme | (VRG) | Vorranggebiet |
| (Z) | Ziel | (VBG) | Vorbehaltsgebiet |
| (G) | Grundsatz | PS | Plansatz |
| (V) | Vorschlag | | |

# Darstellung zur Raumnutzung

## Nachrichtliche Übernahmen[1]

### Ver- und Entsorgung

| *Bestand* | *Planung* | |
|---|---|---|
| | | Richtfunkstrecken |
| | | Erdkabel |
| | | Hochspannungsfreileitung > 110 kV |
| | | Fernwärmeleitung |
| | | Ferngasleitung |
| | | Öl- / Produktenleitung |
| | | Fernwasserleitung |
| | | Wasserbehälter |
| | | Kraftwerk |
| | | Umspannwerk |
| | | Kläranlage ≥ 10 000 EGW |
| B | | Abfallbehandlungsanlage |
| D | | Deponie |

### Sonstige Einrichtungen

| | |
|---|---|
| M | Messe |

| | |
|---|---|
| | Regionsgrenze |

[1] Nachrichtliche Übernahmen nach entsprechendem Erhebungsstand

**Standort - Flugfeld Süd / "Parkstadt West"**

| lfd. Nr. | Kriterium | Gewichtung | Punkte Wertebereich 0 | 1 | 2 | 3 | Definition/Bemerkung zur Bewertung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1.0** | **Lage** | | | | | | |
| 1.1 | Geographische Position zum maßgeblichen Patienteneinzugsgebiet | 4% | | | | 3 | im aktuellen Patienteneinzugsgebiet; optimal an A81 und B464 angebunden |
| 1.2 | Wettbewerbssituation | 2% | | | | 3 | kein zusätzlicher räumlich bedingter Wettbewerbsdruck auf Bestandshäuser des KVSW, gute Anbindung an Stuttgarter Raum, um mgl. Patienten zu generieren |
| 1.3 | Ambiente / Standortimage | 1% | | | 2 | | am Rande der Wohnbebauung, zwischen See, Wohnungen und Gewerbegebiet Hulb - repräsentative Lage, hochwertigste Lage am Rande des Flugfeldes; fehlender Naherholungscharakter (Wald) |
| 1.4 | Akzeptanz (Stadtentwicklung zw. BB/Sifi) | 6% | | | | 3 | 2/3 BB-Gemarkung; 1/3 SI-Gemarkung |
| 1.5 | Ökologie / Luft / Lärm | | | | | | |
| 1.5.1 | Ökologische Restriktionen (Biotop?; notwendige Ausgleichsmaßnahmen?) | 1% | | | | 3 | keine |
| 1.5.2 | Emissionsanforderungen (Lärm-/Schallschutzemission) | 1% | | | 2 | | sog. passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich - Restriktionen wegen angrenzender Wohnbebauung gegeben DIN 4109, aber baulich wahrscheinlich lösbar (östlich und nördliche Restriktionen) |
| 1.5.3 | sonstige Emissionen (Schadstoffe wg. Gebäudebetrieb) | 1% | | | | 3 | siehe Bebauungsplan - keine |
| 1.5.4 | Schallimmisionsschutz | 1% | | | 2 | | passive Schallschutzmaßnahmen |
| **2.0** | **Erschließung** | | | | | | |
| 2.1 | Erschließung durch bestehendes übergordnetes Verkehrsnetz allg. | 6% | | | | 3 | optimal, weil über Autobahn, als auch Umgehungsstraßen |
| 2.2 | Erschließungsaufwand zur Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz | 6% | | | 2 | | voraussichtlich Rückbaukosten, weil bestehendes Straßennetz zum Teil überbaut werden würde |
| 2.3 | Hubschrauber | 6% | | | 2 | | gegeben; Hindernisfreiheit in Anflugwinkel von 8% (Gutachten eines Sachverständigen nach LuftVZO §51 über Eignung des Landeplatzes), jedoch Wohnbebauung berücksichtigen |
| 2.4 | Anbindung ÖPNV | | | | | | |
| 2.4.1 | Bus | 4% | | | | 3 | entsprechend Wechselbeziehungen der Verkehrsströme zur Inanspruchnahme |
| 2.4.2 | S-Bahn | 1% | | | | 3 | fußläufig erreichbar, ca. 1 km |
| 2.4.3 | Bahn | 1% | | | | 3 | fußläufig erreichbar, ca. 1 km |
| 2.5 | Anbindung Lastverkehr (Güterver- und -entsorgung) | 3% | | | | 3 | Zu-/ Abfahrt ausschließlich über Calwer Straße |
| **3.0** | **Grundstück** | | | | | | |
| **3.1** | Bebauungsplan | 5% | | | 2 | | Bebauungsplan liegt rechtskräft vor, müsste jedoch angepasst werden auf das Projekt & dabei die Ziele der Regionalplanung berücksichtigen |
| **3.2** | nachbarschaftliches Einspruchsrisiko | 2% | | 1 | | | benachbarte hochwertige Wohnbebauung; besteht so lange, bis der Bebauungsplan feststeht - der vorliegende müsste geändert werden |
| **3.3** | Geschossflächenzahl (GFZ) zur Grundstückfläche | 3% | | | | 3 | Bebauungsplan nach Änderung |
| **3.4** | Grundstücksgröße (unter Berücksichtigung der GRZ zur Grundstücksfläche) | 7% | | | 2 | 3 | gegeben: 62.400m², 0,8 nach §17 BauNVO; aber in Breite begrenzt |
| **3.5** | Grundstückszuschnitt | 4% | | | 2 | | rechteckiger Grundriss ermöglicht Magistralen-KH |
| **3.6** | Topografie | 4% | | | | 3 | eben |
| **3.7** | Standortflexibilität Logistikkonzept | 4% | | | 2 | | unterirdisch vorgesehen |
| **3.8** | Baugrund Risiko | 3% | | | | 3 | gut, Gipskörper |
| **3.9** | Erweiterbarkeit | 3% | | 1 | | | geringe Erweiterung mgl. |
| **3.10** | Verfügbarkeit | 7% | | | | 3 | aktuell noch reserviert |
| **3.11** | Altlasten | 1% | | | | 3 | das Gelände ist gemäß Sanierungsplan vom 30.01.2004 von Altlasten befreit |
| **3.12** | Eigentumsverhältnisse | 6% | | | | 3 | einfache Struktur, ein Eigentümer |
| **3.13** | Bestandsschutz | 1% | | | | 3 | keinen |
| **3.14** | Grundstückserwerb | 6% | | | 2 | | politisch festgelegter Preis; Oppotunitätskosten |
| **3.15** | Parkplatzflächen | 1% | | 1 | | | über Parkhaus gegeben |

