

Stadt Heilbronn	Dez. IV	Amt: Planungs- und Baurechtsamt	Datum: 13.06.2014	GR-Drucks. Nr. 198
Az.: 63./PL-A/vF		App: 3236		
Vorberatung		Entscheidung		
V B+U BE Wi J Uml BBR <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		V B+U BE Wi J Uml GR BMA <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		
Tag: 24.06.2014		Tag: 03.07.2014		
<input type="checkbox"/> öffentlich <input checked="" type="checkbox"/> nichtöffentlich		<input checked="" type="checkbox"/> öffentlich <input type="checkbox"/> nichtöffentlich		
Anlagen: Rahmenplan vom 11.06.2014				
Betreff:	Rahmenplan Alt-Böckingen - Beschluss -			

I. Antrag

Der Rahmenplan Alt-Böckingen vom 11.06.2014 wird beschlossen.

II. Sachverhalt

1. Anlass

Der Gemeinderat hat am 15.12.2009 beschlossen, einen städtebaulichen Rahmenplan für den Bereich Alt-Böckingen und Sonnenbrunnen zu erstellen (siehe GR-Drucksache 370A vom 15.12.2009).

2. Planungsziele/Inhalt

Mit der Rahmenplanung sollen die Ziele für die städtebauliche Entwicklung Alt-Böckingens der nächsten 10-15 Jahre dargestellt werden.

In einer Analyse wurden der Handlungsbedarf sowie die Stärken und Schwächen im Untersuchungsgebiet herausgearbeitet. Darauf aufbauend wurde ein Gesamtkonzept für

den gesamten Geltungsbereich sowie Detailkonzepte für den Bereich Sonnenbrunnen und für den Bereich Hohlstraße entwickelt. Die zur Umsetzung erforderlichen Maßnahmen wurden in einem Maßnahmen- und einem Sanierungsplan dargestellt. Analyse, Konzept und Maßnahmen werden im Textteil des Rahmenplans detailliert beschrieben.

Die Rahmenplanung ist damit Grundlage für weitergehende Planungen und Maßnahmen (z.B. Bauleitplanung, Sanierung, Straßenbau/Straßenraumgestaltung, Freiraumplanung). Ein großer Teil der im Rahmenplan vorgeschlagenen Ideen und Maßnahmen ist allerdings nur realisierbar, wenn vom Gemeinderat entsprechende Haushaltsmittel dafür bereitgestellt werden und wenn sich die Bewohner, Grundstückseigentümer, Vereine und andere Privatleute/Institutionen im Stadtteil an der Umsetzung beteiligen.

3. Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet für den städtebaulichen Rahmenplan umfasst den Ortskern von Alt-Böckingen zwischen der Bahnanlage und der Wasserturmsiedlung mit dem Bereich „Sonnenbrunnen“ inklusive der Wilhelm-Leuschner-Straße bzw. der Heidelberger Straße (bis zur Adolf-Alter-Str.).

Der am 15.04.2011 vom Gemeinderat beschlossene Geltungsbereich wurde im Westen an einigen Stellen geringfügig vergrößert (insbes. wurde der komplette Geltungsbereich der Erhaltungssatzung Alt-Böckingen miteinbezogen).

Die Bahnanlage stellt eine klare optische und funktionale Grenze des Siedlungsbereichs dar. Die angrenzenden Neckarauen und Sportanlagen wurden deshalb mit Ausnahme der Eingangsbereiche nicht in das Untersuchungsgebiet einbezogen. Kein Bedarf für einen Rahmenplan wurde zudem bei der relativ neuen Wasserturmsiedlung und anderen Wohngebieten der Nachkriegszeit im Westen und Norden von Böckingen gesehen.

Das Untersuchungsgebiet umfasst eine Fläche von ca. 82 ha.

4. Bisheriges Verfahren

Der Gemeinderat hat am 15.12.2009 (Drucksache 370 A vom 15.12.2009) die Aufstellung des Rahmenplans Alt-Böckingen und am 15.04.2010 (Drucksache 65 vom 12.03.2010) die Abgrenzung des Geltungsbereichs beschlossen.

Im April/Mai 2011 wurden die Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme zu ihren Belangen/Planungen im Geltungsbereich des Rahmenplans gebeten. Die Stellungnahmen wurden in die Analyse eingearbeitet und bei der Konzepterstellung berücksichtigt.

Am 12.05.2011 wurde die Analyse im Kommunalpolitischen Arbeitskreis Böckingen, am 23.05.2011 in einer Bürgerinfoveranstaltung vorgestellt und diskutiert. Die Bedenken und Anregungen wurden in die Analyse eingearbeitet und bei der Konzepterstellung größtenteils berücksichtigt.

Am 15.11.2012 wurde der Vorentwurf des Rahmenplans im Kommunalpolitischen Arbeitskreis Böckingen vorgestellt/diskutiert. Die Anregungen konnten zum Teil in das Konzept integriert werden.

Der Gemeinderat hat am 24.07.2013 dem Konzept des Rahmenplans vom 24.06.2013 zugestimmt.

Daraufhin wurden im August/September 2013 die Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme zum Rahmenplankonzept gebeten. Unter Ziffer 5 wird dargestellt, inwieweit diese in das Konzept eingearbeitet wurden.