**Standort Flugfeld Nord / "Am Wall"**

| lfd. Nr. | Kriterium | Gewichtung | Punkte Wertebereich 0 | 1 | 2 | 3 | Definition/Bemerkung zur Bewertung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1.0** | **Lage** | | | | | | |
| 1.1 | Geographische Position zum maßgeblichen Patienteneinzugsgebiet | 4% | | | | 3 | im aktuellen Patienteneinzugsgebiet; optimal an A81 und B464 angebunden |
| 1.2 | Wettbewerbssituation | 2% | | | | 3 | kein zusätzlich räumlich bedingter Wettbewerbsdruck auf Bestandshäuser des KVSW, gute Anbindung an Stuttgarter Raum |
| 1.3 | Ambiente / Standortimage | 1% | | 1 | | | je nach Einbezug der vorderen Lage ist das Gebiet hochwertig bzw. nachgeordnet, sehr nah an Autobahn |
| 1.4 | Akzeptanz (Stadtentwicklung zw. BB/Sifi) | 6% | | | | 3 | 2/3 BB-Gemarkung; 1/3 SI-Gemarkung |
| 1.5 | Ökologie / Luft / Lärm | | | | | | |
| 1.5.1 | Ökologische Restriktionen (Biotop?; notwendige Ausgleichsmaßnahmen?) | 1% | | | | 3 | keine |
| 1.5.2 | Emissionsanforderungen (Lärm-/Schallschutzemission) | 1% | | | | 3 | keine Festlegungen zur Begrenzung der Schallabstrahlungen durch das Gewerbe |
| 1.5.3 | sonstige Emissionen (Schadstoffe wg. Gebäudebetrieb) | 1% | | | | 3 | siehe Bebauungsplan - keine |
| 1.5.4 | Schallimmisionsschutz | 1% | | 1 | | | passive Schallschutzmaßnahmen |
| **2.0** | **Erschließung** | | | | | | |
| 2.1 | Erschließung durch bestehendes übergordnetes Verkehrsnetz allg. | 6% | | | 2 | | geht nur über Flugfeldallee |
| 2.2 | Erschließungsaufwand zur Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz | 6% | | | | 3 | nicht erforderlich |
| 2.3 | Hubschrauber | 6% | | | 2 | | gegeben; Hindernisfreiheit in Anflugwinkel von 8% (Gutachten eines Sachverständigen nach LuftVZO §51 über Eignung des Landeplatzes) |
| 2.4 | Anbindung ÖPNV | | | | | | |
| 2.4.1 | Bus | 4% | | | | 3 | entsprechend Wechselbeziehungen der Verkehrsströme zur Inanspruchnahme |
| 2.4.2 | S-Bahn | 1% | | | | 3 | fußläufig erreichbar, ca. 1 km |
| 2.4.3 | Bahn | 1% | | | | 3 | fußläufig erreichbar, ca. 1 km |
| 2.5 | Anbindung Lastverkehr (Güterver- und -entsorgung) | 3% | | | | 3 | Zu-/ Abfahrt Autobahn |
| **3.0** | **Grundstück** | | | | | | |
| **3.1** | Bebauungsplan | 5% | | | 2 | | Bebauungsplan liegt rechtskräft vor, müsste jedoch angepasst werden auf das Projekt & dabei die Ziele der Regionalplanung berücksichtigen |
| **3.2** | nachbarschaftliches Einspruchsrisiko | 2% | | | 2 | | gering, hängt von der zeitlichen Reihenfolge Wohnbebauung zu Bebauungsplan KH ab |
| **3.3** | Geschossflächenzahl (GFZ) zur Grundstückfläche | 3% | | | 2 | 3 | Bebauungsplan zw. 12,50m - 23m (Anpassung erforderlich) |
| **3.4** | Grundstücksgröße (unter Berücksichtigung der GRZ zur Grundstücksfläche) | 7% | | | | 3 | gegeben: 68.000m² (zzgl. 23.500m² Erweiterung bei Bedarf) |
| **3.5** | Grundstückszuschnitt | 4% | | | 2 | | rechteckiger Grundriss kann möglich sein Magistralen-KH; je nach Entscheidung aber auch quadratisch |
| **3.6** | Topografie | 4% | | | | 3 | eben |
| **3.7** | Standortflexibilität Logistikkonzept | 4% | | | | 3 | je nach gekaufter Baufläche sehr flexibel |
| **3.8** | Baugrund Risiko | 3% | | | 2 | | Torf und Ablagerung, Pfahlgründung |
| **3.9** | Erweiterbarkeit | 3% | | | | 3 | ist gegeben, fast 50% Erweiterung (23.500m²) |
| **3.10** | Verfügbarkeit | 7% | 0 | | | | zeitnahe Entscheidung erforderlich da mit Stand vom 01.03.2013: Baufelder 44/2, 45, 46, 47 & Teilbereiche von 40 + 42 gerade in Kaufverhandlungen stehen |
| **3.11** | Altlasten | 1% | | 1 | | | Boden ist entsorgungsrelevant bis zu Z2 |
| **3.12** | Eigentumsverhältnisse | 6% | | | 2 | | einfache Struktur, ein Eigentümer |
| **3.13** | Bestandsschutz | 1% | | | | 3 | keinen |
| **3.14** | Grundstückserwerb | 6% | | | 2 | | politisch festgelegter Preis; Opportunitätskosten |
| **3.15** | Parkplatzflächen | 1% | | 1 | | | über Parkhaus |

**Standort Flugfeld Nord-Östlich / "Campus"**

| lfd. Nr. | Kriterium | Gewichtung | Punkte Wertebereich 0 | 1 | 2 | 3 | Definition/Bemerkung zur Bewertung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1.0** | **Lage** | | | | | | |
| 1.1 | Geographische Position zum maßgeblichen Patienteneinzugsgebiet | 4% | | | | 3 | im aktuellen Patienteneinzugsgebiet; optimal an A81 und B464 angebunden |
| 1.2 | Wettbewerbssituation | 2% | | | | 3 | keine zusätzliche räumlich bedingter Wettbewerbsdruck auf Bestandshäuser des KVSW, gute Anbindung |
| 1.3 | Ambiente / Standortimage | 1% | | 1 | | | je nach Einbezug der vorderen Lage ist das Gebiet hochwertig bzw. nachgeordnet, sehr nah an Autobahn |
| 1.4 | Akzeptanz (Stadtentwicklung zw. BB/Sifi) | 6% | | | | 3 | 2/3 BB-Gemarkung; 1/3 SI-Gemarkung |
| 1.5 | Ökologie / Luft / Lärm | | | | | | |
| 1.5.1 | Ökologische Restriktionen (Biotop?; notwendige Ausgleichsmaßnahmen?) | 1% | | | | 3 | keine |
| 1.5.2 | Emissionsanforderungen (Lärm-/Schallschutzemission) | 1% | | | | 3 | keine |
| 1.5.3 | sonstige Emissionen (Schadstoffe wg. Gebäudebetrieb) | 1% | | | | 3 | voraussichtlich, es liegt jedoch noch kein Bebauungsplan vor |
| 1.5.4 | Schallimmisionsschutz | 1% | | 1 | | | passive Schallschutzmaßnahmen |
| **2.0** | **Erschließung** | | | | | | |
| 2.1 | Erschließung durch bestehendes übergordnetes Verkehrsnetz allg. | 6% | | | 2 | | kompliziert über Tunnel mit folgender Auffahrt |
| 2.2 | Erschließungsaufwand zur Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz | 6% | | | 2 | | Anbindung an Tunnel erforderlich |
| 2.3 | Hubschrauber | 6% | | | 2 | | gegeben; Hindernisfreiheit in Anflugwinkel von 8% (Gutachten eines Sachverständigen nach LuftVZO §51 über Eignung des Landeplatzes) |
| 2.4 | Anbindung ÖPNV | | | | | | |
| 2.4.1 | Bus | 4% | | | | 3 | entsprechend Wechselbeziehungen der Verkehrsströme zur Inanspruchnahme |
| 2.4.2 | S-Bahn | 1% | | | | 3 | fußläufig erreichbar, ca. 1 km |
| 2.4.3 | Bahn | 1% | | | | 3 | fußläufig erreichbar, ca. 1 km |
| 2.5 | Anbindung Lastverkehr (Güterver- und -entsorgung) | 3% | | | | 3 | Zu-/ Abfahrt Autobahn |
| **3.0** | **Grundstück** | | | | | | |
| **3.1** | Bebauungsplan | 5% | | | 2 | | nur städtebaulicher Rahmenplan, Mischgebiet |
| **3.2** | nachbarschaftliches Einspruchsrisiko | 2% | | | 2 | | gering, hängt von der zeitlichen Reihenfolge Wohnbebauung zu Bebauungsplan KH ab |
| **3.3** | Geschossflächenzahl (GFZ) zur Grundstückfläche | 3% | | | | 3 | lt. Rahmenplan bis 200m |
| **3.4** | Grundstücksgröße (unter Berücksichtigung der GRZ zur Grundstücksfläche) | 7% | | 1 | | | bis Verlegung "OHR" nur 3ha verfügbar - bei Einigung über Abstandsflächen wären 4,7ha mgl., die erforderliche Gesamtfläche ist erst nach dem Ausbau A81 mit Deckel verfügbar (Ohr entfällt) - vermuteter zeithorizont: 2014 Beschluss, 2016 Baubeginn, Verfügbarkeit frühestens 2020 - Einhaltung 40m Abstand zur A81 voraussichtlich nicht mgl. |
| **3.5** | Grundstückszuschnitt | 4% | | 1 | | | |
| **3.6** | Topografie | 4% | | | 2 | | leichter Hügel Autobahnauffahrt unter 10m |
| **3.7** | Standortflexibilität Logistikkonzept | 4% | | | 2 | | unterirdisch vorgesehen |
| **3.8** | Baugrund Risiko | 3% | | | 2 | | Torf und Ablagerung, Pfahlgründung |
| **3.9** | Erweiterbarkeit | 3% | 0 | | | | in keinster Weise |
| **3.10** | Verfügbarkeit | 7% | 0 | | | | mehr als 2 Jahre |
| **3.11** | Altlasten | 1% | | | 2 | | Boden ist entsorgungsrelevant, Z1 |
| **3.12** | Eigentumsverhältnisse | 6% | | | 2 | | einfache Struktur, ein Eigentümer |
| **3.13** | Bestandsschutz | 1% | | | | 3 | keinen |
| **3.14** | Grundstückserwerb | 6% | | | 2 | | |
| **3.15** | Parkplatzflächen | 1% | | 1 | | | |

**Standort Friedrich-Gerstlacher Straße**

| lfd. Nr. | Kriterium | Gewichtung | Punkte Wertebereich 0 | 1 | 2 | 3 | Definition/Bemerkung zur Bewertung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1.0** | **Lage** | | | | | | |
| 1.1 | Geographische Position zum maßgeblichen Patienteneinzugsgebiet | 4% | | | | 3 | im Patienteneinzugsgebiet, Anbindung über A81 |
| 1.2 | Wettbewerbssituation | 2% | | | | 3 | keine zusätzliche räumlich bedingter Wettbewerbsdruck auf Bestandshäuser des KVSW, gute Anbindung an Stuttgarter Raum |
| 1.3 | Ambiente / Standortimage | 1% | | | | 3 | Naturnah |
| 1.4 | Akzeptanz (Stadtentwicklung zw. BB/Sifi) | 6% | | | | 3 | BB mit Tendenz Rtg. Sindelfingen |
| 1.5 | Ökologie / Luft / Lärm | | | | | | |
| 1.5.1 | Ökologische Restriktionen (Biotop?; notwendige Ausgleichsmaßnahmen?) | 1% | | 1 | | | Naturschutzgebiet, Ausgleichsfläche müsste wahrscheinlich im Verhältnis 1:2 bzw. 1:3 geboten werden |
| 1.5.2 | Emissionsanforderungen (Lärm-/Schallschutzemission) | 1% | | | | 3 | voraussichtlich nicht |
| 1.5.3 | sonstige Emissionen (Schadstoffe wg. Gebäudebetrieb) | 1% | | | | 3 | voraussichtlich nicht |
| 1.5.4 | Schallimmisionsschutz | 1% | | | | 3 | voraussichtlich nicht |
| **2.0** | **Erschließung** | | | | | | |
| 2.1 | Erschließung durch bestehendes übergordnetes Verkehrsnetz allg. | 6% | | | 2 | | optimale Ost-West (A81), sonst Landstraße oder Stadtverkehr |
| 2.2 | Erschließungsaufwand zur Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz | 6% | | | 2 | | periphär vom bestehendem Straßennetz |
| 2.3 | Hubschrauber | 6% | | 1 | | | Hochspannungsleitung neben S-Bahn nach Gutachten zu bewerten |
| 2.4 | Anbindung ÖPNV | | | | | | |
| 2.4.1 | Bus | 4% | | | | 3 | entsprechend Wechselbeziehungen der Verkehrsströme zur Inanspruchnahme |
| 2.4.2 | S-Bahn | 1% | | | | 3 | fußläufig erreichbar, ca. 1 km |
| 2.4.3 | Bahn | 1% | | | 2 | | Bus erforderlich |
| 2.5 | Anbindung Lastverkehr (Güterver- und -entsorgung) | 3% | | | | 3 | A81 |
| **3.0** | **Grundstück** | | | | | | |
| **3.1** | Bebauungsplan | 5% | 0 | | | | Grünzesur, Waldverdichtungsgebiet: beides wesentliche Ziele der Regionalplanung, die nahezu unveränderbar sind; außerdem Vorbehaltsfläche für Naturschutz und Lage an der Bahntrasse, welche um das 3. Gleis erweitert werden soll |
| **3.2** | nachbarschaftliches Einspruchsrisiko | 2% | | 1 | | | im Rahmen des Naturschutzes |
| **3.3** | Geschossflächenzahl (GFZ) zur Grundstückfläche | 3% | | | | 3 | gegeben, da Bebauungsplan auf Projekt zugeschnitten werden würde |
| **3.4** | Grundstücksgröße (unter Berücksichtigung der GRZ zur Grundstücksfläche) | 7% | | | 2 | | ausreichende Fläche, jedoch wahrscheinlich Einschränkung durch Topgrafie |
| **3.5** | Grundstückszuschnitt | 4% | | | | 3 | |
| **3.6** | Topografie | 4% | | 1 | | | mehr als 10m, schwierig zu beurteilen, (1:15000) |
| **3.7** | Standortflexibilität Logistikkonzept | 4% | | | | 3 | flexibel |
| **3.8** | Baugrund Risiko | 3% | | 1 | | | keine Info |
| **3.9** | Erweiterbarkeit | 3% | | | | 3 | ausreichend gegeben |
| **3.10** | Verfügbarkeit | 7% | 0 | | | | langer, wenig Erfolgsversprechender Prozess zur Erstellung eines rechtsfähigen Bauplanes |
| **3.11** | Altlasten | 1% | | | | 3 | keine |
| **3.12** | Eigentumsverhältnisse | 6% | | | 2 | | falls es der Stadt gehört, sonst 3 |
| **3.13** | Bestandsschutz | 1% | | 1 | | | im Rahmen des Naturschutzes mit Ausgleichsfläche |
| **3.14** | Grundstückserwerb | 6% | | 1 | | | |
| **3.15** | Parkplatzflächen | 1% | | | 2 | | voraussichtlich über Parkhaus, aber Verbrauch von mehr Naturschutz |