Am 21.11.2013 wurde das überarbeitete Konzept im Bürgerhaus Böckingen vorgestellt und zur Diskussion gestellt. Die Anregungen aus der Bürgerinformationsveranstaltung werden unter der Ziffer 6 wiedergegeben und konnten zum Teil in das Konzept integriert werden.

Bereits ab dem 14.11.2013 konnte das Konzept im Internet abgerufen werden. Nach der Vorstellung wurde das Konzept vom 22.11.2013 bis einschließlich 20.12.2013 öffentlich ausgelegt. Hierbei wurde eine Stellungnahme vorgebracht, die unter der Ziffer 7 wiedergegeben wird.

Nach einer erneuten Überarbeitung wird nun der Beschluss des Rahmenplans beantragt.

5. Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange vom August/September 2013

1) Schreiben der Abteilung Umwelt und Arbeitsschutz vom 05.09.2013

Immissionsschutz:

Auf unsere Stellungnahme vom 27.05.2011 63.U/Pi wird verwiesen. Die Auswirkungen der geplanten Verkehrsänderungen am Sonnenbrunnen auf die Großgartacher Straße, Ludwigsburger Straße, Klingenberg Straße, Heidelberger Straße sind zu untersuchen. Bezüglich der geplanten neuen Erschließungsstraße zum Baugebiet Längelter sind ebenfalls die Auswirkungen zu untersuchen. Es stellt sich die Frage, ob das Baugebiet Längelter nicht direkt über die Großgartacher Straße erschlossen werden kann. Eine neue Straße bringt neue Lärmemissionen und Luftschadstoffemissionen.

Zu den Ausführungen zum Lärmaktionsplan ist anzumerken, dass passiver Schallschutz nachrangig zu Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (z.B. Tempo 30 km/h) erfolgt. Sofern eine

Ausweitung des Schallschutzfensterprogramms durch den Gemeinderat beschlossen wird, werden die aufzunehmenden Straßen nach der Reihenfolge im sogenannten Noise score priorisiert. Das bedeutet, dass Lärmbrennpunkte wie z.B. in Frankenbach oder Theodor - Heuss- Straße möglicherweise vorrangig wären.

Energiemanagement:

Um detaillierte Erkenntnisse über den aktuellen Energetischen Gebäudezustand zu bekommen, sollte eine Befragung der betroffenen Gebäudeeigentümer über den tatsächlichen Energetischen Zustand des Gebäudes durchgeführt werden.

Die Untersuchung sollte Angaben über den Zustand der Haustechnik, des Daches, der Außenfassade (inkl. Fenster/Glasflächen) sowie über das Allgemeine Nutzerverhalten der Bewohner enthalten.

Die im Rahmenplan zu Grunde gelegten Angaben stammen aus den Jahren 2009/2010.

Um eine Aussagekräftige Beurteilung abgeben zu können, sollte man aktuelle Angaben über den Energetischen Zustand der betroffenen Gebäude zu Verfügung haben.

Deshalb wird ein Konzept zur energetischen Optimierung des Gebäudebestandes empfohlen. Vorteilhaft wäre es, wenn im Rahmen der Sanierung ein Förderprogramm für die energetische Sanierung aufgestellt werden könnte. Als Beispiel könnte das „Förderprogramm Energetische Stadtsanierung“ dienen. Es sollte eine Energieberatung (evtl. durch die zukünftige Energieagentur Heilbronn) für alle betroffenen Gebäudeeigentümer (nicht nur für historische Gebäude) angeboten werden.

Stellungnahme

Zum Immissionsschutz:

Die Auswirkungen der geplanten Änderungen am Sonnenbrunnen auf die Großgartacher Straße, Ludwigsburger Straße, Klingenberger Straße, Heidelberger Straße werden im Rahmen des Bebauungsplan- bzw. Planfeststellungsverfahrens für die neue Verkehrsführung thematisiert werden (bezüglich der Belastung mit Lärm bzw. Feinstaub). Gemäß einer Prognose der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft, Aalen, ändert sich das Verkehrsaufkommen auf den bestehenden Straßen nur unwesentlich. Im Bereich der Erschließung Längelter ist von einem vergleichsweise geringen Verkehrsaufkommen von ca. 1300 Kfz/24h auszugehen.

Eine direkte Anbindung der Erschließungstraße zum Baugebiet Längelter an die Großgartacher Straße wurde geprüft, lässt sich aber nicht realisieren, da hier nicht genug Fläche für den Bau der Brücke/Unterführung zur Verfügung steht.

Die Hinweise zur Lärmaktionsplanung wurden in den Textteil des Rahmenplans eingearbeitet.

Zum Energiemanagement

Die im Zuge der Bestandsaufnahme für den Rahmenplan durchgeführten Erhebungen waren mit einem erheblichen Arbeitsaufwand verbunden und reichen als Grundlage für weitergehende städtebauliche Maßnahmen aus. So wird im Rahmenplan vorgeschlagen, den

Geltungsbereich der Erhaltungssatzung als Sanierungsgebiet auszuweisen, um eine Gebäudemodernisierung (inklusive einer energetischen Sanierung) zu begünstigen (über die dadurch verbesserte Steuerabschreibungsmöglichkeit gemäß § 7h des Einkommensteuergesetzes).

Weitergehende Untersuchungen und Konzepte zum Thema Energie sind nicht Bestandteil eines Rahmenplans, sondern Aufgabe der dafür zuständigen Fachabteilung. Auch eine allgemeine Energieberatung für alle Bürgerinnen und Bürger Heilbronn ist eine gesamtstädtische Aufgabe, die nicht durch den Rahmenplan gelöst werden kann.