TEAMPLAN

**Standort Gewann Grenzweg**

| lfd. Nr. | Kriterium | Gewichtung | Punkte Wertebereich | | | | Definition/Bemerkung zur Bewertung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 0 | 1 | 2 | 3 | |
| **1.0** | **Lage** | | | | | | |
| 1.1 | Geographische Position zum maßgeblichen Patienteneinzugsgebiet | 4% | | | | 3 | im einzugsstärksten Gebiet, optimal an A81 und B464 |
| 1.2 | Wettbewerbssituation | 2% | | | | 3 | keine zusätzliche räumlich bedingter Wettbewerbsdruck auf Bestandshäuser des KVSW, gute Anbindung an Stuttgarter Raum |
| 1.3 | Ambiente / Standortimage | 1% | | | | 3 | viel Wald/Natur; Villenviertel |
| 1.4 | Akzeptanz (Stadtentwicklung zw. BB/Sifi) | 6% | | 1 | | | deutlich im Kreis BB |
| 1.5 | Ökologie / Luft / Lärm | | | | | | |
| 1.5.1 | Ökologische Restriktionen (Biotop?; notwendige Ausgleichsmaßnahmen?) | 1% | | 1 | | | vermutlich Ausgleich erforderlich, erst nach Bebauungsplan mit erforderlichen Umweltbericht zu entscheiden |
| 1.5.2 | Emissionsanforderungen (Lärm-/Schallschutzemission) | 1% | | | | 3 | nicht erforderlich |
| 1.5.3 | sonstige Emissionen (Schadstoffe wg. Gebäudebetrieb) | 1% | | | | 3 | nicht erforderlich |
| 1.5.4 | Schallimmisionsschutz | 1% | | | | 3 | nicht erforderlich |
| **2.0** | **Erschließung** | | | | | | |
| 2.1 | Erschließung durch bestehendes übergordnetes Verkehrsnetz allg. | 6% | | | | 3 | optimal an Nord-Süd- und Ost-West-Ausrichtung |
| 2.2 | Erschließungsaufwand zur Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz | 6% | | | 2 | | periphär vom bestehendem Straßennetz |
| 2.3 | Hubschrauber | 6% | | | | 3 | relativ autark gelegen |
| 2.4 | Anbindung ÖPNV | | | | | | |
| 2.4.1 | Bus | 4% | | | | 3 | entsprechend Wechselbeziehungen der Verkehrsströme zur Inanspruchnahme |
| 2.4.2 | S-Bahn | 1% | | | | 3 | fußläufig erreichbar, ca. 1 km |
| 2.4.3 | Bahn | 1% | | | 2 | | Umsteigen mit S-Bahn |
| 2.5 | Anbindung Lastverkehr (Güterver- und -entsorgung) | 3% | | | | 3 | B464, Herrenberger Straße |
| **3.0** | **Grundstück** | | | | | | |
| **3.1** | Bebauungsplan | 5% | | | 2 | | liegt nicht vor, aktuell Grünflächen gemäß Flächennutzungsplan; Innenbereich nach §34 Baurecht; keine regionalen Belange |
| **3.2** | nachbarschaftliches Einspruchsrisiko | 2% | | | 2 | | liegt nicht vor; wäre verkehrstechnisch zu prüfen wg. sog. allg. Betroffenheit |
| **3.3** | Geschossflächenzahl (GFZ) zur Grundstückfläche | 3% | | | | 3 | abhängig vom Bebauungsplan, vermutlich flexibel realisierbar |
| **3.4** | Grundstücksgröße (unter Berücksichtigung der GRZ zur Grundstücksfläche) | 7% | | | 2 | | Grundstück ist in der Breite begrenzt, erfüllt aber die Mindestanforderungen |
| **3.5** | Grundstückszuschnitt | 4% | | | 2 | | in der Breite begrenzt |
| **3.6** | Topografie | 4% | | 1 | | | mehr als 10m Höhendifferenz |
| **3.7** | Standortflexibilität Logistikkonzept | 4% | | | | 3 | sehr flexibel |
| **3.8** | Baugrund Risiko | 3% | | | 2 | | sehr hochwertiger Boden - ist mit Amt für Landwirtschaft abzustimmen |
| **3.9** | Erweiterbarkeit | 3% | | | | 3 | 158.000m² |
| **3.10** | Verfügbarkeit | 7% | 0 | | | | Vermutung durch Stadtplanungsamt BB, da seit mehreren Jahrzehnten kein Kauf zu Stande kommt; mind. 1,5 Jahre durch Erstellung eines Bebauungsplanes; langer Prozess |
| **3.11** | Altlasten | 1% | | | | 3 | keine |
| **3.12** | Eigentumsverhältnisse | 6% | 0 | | | | heterogene Eigentümerstruktur, überwiegend private Landwirte (Einzeleingentümer & Pächter) |
| **3.13** | Bestandsschutz | 1% | | | 2 | | landwirtschaftliche Fläche |
| **3.14** | Grundstückserwerb | 6% | | 1 | | | |
| **3.15** | Parkplatzflächen | 1% | | | | 3 | Freiflächenparkplätze |

**Standort Gewann Häslach**

| lfd. Nr. | Kriterium | Gewichtung | Punkte Wertebereich 0 | 1 | 2 | 3 | Definition/Bemerkung zur Bewertung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1.0** | **Lage** | | | | | | |
| 1.1 | Geographische Position zum maßgeblichen Patienteneinzugsgebiet | 4% | | | | 3 | im Patienteneinzugsgebiet, Anbindung über B464 und L1183 |
| 1.2 | Wettbewerbssituation | 2% | | | | 3 | kein zusätzlicher, räumlich bedingter Wettbewerbsdruck auf Bestandshäuser des KVSW |
| 1.3 | Ambiente / Standortimage | 1% | | | 2 | | landschaftliches Umfeld, wobei Planung eines Gewerbegebietes |
| 1.4 | Akzeptanz (Stadtentwicklung zw. BB/Sifi) | 6% | | 1 | | | abseits der Stadtkerne Sindelfingen und Böbingen |
| 1.5 | Ökologie / Luft / Lärm | | | | | | |
| 1.5.1 | Ökologische Restriktionen (Biotop?; notwendige Ausgleichsmaßnahmen?) | 1% | | 1 | | | Landschaftsschutzgebiet im Norden; schützenswertes Biotop im Sinne des § 32 BNatschG im Osten; Eingriffs-/Ausgleichsbilanz liegt nicht vor; Vorkommen der streng geschützten Zauneidechse sowie versch. europäisch geschützter Vogelarten; Insbesondere für die Zauneidechse ist ein vorgezogener Ausgleich erforderlich |
| 1.5.2 | Emissionsanforderungen (Lärm-/Schallschutzemission) | 1% | | | | 3 | sowohl tags als auch nachts mit Lärmemissionen der am Südrand vorbeiführenden L1183 sowie der am Westrand vorbeiführenden K1004 belastet; die Lärmbelastung nimmt von den Straßen (tags teils > 69 dB(A), nachts teils > 59 dB(A)) in Richtung Nordosten (tags < 54 dB(A), nachts < 44 dB(A)) ab |
| 1.5.3 | sonstige Emissionen (Schadstoffe wg. Gebäudebetrieb) | 1% | | | | 3 | derzeit ist von einer Belastung unbekannten Ausmaßes durch Luftschadstoffe (Straßenverkehr) und Staub (benachbart liegender, im Abbau befindlicher Steinbruch, einschl. Ab- und Zufahrt mit Lkw) auszugehen; Geruchsbelastungen von dem angrenzenden landwirtschaftlichen Betrieb können nicht ausgeschlossen werden |
| 1.5.4 | Schallimmisionsschutz | 1% | | | 2 | | durch die Nähe zur L1183 und K1004 sowie zum Steinbruch könnten Schutzmaßnahmen erforderlich werden |
| **2.0** | **Erschließung** | | | | | | |
| 2.1 | Erschließung durch bestehendes übergordnetes Verkehrsnetz allg. | 6% | | | 2 | | direkte Lage an der L1183 und K1004; alle Ortsteile der Städte Sindelfingen und Böblingen sind von hier gut zu erreichen - jedoch relativ weite Entfernung von Schnellstraßen |
| 2.2 | Erschließungsaufwand zur Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz | 6% | | | | 3 | nicht erforderlich |
| 2.3 | Hubschrauber | 6% | | | 2 | | Plangebiet liegt außerhalb des Siedlungsbereichs von Darmsheim; in ca. 1 km Entfernung verläuft westlich des Plangebiets eine Hochspannungsleitung |
| 2.4 | Anbindung ÖPNV | | | | | | |
| 2.4.1 | Bus | 4% | | | | 3 | entsprechend Wechselbeziehungen der Verkehrsströme zur Inanspruchnahme |
| 2.4.2 | S-Bahn | 1% | | 1 | | | schlecht erreichbar, keine Anbindung an ÖPNV |
| 2.4.3 | Bahn | 1% | | 1 | | | schlecht erreichbar, keine Anbindung an ÖPNV |
| 2.5 | Anbindung Lastverkehr (Güterver- und -entsorgung) | 3% | | 1 | | | befriedigend; die A81 ist über die L1183 und die B464 erreichbar |
| **3.0** | **Grundstück** | | | | | | |
| **3.1** | Bebauungsplan | 5% | 0 | | | | regionaler Grünzug, Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft, Vorbehaltsgebiet für Landschaftsentwicklung, eventuell ist ein Überschwemmungsgebiet und ein Landschaftsschutzgebiet betroffen; Aufstellungsbeschluss ist gefasst, mit dem Ziel ein innovatives Gewerbegebiet zu entwickeln |
| **3.2** | nachbarschaftliches Einspruchsrisiko | 2% | | | 2 | | Einspruchsrisiko besteht evtl. durch den im Norden angrenzenden landwirtschafltichen Betrieb mit Viehhaltung und den westlich angrenzenden Steinbruch |
| **3.3** | Geschossflächenzahl (GFZ) zur Grundstückfläche | 3% | | | | 3 | es liegen noch keine Angaben zur GFZ vor; bei einer Orientierung an § 17 BauNVO ist von einer GFZ von 2,4 auszugehen |
| **3.4** | Grundstücksgröße (unter Berücksichtigung der GRZ zur Grundstücksfläche) | 7% | | | | 3 | inklusive Erschließung, Landschaftsschutzgebiet, Biotop und unüberbaubareer Randbereiche entlang der K1004 und L1183 beträgt die Fläche des Planbereichs ca. 11 ha (ca. 400 m X ca. 250 m); es liegen noch keine Angaben zur GRZ vor; bei einer Orientierung an § 17 BauNVO ist von einer GRZ von 0,8 auszugehen |
| **3.5** | Grundstückszuschnitt | 4% | | 1 | | | keine Aussage möglich; Umlegungsverfahren läuft noch |
| **3.6** | Topografie | 4% | | 1 | | | Gelände gliedert sich in drei einzelne Ebenen, die von Westen nach Osten ansteigen (438 m, 443 m und 447 m ü. NN.); am nördlichen Rand liegt ein bis zu 10 m tiefer Graben (Buchentalgraben); am östlichen Rand verläuft ein von Süden nach Norden ansteigender Geländeversprung von bis zu 8 m |
| **3.7** | Standortflexibilität Logistikkonzept | 4% | | | | 3 | siehe Grundstückgröße |
| **3.8** | Baugrund Risiko | 3% | | | 2 | | ein geologisches Gutachten liegt nicht vor; nahezu im gesamten Plangebiet sind die quasi-natürlichen Böden überschüttet; die Überdeckung wächst von Süden nach Norden bis zum Taleinschnitt (Buchentalgraben) auf bis zu 10 m an; möglicherweise blieb die südöstliche Teilfläche von Aufschüttung weitgehend verschont |
| **3.9** | Erweiterbarkeit | 3% | | | | 3 | aufgrund des nördlich angrenzenden Landschaftsschutzgebietes nur in östliche Richtung - unter Berücksichtigung des schützenswerten Biotops und des Rheinsträßles - denkbar |
| **3.10** | Verfügbarkeit | 7% | 0 | | | | schwieriger Erwerb durch Eigentümerstruktur |
| **3.11** | Altlasten | 1% | | 1 | | | am Nordrand liegt auf einer ca. 1,8 ha großen Fläche eine Altablagerung: 00739-000 AA Buchental (SIN 285) |
| **3.12** | Eigentumsverhältnisse | 6% | | 1 | | | Flächen befinden sich überwiegend im Besitz von 6 Eigentümern; ca. 90% privat und ca. 10% städtisch |
| **3.13** | Bestandsschutz | 1% | | 1 | | | besteht in dem Gebiet für die genehmigten und ausgeübten Nutzungen; Betriebsgelände der Fa. Schäfer GmbH & Co. KG wird derzeit freigeräumt |
| **3.14** | Grundstückserwerb | 6% | | 1 | | | schwierig |
| **3.15** | Parkplatzflächen | 1% | | | | 3 | |

TEAMPLAN

**Standort Gewann Runs**

| lfd. Nr. | Kriterium | Gewichtung | Punkte Wertebereich | | | | Definition/Bemerkung zur Bewertung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 0 | 1 | 2 | 3 | |
| **1.0** | **Lage** | | | | | | |
| 1.1 | Geographische Position zum maßgeblichen Patienteneinzugsgebiet | 4% | | | | 3 | im Patienteneinzugsgebiet; Ost-West-Anbindung über A81, Nord-Süd: B464 |
| 1.2 | Wettbewerbssituation | 2% | | | | 3 | keine zusätzliche räumlich bedingter Wettbewerbsdruck auf Bestandshäuser des KVSW, gute Anbindung an Stuttgarter Raum |
| 1.3 | Ambiente / Standortimage | 1% | | | | 3 | viel Wald/Natur |
| 1.4 | Akzeptanz (Stadtentwicklung zw. BB/Sifi) | 6% | | | | 3 | kann auf Gemarkung gesetzt werden |
| 1.5 | Ökologie / Luft / Lärm | | | | | | |
| 1.5.1 | Ökologische Restriktionen (Biotop?; notwendige Ausgleichsmaßnahmen?) | 1% | | 1 | | | vermutlich Ausgleich erforderlich, erst nach Bebauungsplan mit erforderlichen Umweltbericht zu entscheiden |
| 1.5.2 | Emissionsanforderungen (Lärm-/Schallschutzemission) | 1% | | | | 3 | nicht erforderlich |
| 1.5.3 | sonstige Emissionen (Schadstoffe wg. Gebäudebetrieb) | 1% | | | | 3 | nicht erforderlich |
| 1.5.4 | Schallimmisionsschutz | 1% | | | | 3 | nicht erforderlich |
| **2.0** | **Erschließung** | | | | | | |
| 2.1 | Erschließung durch bestehendes übergordnetes Verkehrsnetz allg. | 6% | | | | 3 | optimal an Nord-Süd- und Ost-West-Ausrichtung |
| 2.2 | Erschließungsaufwand zur Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz | 6% | | | 2 | | periphär vom bestehendem Straßennetz |
| 2.3 | Hubschrauber | 6% | | | | 3 | relativ autark gelegen |
| 2.4 | Anbindung ÖPNV | | | | | | |
| 2.4.1 | Bus | 4% | | | | 3 | entsprechend Wechselbeziehungen der Verkehrsströme zur Inanspruchnahme |
| 2.4.2 | S-Bahn | 1% | | 1 | | | kein direkter S-Bahn-Anschluss, Anbindung mit Bus |
| 2.4.3 | Bahn | 1% | | 1 | | | Bus erforderlich |
| 2.5 | Anbindung Lastverkehr (Güterver- und -entsorgung) | 3% | | | | 3 | B464, Böblinger Straße |
| **3.0** | **Grundstück** | | | | | | |
| **3.1** | Bebauungsplan | 5% | 0 | | | | Grünzesur, Vorbehalt für Landwirtschaft (beides Ausschluss durch Regionalplanung), weiterhin Überschwemmungsgebiet & Landschaftsschutzgebiet |
| **3.2** | nachbarschaftliches Einspruchsrisiko | 2% | | | 2 | | liegt nicht vor; wäre verkehrstechnisch zu prüfen wg. sog. allg. Betroffenheit |
| **3.3** | Geschossflächenzahl (GFZ) zur Grundstückfläche | 3% | | | | 3 | abhängig vom Bebauungsplan, vermutlich flexibel realisierbar |
| **3.4** | Grundstücksgröße (unter Berücksichtigung der GRZ zur Grundstücksfläche) | 7% | | | | 3 | flexibel |
| **3.5** | Grundstückszuschnitt | 4% | | | | 3 | flexibel |
| **3.6** | Topografie | 4% | | | | 3 | eben |
| **3.7** | Standortflexibilität Logistikkonzept | 4% | | | | 3 | flexibel |
| **3.8** | Baugrund Risiko | 3% | | 1 | | | keine Info |
| **3.9** | Erweiterbarkeit | 3% | | | | 3 | Erweiterungsfläche auch mit Gewann Seiler mgl. |
| **3.10** | Verfügbarkeit | 7% | 0 | | | | aufgrund der Eigentümerstruktur als schwierig/langjährig einzuschätzen; weiterhin langer, wenig Erfolgsversprechender Prozess zur Erstellung eines rechtsfähigen Bauplanes |
| **3.11** | Altlasten | 1% | | 1 | | | keine Info |
| **3.12** | Eigentumsverhältnisse | 6% | 0 | | | | überwiegend private Landwirte (Einzeleigentümer & Pächter); Verkauf schwierig lt. Stadtplanung BB |
| **3.13** | Bestandsschutz | 1% | | | 2 | | landwirtschaftliche Fläche |
| **3.14** | Grundstückserwerb | 6% | | 1 | | | |
| **3.15** | Parkplatzflächen | 1% | | | | 3 | Freiflächenparkplätze |