2) Schreiben der AVG Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH vom 26.08.2013

Zwei Punkte des Rahmenplanes Alt-Böckingen bedürfen unsererseits einer Richtigstellung, die wir nachfolgend erläutern:

Unter Punkt 4.2.1 Gesamtkonzept, S. 38, soll im Zuge der der neuen Verkehrsführung Sonnenbrunnen der bisherige Bahnübergang zu einem attraktiven "Fußgängerboulevard" umgestaltet werden – diesem Punkt müssen wir widersprechen.

Generell wird die Aufrechterhaltung des Bahnübergangs (BÜ) der für Fußgänger und Radfahrer genutzt werden soll, seitens der AVG nicht auf Dauer als optimale Lösung gesehen. Aus stadtplanerischer Sicht ist eine plangleiche Querung in Verbindung mit einer für Stadtbahnkunden direkten Zugänglichkeit auf die Bahnsteige jedoch nachvollziehbar. Einer Umgestaltung zu einem "Fußgängerboulevard" scheidet dennoch aus – es handelt sich hierbei um eine Eisenbahnanlage, die die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und die Sicherheit des Straßenverkehrs gegenüber dem Eisenbahnbetrieb, gewährleisten muss.

Die detaillierte Darstellung des unter Punkt 4.2.1, S. 41, beschriebene Konzeption Sonnenbrunnen, mit der Verlegung der nördlichen Haltestelle auf die Ostseite der Ludwigsburger Straße, wird zum jetzigen Zeitpunkt seitens der AVG nicht befürwortet.

Die hier bereits heute vorhandenen langen Schließzeiten des BÜs werden sich mit der Verlegung des Bahnsteiges von der nordwestlichen auf die gegenüberliegende Seite nochmals erhöhen (Schreiben an die Stadt Heilbronn vom 06.05.2013 (*Hinweis: In diesem Schreiben werden bereits Bedenken gegen eine Bahnsteigverlegung vorgebracht*)).

Die Realität zeigt, dass die Gefahr von Rotläufern steigt, die Akzeptanz der Fußgänger sinkt mit einer verlängerten Wartezeit vor geschlossenen Schranken.

Diese Punkte wurden anlässlich einer Planungsrunde am 20.08.2013, unter der Beteiligung des Stadtplanungsamtes und des Amtes für Straßenwesen der Stadt Heilbronn, der AVG, dem planenden Ingenieurbüro und Architekten, detailliert besprochen. Für eine weitere Abstimmung stehen wir gerne zur Verfügung.

Stellungnahme

Bei dem angesprochenen „Fußgängerboulevard“ handelt es sich wohl um ein Missverständnis. Gemeint ist, dass durch den Bau der neuen Straßenunterführung der Straßenab-

schnitt zwischen dem neuen Kreisverkehr und der Großgartacher Straße zu einem Fußgängerbereich umgewidmet werden kann (ausgenommen ist natürlich der Bahnübergang selbst, der nur bei geöffneter Schranke betreten werden darf). Der Textteil des Rahmenplans wurde entsprechend überarbeitet.

Auf die Verlegung des nördlichen Bahnsteigs wird verzichtet. Der Rahmenplan wurde entsprechend geändert.

3) Schreiben der Deutschen Bahn AG, DB Immobilien, vom 02.09.2013

Die OB Immobilien, als von der Deutschen Bahn AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme der Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH (AVG) / Deutschen Bahn AG als Träger öffentlicher Belange und aller Unternehmensbereiche zum o. g. Verfahren: *(Hinweis: Zur besseren Lesbarkeit wurde die Stellungnahmen der einzelnen Unternehmensbereiche separat beantwortet.)*

a) OB Energie GmbH:

Auf der betroffenen Fläche befinden sich ein Schaltposten zur Einspeisung in das Überleitungsnetz, sowie zwei Trafostationen zur Versorgung der Gebäude und Stellwerke. Über weite Teile der Fläche sind Erdkabel verlegt. Alle Anlagen sind betriebsnotwendig und dienen dem Eisenbahnbetrieb.

Stellungnahme zu a)

Bei dem städtebaulichen Rahmenplan handelt es sich um eine informelle Entwicklungsplanung der Gemeinde ohne direkte rechtliche Bindungswirkung. Sollten durch die Planungen für die neue Verkehrsführung Sonnenbrunnen Anlagen der Bahn tangiert werden, ist dafür im nachfolgenden Planfeststellungs-, bzw. Bebauungsplanverfahren bzw. der Eisenbahnkreuzungsvereinbarung eine Lösung dafür zu entwickeln.

b) OB ProjektBau GmbH, beauftragt von der OB Netz AG:

Heilbronn ist von km 47,7 bis km 54,6 im Abschnitt 96 der Anlage 3 zum Gesamtkonzept Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes mit der Priorisierungskennzahl > 5 in der Anlage 3 enthalten. Im September wird beim Bundesverkehrsministerium der Antrag auf Bearbeitungsfreigabe des Abschnitts 96 gestellt und im Jahr 2014 eine schalltechnische Untersuchung in Auftrag gegeben. Sobald die Untersuchungen abgeschlossen sind, steht fest, welche Maßnahmen nach den Kriterien der Förderrichtlinie "Lärmsanierung Schiene" umgesetzt werden können.