**Standort Gewann Seiler**

| lfd. Nr. | Kriterium | Gewichtung | Punkte Wertebereich | | | | Definition/Bemerkung zur Bewertung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 0 | 1 | 2 | 3 | |
| **1.0** | **Lage** | | | | | | |
| 1.1 | Geographische Position zum maßgeblichen Patienteneinzugsgebiet | 4% | | | | 3 | im Patienteneinzugsgebiet, Ost-West-Anbindung über A81. Nord-Süd: B464 |
| 1.2 | Wettbewerbssituation | 2% | | | | 3 | keine zusätzliche räumlich bedingter Wettbewerbsdruck auf Bestandshäuser des KVSW, gute Anbindung an Stuttgarter Raum |
| 1.3 | Ambiente / Standortimage | 1% | | | | 3 | viel Wald/Natur |
| 1.4 | Akzeptanz (Stadtentwicklung zw. BB/Sifi) | 6% | | | | 3 | kann auf Gemarkung gesetzt werden |
| 1.5 | Ökologie / Luft / Lärm | | | | | | |
| 1.5.1 | Ökologische Restriktionen (Biotop?; notwendige Ausgleichsmaßnahmen?) | 1% | | 1 | | | zum großen Teil derzeit landwirtschaftlich genutzte Flächen mit quasi natürlichen, sehr fruchtbaren Böden; hoher Ausgleich für Eingriff ins Schutzgut Boden. Grundwasserflurabstand mind. 7m, nach Norden hin größer werdend. Keine geschützten Biotope; Vorkommen von europäisch geschützten |
| 1.5.2 | Emissionsanforderungen (Lärm-/Schallschutzemission) | 1% | | | | 3 | |
| 1.5.3 | sonstige Emissionen (Schadstoffe wg. Gebäudebetrieb) | 1% | | | | 3 | |
| 1.5.4 | Schallimmisionsschutz | 1% | | | 2 | | Im Osten Lärmauswirkungen der stark befahrenen Gottlieb-Daimler-Straße (randl. bis 74 dB(A) am Tag, ähnlich nachts, nach Osten hin rasch abnehmend) sowie Industrie (bis 50 db(A) am Tag sowie bis 40 dB(A) nachts). Damit verbunden entsprechend höhere Luftschadstoffbelastung, Planungsgebiet liegt allerdings auf windabgewandter Seite und dürfte deswegen nicht so stark belastet sein (aktuelle Daten liegen nicht vor). |
| **2.0** | **Erschließung** | | | | | | |
| 2.1 | Erschließung durch bestehendes übergordnetes Verkehrsnetz allg. | 6% | | | | 3 | Gebiet entlang der Gottlieb-Daimler-Straße gelegen; aufgrund der direkten Nähe zur Autobahnanschlussstelle Böblingen-Hulb besteht eine gute MIV-Anbindung in die Region; aufgrund der dezentralen Lage ist die Entfernung zu den Kernbereichen von Sindelfingen und Böblingen im Vergleich zur Tübinger Allee größer |
| 2.2 | Erschließungsaufwand zur Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz | 6% | | | 2 | | periphär vom bestehendem Straßennetz |
| 2.3 | Hubschrauber | 6% | | | | 3 | relativ autark gelegen |
| 2.4 | Anbindung ÖPNV | | | | | | |
| 2.4.1 | Bus | 4% | | | | 3 | entsprechend Wechselbeziehungen der Verkehrsströme zur Inanspruchnahme |
| 2.4.2 | S-Bahn | 1% | | 1 | | | kein direkter S-Bahn-Anschluss, Anbindung mit Bus |
| 2.4.3 | Bahn | 1% | | 1 | | | Bus erforderlich |
| 2.5 | Anbindung Lastverkehr (Güterver- und -entsorgung) | 3% | | | | 3 | B464, Böblinger Straße |
| **3.0** | **Grundstück** | | | | | | |
| **3.1** | Bebauungsplan | 5% | | 1 | | | Grünzesur - müsste in östliche Richtung verschoben werden (Fläche einschränkend) |
| **3.2** | nachbarschaftliches Einspruchsrisiko | 2% | | | 2 | | da keine direkte Wohnnutzung angrenzt und nur wenige private Eigentümer im Gebiet vorhanden sind, ist das Einspruchsrisiko vermutlich als eher gering einzuschätzen |
| **3.3** | Geschossflächenzahl (GFZ) zur Grundstückfläche | 3% | | | 2 | | * im Bereich des B-Plans 29/1.0 ist eine GFZ von 1,2 festgesetzt<br>- im B-Plan-Entwurf 29/03 sind noch keine Angaben zur GFZ enthalten (hier gibt es ein Städtebaul. Konzept) |
| **3.4** | Grundstücksgröße (unter Berücksichtigung der GRZ zur Grundstücksfläche) | 7% | | | 2 | | Fläche des Bebauungsplanentwurfs 29/03 beträgt ca. 13 ha. |
| **3.5** | Grundstückszuschnitt | 4% | | | 2 | | ist vom Ergebnis des Bebauungsplanverfahrens abhängig |
| **3.6** | Topografie | 4% | | | | 3 | eben |
| **3.7** | Standortflexibilität Logistikkonzept | 4% | | | 2 | | ist vom Ergebnis des Bebauungsplanverfahrens abhängig |
| **3.8** | Baugrund Risiko | 3% | | | | 3 | keines |
| **3.9** | Erweiterbarkeit | 3% | | | 2 | | Baulicher Außenbereich beschränkt Erweiterungsmöglichkeiten bzw. macht eine Bauleitplanung erforderlich |
| **3.10** | Verfügbarkeit | 7% | | 1 | | | Bereitschaft zur Veräußerung der privaten Grundstücke schwierig; in der Sitzungsvorlage zum Aufstellungsbeschluss für den B-Plan 29/03 wird die Durchführung eines gesetzlichen Umlegungsverfahrens empfohlen - Veräußerung potenziell gegeben, weil im Aufstellungsbeschluss Bauland definiert ist |
| **3.11** | Altlasten | 1% | | 1 | | | keine Anhaltspunkte |
| **3.12** | Eigentumsverhältnisse | 6% | 0 | | | | private Eigentümer |
| **3.13** | Bestandsschutz | 1% | | 1 | | | landwirtschaftliche Fläche (im Rahmen der akt. Nutzung) |
| **3.14** | Grundstückserwerb | 6% | | 1 | | | |
| **3.15** | Parkplatzflächen | 1% | | | | 3 | Freiflächenparkplätze |

TEAMPLAN

**Standort Gewann Stöckach**

| lfd. Nr. | Kriterium | Gewichtung | Punkte Wertebereich | | | | Definition/Bemerkung zur Bewertung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 0 | 1 | 2 | 3 | |
| **1.0** | **Lage** | | | | | | |
| 1.1 | Geographische Position zum maßgeblichen Patienteneinzugsgebiet | 4% | | | | 3 | im einzugsstärksten Gebiet, optimal an A81 und B464 |
| 1.2 | Wettbewerbssituation | 2% | | | | 3 | keine zusätzliche räumlich bedingter Wettbewerbsdruck auf Bestandshäuser des KVSW, gute Anbindung an Stuttgarter Raum |
| 1.3 | Ambiente / Standortimage | 1% | | | | 3 | viel Wald/Natur; Villenviertel |
| 1.4 | Akzeptanz (Stadtentwicklung zw. BB/Sifi) | 6% | | 1 | | | deutlich im Kreis BB |
| 1.5 | Ökologie / Luft / Lärm | | | | | | |
| 1.5.1 | Ökologische Restriktionen (Biotop?; notwendige Ausgleichsmaßnahmen?) | 1% | | 1 | | | vermutlich Ausgleich erforderlich, erst nach Bebauungsplan mit erforderlichen Umweltbericht zu entscheiden |
| 1.5.2 | Emissionsanforderungen (Lärm-/Schallschutzemission) | 1% | | | | 3 | nicht erforderlich |
| 1.5.3 | sonstige Emissionen (Schadstoffe wg. Gebäudebetrieb) | 1% | | | | 3 | nicht erforderlich |
| 1.5.4 | Schallimmisionsschutz | 1% | | | | 3 | nicht erforderlich |
| **2.0** | **Erschließung** | | | | | | |
| 2.1 | Erschließung durch bestehendes übergordnetes Verkehrsnetz allg. | 6% | | | | 3 | optimal an Nord-Süd- und Ost-West-Ausrichtung |
| 2.2 | Erschließungsaufwand zur Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz | 6% | | | 2 | | periphär vom bestehendem Straßennetz |
| 2.3 | Hubschrauber | 6% | | | | 3 | relativ autark gelegen |
| 2.4 | Anbindung ÖPNV | | | | | | |
| 2.4.1 | Bus | 4% | | | | 3 | entsprechend Wechselbeziehungen der Verkehrsströme zur Inanspruchnahme |
| 2.4.2 | S-Bahn | 1% | | | | 3 | fußläufig erreichbar, ca. 1 km |
| 2.4.3 | Bahn | 1% | | | 2 | | Umsteigen mit S-Bahn |
| 2.5 | Anbindung Lastverkehr (Güterver- und -entsorgung) | 3% | | | | 3 | B464, Herrenberger Straße |
| **3.0** | **Grundstück** | | | | | | |
| **3.1** | Bebauungsplan | 5% | | | 2 | | liegt nicht vor, aktuell Grünflächen gemäß Flächennutzungsplan; Innenbereich nach §34 Baurecht, keine regionalen Belange |
| **3.2** | nachbarschaftliches Einspruchsrisiko | 2% | | | 2 | | liegt nicht vor; wäre verkehrstechnisch zu prüfen wg. sog. allg. Betroffenheit |
| **3.3** | Geschossflächenzahl (GFZ) zur Grundstückfläche | 3% | | | | 3 | abhängig vom Bebauungsplan, vermutlich flexibel realisierbar |
| **3.4** | Grundstücksgröße (unter Berücksichtigung der GRZ zur Grundstücksfläche) | 7% | | | 2 | | Grundstück ist in der Breite begrenzt, erfüllt aber die Mindestanforderungen |
| **3.5** | Grundstückszuschnitt | 4% | | | 2 | | in der Breite begrenzt |
| **3.6** | Topografie | 4% | | | 2 | | unter 10 m Höhendifferenz |
| **3.7** | Standortflexibilität Logistikkonzept | 4% | | | | 3 | sehr flexibel |
| **3.8** | Baugrund Risiko | 3% | | | 2 | | sehr hochwertiger Boden - ist mit Amt für Landwirtschaft abzustimmen |
| **3.9** | Erweiterbarkeit | 3% | | | | 3 | mind. 93.000m² |
| **3.10** | Verfügbarkeit | 7% | 0 | | | | Vermutung durch Stadtplanungsamt BB, da seit mehreren Jahrzehnten; mind. 1,5 Jahre durch Erstellung eines Bebauungsplanes |
| **3.11** | Altlasten | 1% | | | | 3 | keine |
| **3.12** | Eigentumsverhältnisse | 6% | 0 | | | | überwiegend private Landwirte (Einzeleingentümer & Pächter) |
| **3.13** | Bestandsschutz | 1% | | | 2 | | landwirtschaftliche Fläche |
| **3.14** | Grundstückserwerb | 6% | | 1 | | | 80€ / m² = 5 Mio. € (Wertintensiv aufgrund der Ausgleichszahlungen) |
| **3.15** | Parkplatzflächen | 1% | | | | 3 | Freiflächenparkplätze |

**Standort Tübinger Allee**

| lfd. Nr. | Kriterium | Gewichtung | Punkte Wertebereich | | | | Definition/Bemerkung zur Bewertung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 0 | 1 | 2 | 3 | |
| **1.0** | **Lage** | | | | | | |
| 1.1 | Geographische Position zum maßgeblichen Patienteneinzugsgebiet | 4% | | | | 3 | im Patienteneinzugsgebiet; Ost-West-Anbindung über A81, Nord-Süd: L1185 |
| 1.2 | Wettbewerbssituation | 2% | | | | 3 | keine zusätzliche räumlich bedingter Wettbewerbsdruck auf Bestandshäuser des KVSW, gute Anbindung an Stuttgarter Raum |
| 1.3 | Ambiente / Standortimage | 1% | 0 | | | | Industriegebiet |
| 1.4 | Akzeptanz (Stadtentwicklung zw. BB/Sifi) | 6% | | | 2 | | |
| 1.5 | Ökologie / Luft / Lärm | | | | | | |
| 1.5.1 | Ökologische Restriktionen (Biotop?; notwendige Ausgleichsmaßnahmen?) | 1% | | | 2 | | brachliegende, zum großen Teil mit Gehölzen bewachsene, z.T. teilversiegelte Fläche; zwei Altstandorte; mäßig hoher Ausgleichsbedarf bei Eingriff ins Schutzgut Boden. Grundwasserflurabstand im Norden ca. 4m nach Süden hin zunehmend. Keine geschützten Biotope, Vorkommen der streng geschützten Art Zauneidechse sowie versch. Europäisch geschützter Vogelarten; insbes. vermutl. für Zauneidechse vorgezogener Ausgleich erforderlich. |
| 1.5.2 | Emissionsanforderungen (Lärm-/Schallschutzemission) | 1% | | | | 3 | |
| 1.5.3 | sonstige Emissionen (Schadstoffe wg. Gebäudebetrieb) | 1% | | | | 3 | |
| 1.5.4 | Schallimmisionsschutz | 1% | | 1 | | | hohe Lärmbelastung durch umgebende Straßen einschl. A81 (randl. bis zu 79 dB(A) am Tag und 74 dB(A) nachts) und umgebendes Gewerbe (bis 65 dB(A) am Tag, bis 50 dB(A) nachts), damit verbunden vermutl. erhöhte Luftschadstoffbelastung (aktuelle Daten liegen nicht vor) |
| **2.0** | **Erschließung** | | | | | | |
| 2.1 | Erschließung durch bestehendes übergordnetes Verkehrsnetz allg. | 6% | | | 2 | | überregional durch Autobahn gegeben, aber sonst immer durch die Stadt (wenn nicht die A81, dann immer Stadtverkehr nötig); direkt an der L1185 - Kernbereiche der Städte Sl und BB gut zu erreichen |
| 2.2 | Erschließungsaufwand zur Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz | 6% | | | | 3 | |
| 2.3 | Hubschrauber | 6% | | | 2 | | |
| 2.4 | Anbindung ÖPNV | | | | | | |
| 2.4.1 | Bus | 4% | | | | 3 | entsprechend Wechselbeziehungen der Verkehrsströme zur Inanspruchnahme |
| 2.4.2 | S-Bahn | 1% | | | 2 | | fußläufig 1,25 km |
| 2.4.3 | Bahn | 1% | | | 2 | | Bus erforderlich |
| 2.5 | Anbindung Lastverkehr (Güterver- und -entsorgung) | 3% | | | | 3 | gut, da direkte Lage an L 1185 (Rudolf-Diesel-Straße) / an A 81 |
| **3.0** | **Grundstück** | | | | | | |
| **3.1** | Bebauungsplan | 5% | | | 2 | | keine regionalen Belange; vorhandene Bebauungspläne setzen Gewerbegebiet fest, planungsrechtliche Neuordnung des Gebietes derzeit Gegenstand der Stadtentwicklung |
| **3.2** | nachbarschaftliches Einspruchsrisiko | 2% | | | | 3 | da keine direkte Wohnnutzung angrenzt (erst östlich der Bahntrasse) und nur wenige private Eigentümer im Gebiet vorhanden sind, ist das Einspruchsrisiko vermutlich als eher gering einzuschätzen; dieser Einschätzung liegt die Annahme zugrunde, dass die heute im Gebiet vorhandenen (privaten) Nutzungen im Zuge einer Krankenhausansiedlung im Vorfeld weichen und somit keine späteren Nachbarn darstellen |
| **3.3** | Geschossflächenzahl (GFZ) zur Grundstückfläche | 3% | | | | 3 | bestehende B-Pläne ohne Festsetzungen zur GFZ; bei einer Orientierung an § 17 BauNVO ist von einer GFZ von 2,4 auszugehen |
| **3.4** | Grundstücksgröße (unter Berücksichtigung der GRZ zur Grundstücksfläche) | 7% | | 1 | | | - Stadt Sindelfingen und Stadtwerke: 27.726 qm überwiegend unbebaute Fläche<br>- Private: 72.076 qm überwiegend bebaute Fläche (zwei verschiedene Eigentümer); andere Nutzung zuzuführen<br>- gesamt: 99.802 qm; zur Verfügung stehende Anteil unsicher |
| **3.5** | Grundstückszuschnitt | 4% | | 1 | | | keine Aussage möglich, da Umlegungsverfahren noch läuft; Länge: ca. 485m, Breite: 213m; Anteil der zur Verfügung steht unsicher |
| **3.6** | Topografie | 4% | | | | 3 | |
| **3.7** | Standortflexibilität Logistikkonzept | 4% | | | | 3 | |
| **3.8** | Baugrund Risiko | 3% | | | | 3 | liegt nicht vor |
| **3.9** | Erweiterbarkeit | 3% | | 1 | | | das Areal wird durch die Autobahn im Süden, die Gleistrasse im Osten und die Landesstraße im Westen sowie im nördlichenTeil abgegrenzt; eine Entwicklung über dieses Gebiet hinaus ist aus heutiger Sicht nicht darstellbar |
| **3.10** | Verfügbarkeit | 7% | 0 | | | | Klärung mit privaten Grundstückeigentümern notwendig (wahrschn. 5 Personen); hier Neuinvestitionen, die es unwahrscheinlich machen, dass die Eigentümer verkaufen |
| **3.11** | Altlasten | 1% | | 1 | | | sind in Teilbereichen vorhanden |
| **3.12** | Eigentumsverhältnisse | 6% | | 1 | | | - Stadt Sindelfingen und Stadtwerke: 27.726 qm überwiegend unbebaute Fläche<br>- Private: 72.076 qm überwiegend bebaute Fläche (zwei verschiedene Eigentümer)<br>- gesamt: 99.802 qm |
| **3.13** | Bestandsschutz | 1% | | | | 3 | |
| **3.14** | Grundstückserwerb | 6% | | | 2 | | nach Bodenrichtwertkarte 2011 (Zone 2200): 250€/qm bei einer GFZ von 2,2 |
| **3.15** | Parkplatzflächen | 1% | | 1 | | | Parkhaus |