Sobald die Untersuchungen beginnen, wird die Abteilung Lärmsanierung mit der Stadt Heilbronn Kontakt aufnehmen. Ansprechpartnerin ist Frau Weiler, Telefon 0721/938 6318.

Stellungnahme zu b)

Die Planungen zur Lärmsanierung werden begrüßt.

c) DB Netz AG, Regionalnetz Freudenstädter Stern (RN FDS):

Betroffen ist das Regionalnetz von der Strecke 4950. Der Bereich von km 119,260 bis km 119,619 liegt im Zuständigkeitsbereich des Fern- u. Ballungsnetzes. Ab km 119,619 bis Streckenende in km 140,080 ist das "Regionalnetz Freudenstädter Stern" zuständig. Unsere Stellungnahme zum Rahmenplan bezieht sich auf den Streckenabschnitt von km 119,619 bis 120,230.

Die Strecke ist an die AVG verpachtet. Es läuft derzeit eine Prüfung, die den Streckenverkauf ab km 119,633 an die AVG ermöglichen soll. Im Bereich "Sonnenbrunnen" läuft die Prüfung Ludwigsburger Straße l. d. B. von km 119,890 bis 120,130.

Wir können der vorgelegten Planung vorerst nicht zustimmen. Begründung:

Der Sanierungsplan beinhaltet auch die Bahnanlagen. Es besteht der planungsrechtliche Sachverhalt:

Das Baugrundstück ist derzeit noch als planfestgestelltes Bahnbetriebsgelände nach § 18 AEG gewidmet. Damit entziehen sich die Bahnflächen der kommunalen Planungshoheit. Die vorgelegte Planung kann deshalb keine Rechtskraft erlangen. Die Zuständigkeit des städtischen Baurechts endet an der Bahngrenze.

Die Pacht bricht den Status "planfestgestelltes Bahnbetriebsgelände" nicht. Das Bahngelände ist nach wie vorher im Eigentum der Bahn und hat daher den gleichen planungsrechtlichen Status wie vor Abschluss des Pachtvertrages.

Die Gesamtmaßnahme muss daher in 2 Bereiche aufgetrennt werden:

- Zuständigkeit der örtlichen Baubehörde und
- Zuständigkeit planfestgestelltes Eisenbahnbetriebsgelände.

Im Sanierungsplan sind die bahngewidmeten Flächen im Textteil und auf den Plänen darzustellen.

Planungen auf Bahngelände können nicht ohne Zustimmung des EBA realisiert werden. Eine Entscheidung, ob zur Realisierung städtebaulicher Vorhaben eine Planfeststellung erforderlich ist, muss mit dem EBA abgeklärt werden.

Die Strecke 4950 bleibt auch nach Verkauf Bahnanlage und daher wird keine Entwidmung erfolgen. Es gibt auch Teile der Bahnflächen die nicht betriebsnotwendig sind.

Die Bauleitplanung durch die Kommune endet an der Bahngrenze.

- Für das planfestgestellte Bahnbetriebsgelände ist das EBA zuständig. Für Planung Sachgebiet 1 und für bauaufsichtliche Genehmigung Sachgebiet 2.
- Eine Entscheidung, ob eine Planfeststellung erforderlich ist, oder ob diese durch kommunales Planungsrecht ersetzt werden darf, kann nur das EBA vornehmen.
- Es ist denkbar, dass das Baurechtsamt der Stadt die Bauleitplanung nach Rücksprache mit dem EBA auf das Bahngelände ausdehnen darf.

Hier müssen Gespräche

- mit dem EBA zum Planungsrecht und

- mit der Bahn zu den künftigen Eigentumsverhältnissen geführt werden.

Aus den oben genannten Gründen muss zum derzeitigen Sachstand auch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) direkt am Verfahren beteiligt werden.

Kontaktdaten:

Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, Gigastraße 13 in 70182 Stuttgart

Die Berücksichtigung des o. g. Sachverhaltes ist unbedingt erforderlich, es heißt aber nicht, dass wir den Planungen negativ gegenüberstehen.

Das RN FDS betreibt keine Planungen auf der verpachteten Strecke.

Zu den städtebaulichen Fragestellungen ist die Stellungnahme der AVG maßgebend. Gerne sind wir zu Gesprächen bereit.

Weiter ist auf die Immissionen aus dem Bahnbetrieb und den daraus resultierenden Auswirkungen auf das Plangebiet hinzuweisen.

Eine Untersuchung zur Lärmauswirkungen aus Straßenverkehr und Bahnverkehr wurde durchgeführt. Es sind im Rahmen der Umweltprüfung für das Plangebiet die Auswirkungen (z. B. Stärke des Lärmpegels) auf die benachbarten Gebiete nachzuweisen.

Werden dazu Informationen benötigt, können die für die Erstellung des Gutachtens notwendigen Lärmpegel, die von den Zügen erzeugt werden und Anzahl der Züge, aufgeteilt nach Personen- und Güterzüge, können von der OB Netz AG, NL Südwest zur Verfügung gestellt werden. Die benötigten Angaben zur Lärmpegelbeurteilung erhalten Sie vom zuständigen Bahn- Umwelt-Zentrum der DB AG.

Ansprechpartner:

Deutsche Bahn AG, Abteilung TMU 1, Herr Thomas Bauer, Bahnhofplatz 1 in 76137 Karlsruhe. Tel. 0721938 5568 oder Email: Thomas.Bauer@deutschebahn.com

Es ist unbedingt darauf hinzuweisen, dass Immissionen aus dem Betrieb und der Unterhaltung der Eisenbahn entschädigungslos zu dulden sind. Hierzu gehören auch Bremsstaub, Lärm, Erschütterungen und elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder.