**Standort Bunsenstraße**

| lfd. Nr. | Kriterium | Gewichtung | Punkte Wertebereich 0 | 1 | 2 | 3 | Definition/Bemerkung zur Bewertung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1.0** | **Lage** | | | | | | |
| 1.1 | Geographische Position zum maßgeblichen Patienteneinzugsgebiet | 4% | | | | 3 | unverändert zum aktuellen Standort, Einzugsgebiet aus Sindelfingen wird über A81 (Ausfahrt 23 oder 22) und K1057 erreichbar sein |
| 1.2 | Wettbewerbssituation | 2% | | | | 3 | unverändert zum aktuellen Standort |
| 1.3 | Ambiente / Standortimage | 1% | | | | 3 | landschaftliches Umfeld - viel Wald |
| 1.4 | Akzeptanz (Stadtentwicklung zw. BB/Sifi) | 6% | | 1 | | | Bevorzugung eines Bestandsstandortes, Streitpunkt |
| 1.5 | Ökologie / Luft / Lärm | | | | | | |
| 1.5.1 | Ökologische Restriktionen (Biotop?; notwendige Ausgleichsmaßnahmen?) | 1% | | 1 | | | Ausgleichsmaßnahmen aufgrund der Grünzäsur zu erwarten |
| 1.5.2 | Emissionsanforderungen (Lärm-/Schallschutzemission) | 1% | | | | 3 | keine besonderen erforderlich |
| 1.5.3 | sonstige Emissionen (Schadstoffe wg. Gebäudebetrieb) | 1% | | | | 3 | keine besonderen erforderlich |
| 1.5.4 | Schallimmisionsschutz | 1% | | | | 3 | nicht erforderlich, ruhige Waldlage |
| **2.0** | **Erschließung** | | | | | | |
| 2.1 | Erschließung durch bestehendes übergordnetes Verkehrsnetz allg. | 6% | | | 2 | | bereits vollständig ausgebaut; Ost-West-Ausrichtung A81 sonst K1057 (anstatt B464 die wird höher bewertet) in direkter Anbindung |
| 2.2 | Erschließungsaufwand zur Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz | 6% | | | | 3 | bereits vollständig angebunden |
| 2.3 | Hubschrauber | 6% | | | | 3 | bereits gegeben |
| 2.4 | Anbindung ÖPNV | | | | | | |
| 2.4.1 | Bus | 4% | | | | 3 | |
| 2.4.2 | S-Bahn | 1% | | 1 | | | Ergänzung mit Bus oder 25-30min Fußweg |
| 2.4.3 | Bahn | 1% | | | 2 | | Ergänzung mit Bus oder 25-30min Fußweg |
| 2.5 | Anbindung Lastverkehr (Güterver- und -entsorgung) | 3% | | | | 3 | unmittelbare Autobahnnähe ohne Durchfahrt des Stadtverkehrs bei Ausfahrt 22 |
| **3.0** | **Grundstück** | | | | | | |
| **3.1** | Bebauungsplan | 5% | | 1 | | | Regionaler Grünzug, Vorbehaltsgebiet für Naturschutz und Landschaftspflege, Wald im Verdichtungsraum, auch als Ziel der Landesplanung, sowie einem Landschaftsschutzgebiet; Zielabweichungsverfahren erforderlich; In der Alternative evtl. einfacher als Betriebserweiterung. |
| **3.2** | nachbarschaftliches Einspruchsrisiko | 2% | | | | 3 | besteht nicht |
| **3.3** | Geschossflächenzahl (GFZ) zur Grundstückfläche | 3% | | | | 3 | es liegen noch keine Angaben zur GFZ vor; es ist jedoch davon auszugehen, dass die erforderlichen Geschosse realisiert werden können |
| **3.4** | Grundstücksgröße (unter Berücksichtigung der GRZ zur Grundstücksfläche) | 7% | | | | 3 | ausreichende Fläche, mgl. wahrscheinlich Einschränkung durch Topgrafie (63.000m²) |
| **3.5** | Grundstückszuschnitt | 4% | | | | 3 | bietet ausreichend Flexibilität mit nahezu quadratischem Zuschnitt |
| **3.6** | Topografie | 4% | | 1 | | | Hanglage; Höhenunterschiede >14m bis 36m (deutlich höher 10m am Standort als auch in der Alternative) |
| **3.7** | Standortflexibilität Logistikkonzept | 4% | | | | 3 | siehe Grundstücksgröße, flexibel |
| **3.8** | Baugrund Risiko | 3% | | 1 | | | Es ist wenig konkretes bekannt, daher eine Vorsichtige Einschätzung, wegen Kosten Hangsicherung, Planierung etc. |
| **3.9** | Erweiterbarkeit | 3% | | | 2 | | Ich Bereich der Altbaufläche in Abhängigkeit mit der Zielabweichungsdiskussion RP gegeben |
| **3.10** | Verfügbarkeit | 7% | 0 | | | | unter Annahme eines Zielabweichungsverfahrens |
| **3.11** | Altlasten | 1% | | | | 3 | Keine Altlasten im Altlastenverzeichnis enthalten |
| **3.12** | Eigentumsverhältnisse | 6% | | | | 3 | Stadt BB |
| **3.13** | Bestandsschutz | 1% | | 1 | | | im Rahmen des Naturschutzes mit Ausgleichsfläche |
| **3.14** | Grundstückserwerb | 6% | | | | 3 | einfach über Flächentausch im Rahmen der Stadt BB zu klären und Kostenvorteile für Erschließung |
| **3.15** | Parkplatzflächen | 1% | | | | 3 | Bestehende Flächen könnten weitergenutzt werden |