Schutzmaßnahmen gegen Einwirkungen aus dem Bereich der Eisenbahn haben gegebenenfalls auf Kosten der Bauherren zu erfolgen.

In unmittelbarer Nähe unserer elektrifizierten Bahnstrecke ist mit der Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf magnetische Felder empfindlichen Geräten zu rechnen. Es obliegt dem Bauherrn, für entsprechende Schutzvorkehrungen zu sorgen. Der Antragsteller / Bauherr verzichtet auf die Geltendmachung von Abwehrmaßnahmen nach § 1004 BGB in Verbindung mit § 906 BGB sowie dem Bundesimmissionsschutzgesetz, die durch den Bahnbetrieb in seiner jeweiligen Form verursacht sein können.

Im Bereich "Sonnenbrunnen" soll durch eine neue Verkehrsführung die Verkehrssituation verbessert werden (S. 34). Dabei wird auch eine Änderung des Bü km 119,898 vorgesehen. Geplant ist den Bü für den KFZ-Verkehr zu sperren. Der Kfz-Verkehr soll kreuzungsfrei unter der Bahn hindurch geführt werden. Für die neue Kreuzung ist eine Vereinbarung nach EKrG abzuschließen. Zuständig für Abschluss der Vereinbarung und Abwicklung der Maßnahme ist der Pächter/Käufer der Strecke, also die AVG. Die AVG wird auch die weiteren Bedingungen hierzu festlegen.

Folgende Anregung zur Vegetation sollte beachtet werden:

Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Bepflanzungen sollten daher nach Bahn-Richtlinie 882 "Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle" geplant werden.

Entlang der Bahngrenze sollten als Bepflanzung Bäume mit einer Wuchshöhe von ca. 30 - 40 m entlang der Bahnlinie nicht festgelegt werden. Die zu erwartende Größe der Bäume kann in späteren Jahren eine Gefahr für den Bahnbetrieb darstellen, mit der Folge das Äste zurückgenommen oder die Bäume vollständig beseitigt werden müssen. Der seitliche Pflanzabstand zur Gleisachse muss min.15 m betragen.

Die entstehenden Kosten für die Baumpflege oder Beseitigung werden nicht von dem Bahnbetreiber übernommen, sie sind vom Eigentümer des benachbarten Grundstückes zu bezahlen. Die Bepflanzung in Gleisnähe sollte vor der Ausführung mit der AVG abgestimmt werden. Am Verfahren sind wir weiterhin zu beteiligen.

Ansprechpartner ist Herr Claus Suchanek, Regionalnetz Freudenstädter Stern, DB Netz AG, Bahnhofplatz 1 in 89073 Ulm. Telefon Nr. 0731 102 1482 oder Email:

Claus.Suchanke@deutschebahn.com

Stellungnahme zu c)

Zur Überplanung von Bahngelände

Bei dem städtebaulichen Rahmenplan handelt es sich um eine informelle Planung der Gemeinde ohne direkte rechtliche Bindungswirkung mit Ideen/Zielen für die Weiterentwicklung des Stadtteils.

Die gewidmeten Bahnflächen werden - soweit bekannt - in der Analyse dargestellt.

Im Zuge der weitergehenden, rechtsverbindlichen Planungen z.B. für die neue Verkehrsführung Sonnenbrunnen werden Gespräche mit der AVG, der Bahn und dem Eisenbahn-Bundesamt zu den Inhalten der Planung, den Eigentumsverhältnissen, Planverfahren geführt werden (erste Gespräche mit der AVG und der Bahn haben bereits stattgefunden).

Zum Immissionsschutz

Auf die Immissionen aus dem Bahnbetrieb und den daraus resultierenden Auswirkungen auf das Plangebiet wird im Textteil des Rahmenplans hingewiesen.

Zur neuen Verkehrsführung Sonnenbrunnen

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die AVG ist in die Planungen für die neue Verkehrsführung eingebunden.

Zur Vegetation entlang von Bahnanlagen

Bei dem städtebaulichen Rahmenplan handelt es sich um eine informelle Planung der Gemeinde ohne direkte rechtliche Bindungswirkung mit einer beispielhaften Darstellung der Begrünung. Pflanzmaßnahmen entlang der Bahnstrecken werden mit der Bahn abgestimmt werden.

d) DB Netz AG und DB Immobilien:

Der Rahmenplan bezieht auch planfestgestelltes Eisenbahnbetriebsgelände (§ 18 AEG) ein, das dem Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahn-Bundesamtes unterliegt. Diese Flächen sind im Rahmenplan sowie im Flächennutzungsplan und in den Bebauungsplänen, die aus dem Rahmenplan entwickelt werden, nachrichtlich als Bahnflächen darzustellen.

Bei der Aufstellung bzw. Fortschreibung der vorgenannten Pläne sind wir weiterhin zu beteiligen.

Soweit entbehrlich, kann Eisenbahngelände nach einer bahninternen Prüfung evtl. käuflich erworben werden. Nach der Freistellung von Bahnbetriebszwecken durch das Eisenbahn-Bundesamt gehen diese Bereiche in die Planungshoheit der Kommune über.

Derzeit befindet sich eine Fläche bei der Rechteckhalle im Verkauf, die verbleibende Fläche wird für eine Verlagerung des Bahnbetriebshofs geprüft. Hier läuft die Machbarkeitsprüfung und -studie.

Wegen eines zusätzlichen Haltepunktes in Böckingen-Süd wenden Sie sich bitte an Herrn Christian Becker, Bereich Vertrieb und Fahrplan bei der DB Netz AG. Die Anschrift lautet: Schwarzwaldstraße 86 in 76137 Karlsruhe, Telefon 0721 938 7209 oder per Email Christian.Becker@deutschebahn.com.

Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) wird eine eigene Stellungnahme abgeben.

Wir bitten Sie, uns die Abwägungsergebnisse zu gegebener Zeit zuzusenden.

Stellungnahme

Im Rahmenplan werden die gewidmeten Bahnflächen – soweit bekannt – dargestellt. Im Zuge weitergehender Planungen z.B. für die neue Verkehrsführung Sonnenbrunnen wird die Bahn beteiligt werden (u.a. auch zu eigentumsrechtlichen Fragen).

Die sonstigen Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

4) Schreiben der Polizeidirektion Heilbronn vom 27.08.2013

Aus verkehrspolizeilicher Sicht bestehen gegen den Bebauungsplan, soweit bisher erkennbar, folgende Bedenken:

Der unter 2.4 (Verkehr) genannte Plan basiert auf der Fertigstellung der Saarlandstraße mit allen Umgehungen Leingarten etc.

Da ein Ausbau momentan nicht zu erwarten ist, muss ein neuer Verkehrsplan aufgestellt werden. Dieser Verkehrsplan für Alt-Böckingen sollte in Zusammenarbeit mit dem Amt für Straßenwesen erstellt werden.

Folgende Sofortmaßnahmen sind erforderlich:

Bessere Anbindung zu Hauptverkehrszeiten der Brackenheimer Straße zur Neckartalstraße - Staus führen zu Umfahrung über die Klingenberger Straße zum Bahngleis.

Der Umbau Böckingen Mitte (Lidl-Bürgeramt) sollte gleichzeitig zum Umbau - Unterführung des Bahnkörpers Leonhardstraße - Großgartacher Straße, durchgeführt werden.

Stellungnahme

Die Ziele des Rahmenplans zum Verkehr (insbes. für das Hauptverkehrsstraßennetz in Böckingen Nord) wurden in enger Zusammenarbeit mit dem Amt für Straßenwesen entwickelt. Hierbei wurde bereits der Fall berücksichtigt, dass die Saarlandstraße vorerst nicht gebaut werden kann.

Bei der Verkehrsprognose der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft, Aalen, die Grundlage für die Planungen am Sonnenbrunnen ist, wird vom Planfall ohne Realisierung der Saarlandstraße ausgegangen.

Eine gleichzeitige Realisierung der „Neuen Mitte“ und der neuen Verkehrsführung ist nicht möglich. Die „Neue Mitte“ ist bereits im Bau, der Bebauungsplan dafür bereits rechtskräftig. Die Planungen bzw. Planverfahren am Sonnenbrunnen laufen noch.

Um ein „Verkehrschao“ auszuschließen, hat das Amt für Straßenwesen eine Interimslösung entwickelt. Demnach wird im Bereich der Hauptzufahrt vorerst nur rechts rein / rechts raus gefahren werden können, um den Verkehrsfluss nicht zu behindern (andere Abbiegevorgänge werden durch eine temporär angebrachte bauliche Mitteltrennung im Bereich der Großgartacher Straße unterbunden). Zudem ist eine zweite Interimszufahrt am bisherigen Wendebereich der alten B293 vorgesehen, um die Zufahrt von allen Richtungen und auch eine Abfahrt Richtung Bahnübergang/Alt-Böckingen zu gewährleisten und um den Kundenverkehr zu verteilen.

Die Problematik der Überlastung der Brackenheimer Straße in den frühen Morgenstunden, die dazu führt, dass die Klingenberger Straße bzw. Seestraße als Ausweichroute zur Neckartalstraße benutzt, ist dem Amt für Straßenwesen bekannt. Maßnahmen zur Vermeidung von Schleichverkehr im Bereich von Alt-Böckingen wurden bereits ergriffen (Tempo 30, enger Straßenraum, Straßenraumgestaltung).

Eine signifikante Entlastung der Brackenheimer Straße ist zu erwarten, wenn die Verlängerung der Saarlandstraße fertiggestellt ist.

5) Schreiben des Regionalverbands Heilbronn-Franken vom 30.08.2013

a) Der Regionalverband begrüßt die Erstellung des Rahmenplans und die damit verbundene strukturierte Aufarbeitung städtebaulicher Konfliktlagen und Darstellung von Maßnahmen zur Behebung dieser Konflikte. Insbesondere die Nachnutzung brachgefallener Bahnflächen sowie die geplante Verbesserung der Wohnverhältnisse im Bestand leisten einen wichtigen Beitrag zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden und werden daher durch den Regionalverband positiv bewertet. Die Darstellungen zur Nahversorgung in Altböckingen sind plausibel und mit den in den Plansätzen 2.4.3.2.1 genannten Grundsätzen des Regionalplans Heilbronn-Franken 2020 vereinbar. Die Belange des Regionalverbands finden durch die Darstellungen auf Seite 28 Berücksichtigung.

b) Im Hinblick auf die geplante Einzelhandelsentwicklung im Bereich Sonnenbrunnen/Neue Mitte wird auf die Stellungnahme des Regionalverbands zum Bebauungsplanverfahren "Bereich Flurstück 1229" vom 26.03.2013 verwiesen, in der wir mit Blick auf die potenzielle Gefährdung der Nahversorgungssituation die Begrenzung der Verkaufsfläche des geplanten Lebensmitteldiscounters empfohlen haben, aber im Übrigen keine Bedenken geäußert haben.

Bezüglich der auf Seite 39 dargestellten Entwicklung einer Einzelhandelsnutzung am Standort Schuchmannstraße weisen wir darauf hin, dass der Standort außerhalb des Vorranggebiets für regionalbedeutsame Einzelhandelsgroßprojekte mit zentrenrelevantem Sortiment liegt. Einzelhandelsgroßprojekte sind dort mit Verweis auf die Agglomerationsregelung des Plansatzes 2.4.3.2.5 nur zulässig, sofern sie nicht regionalbedeutsam sind, d.h. keine negativen übergemeindlichen Wirkungen haben. Sollte im Zusammenhang mit der Neuordnung dieses Bereichs der dort bisher ansässige Penny-Markt entfallen, wäre bei Ansiedlung eines großflächigen Marktes gutachterlich nachzuweisen, dass keine übergemeindlichen Wirkungen auftreten. Da der Standort für die südlich angrenzenden Stadtteile eine wichtige Nahversorgungsfunktion übernimmt, ist aus unserer Sicht der Erhalt des Lebensmittelmarktes anzustreben.

c) In Kapitel 2.4 wird die unterschiedliche Situation beim Individualverkehr, dem Öffentlichen Personennahverkehr (Stadtbahn und Bus) sowie beim Rad- und Fußgängerverkehr in Böckingen-Nord und Böckingen-Süd dargestellt sowie auf die trennende Wirkung der Verkehrsachsen B 293 Großgartacher Straße und Bahnanlagen/Stadtbahn hingewiesen. Insbesondere die Erschließung von Böckingen-Süd für den Individualverkehr von Norden soll durch eine Neuordnung der Verkehrsführung am Sonnenbrunnen verbessert werden. Damit einher gehen soll die städtebauliche Aufwertung des gesamten Bereichs "Neue Mitte" mit Verlegung der Stadtbahn-Haltestelle sowie Optimierung der Verknüpfung mit dem Busverkehr, dem Radverkehr und dem Fußgängerverkehr sowie der Einrichtung einer Stellplatzanlage (Park&Ride). Zudem sollen Lückenschlüsse im Radwegenetz geschlossen und wichtige Einrichtungen besser für den Radverkehr erschlossen und mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet werden. Diese strategische Ausrichtung wird vom Regionalverband begrüßt und entspricht den Aussagen im Regionalplan (Kapitel 4.1). Aus Sicht des

Regionalverbands ist die Erhöhung der Durchlässigkeit zwischen Böckingen-Nord und Böckingen-Süd für den Rad- und Fußgängerverkehr auf ebenerdigen Verbindungen wichtig.

Stellungnahme

zu a) Rahmenplan allgemein

Die Aussagen werden zur Kenntnis genommen.

zu b) Einzelhandelsentwicklung

Zur Einzelhandelsentwicklung am Sonnenbrunnen wird auf die Abwägung des Gemeinderats zur „Neuen Mitte“ im Zuge des Beschlusses des Bebauungsplans 34/28 Heilbronn-Böckingen „Bereich Flurstück Nr. 1229“ verwiesen (vgl. Drucksache 319 vom 25.10.2013). Der Bereich Schuchmannstraße soll gemäß der Zielrichtung des Rahmenplans unbedingt als wohnortnaher Versorgungsstandort erhalten bleiben. Falls sich hier eine weitergehende Einzelhandelsentwicklung ergibt, wird ein Einzelhandelsgutachten zu den Auswirkungen (z.B. auf die Versorgung benachbarter Gemeinden) in Auftrag gegeben werden.

zu c)

Die Aussagen werden zur Kenntnis genommen. Der Rahmenplan strebt bei den Planungen für den Bereich Sonnenbrunnen einen Erhalt der ebenerdigen Querung der Bahn für Fußgänger und Radfahrer an. Dieses wurde bereits mit der AVG abgestimmt.

6) Schreiben des Eisenbahn-Bundesamts, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart vom 27.09.2013

Von Seiten des Eisenbahn-Bundesamtes bestehen keine Bedenken gegen den Rahmenplan Alt- Böckingen.

Ich weise jedoch darauf hin, dass Flächen einer Eisenbahn des Bundes nicht überplant werden dürfen. Um solche Flächen handelt es sich, wenn

- Grundstücke von einer Entscheidung gemäß § 18 AEG erfasst worden sind,
- das planfestgestellte Vorhaben verwirklicht worden ist,
- die Grundstücke für Bahnbetriebszwecke tatsächlich in Dienst genommen worden sind.

Aus diesem Grund sind diese Flächen aufgrund des Fachplanungsprivilegs aus § 18 AEG i.V.m. § 38 BauGB der kommunalen Planungshoheit entzogen, solange sie nicht gemäß § 23 AEG von Bahnbetriebszwecken freigestellt worden sind.

Für weitere Einzelheiten setzen Sie sich bitte mit der OB Services Immobilien GmbH, Bahnhofstraße 5, 76137 Karlsruhe in Verbindung.

Stellungnahme

Bei dem städtebaulichen Rahmenplan handelt es sich um eine informelle Planung der Gemeinde ohne direkte rechtliche Bindungswirkung mit Ideen/Zielen für die Weiterentwicklung des Stadtteils.

Die gewidmeten Bahnflächen werden – soweit bekannt – im Rahmenplan dargestellt. Im Zuge der weitergehenden, rechtsverbindlichen Planungen z.B. für die neue Verkehrsführung Sonnenbrunnen werden Gespräche mit der AVG, der Bahn und dem Eisenbahn-Bundesamt zu den Inhalten der Planung, den Eigentumsverhältnissen, Planverfahren geführt werden.

6. Bürgerinformationsveranstaltung am 21.11.2014

Die Veranstaltung fand im Bürgerhaus Böckingen statt. Anwesend waren ca. 90 Personen. Der Rahmenplan wurde vorgestellt. Anschließend wurden Fragen beantwortet und die Inhalte des Rahmenplans diskutiert:

Neue Mitte

- Fragen zum Zeitplan Neue Mitte / Verkehrsführung
Antwort:
 - Ende 2015 angestrebte Fertigstellung der Neuen Mitte
 - bis 2018 angestrebte Fertigstellung der neuen Verkehrsführung
- Kritik an der Erschließung (insbes. vor einer Fertigstellung der neuen Verkehrsführung bzw. der Saarlandstraße)
- Fragen zur Interimserschließung (vor Fertigst. d. Verkehrsführung)
Antwort:
 - Hauptzufahrt vorerst nur rechts rein / rechts raus, um den Verkehrsfluss nicht zu behindern (andere Abbiegevorgänge werden durch eine temporär angebrachte bauliche Mitteltrennung im Bereich der Großgartacher Straße unterbunden)
 - Zweite Interimszufahrt am bisherigen Wendebereich der alten B293, um die Zufahrt von allen Richtungen und auch eine Abfahrt Richtung Bahnübergang/Alt-Böckingen zu gewährleisten und um den Kundenverkehr zu verteilen
- Die Verwaltung merkt weiterhin an, dass eine übermäßige Verkehrszunahme durch die Neue Mitte u.a. auch durch die gute Einbindung in das ÖPNV- und Radwegenetz vermieden wird.

Unterführung Sonnenbrunnen

- Zweispurige Unterführung wird als Engpass gesehen.
- Frage zum Abfluss des Wassers bei Starkregen und nach der Passierbarkeit:
Antwort: Regenwasser wird abgepumpt.

- Frage, ob die Grundstücke zur Realisierung der Straße schon im Eigentum der Stadt sind und was mit den abzubrechenden Schuppen ist, die derzeit noch von div. Vereinen genutzt werden:
Antwort: Realisierung der Straße eigentumsrechtlich gesichert
- Es wird darauf hingewiesen, dass die Unterführung nur gebaut werden kann, wenn es staatliche Zuschüsse dafür gibt.
- Dazu wird angemerkt, dass der städtische Anteil im Haushalt fest eingeplant ist.

Durchgangsverkehr allgemein

- Beschwerden über mangelnde Wohnqualität entlang der Hauptverkehrsstraßen
Antwort:
 - Deutliche Reduzierung des Verkehrs nur durch Realisierung der Saarlandstraße, die jedoch ohne Zuschüsse vom Land nicht realisiert werden kann
 - Ansonsten im Rahmenplan eine Aufwertung der Straßenräume sowie Lärmschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit der städtischen Lärmaktionsplanung vorgesehen (z.B. Prüfung verkehrsrechtlicher Maßnahmen und Ausweitung Lärmschutzfensterprogramm)
- Grundstückseigentümer an der Wilhelm-Leuschner-Straße regt an, die alte Strecke der Großgartacher Straße wieder für den Durchgangsverkehr zu öffnen, um den Verkehrsfluss aufzuteilen
Antwort
 - Ziel bleibt weiterhin eine Bündelung des Verkehrs
 - Eine Aufteilung des Verkehrs wird nicht befürwortet, da dadurch noch mehr Wohngebäude vom Verkehrslärm betroffen wären
- Wie kann der Schwerlastverkehr eingegrenzt werden? Kann man evtl. einige Straßenabschnitte bemaunten? Auch in verkehrsberuhigten Zonen sei viel Schwerlastverkehr z.B. in der Blumhardtstr., evtl. für LKW's sperren? Auch die Bepflasterung am Straßenbeginn sei nicht hilfreich.
 - Die Problematik wurde zur Prüfung an das zuständige Amt für Straßenwesen weitergegeben.
 - Gemäß dem Amt für Straßenwesen gibt es keine Gesetzesgrundlage für die Einführung einer Maut für einzelne Straßenabschnitte.
 - Das Amt für Straßenwesen geht weiterhin davon aus, dass in Straßen wie z.B. der Blumhardtstraße der Lkw-Anteil durch den Lieferverkehr bestimmt wird. Die Sperrung einzelner Straßenabschnitte für Lkw und damit verbunden die Verdrängung in benachbarte Straßen ist nicht geplant.

Bahnbogen

- Es wird gefragt, ob die Bebauung im Bereich Bahnbogen realisiert werden kann. Die Bahn hatte ja vor einiger Zeit die BUGA-Pläne abgelehnt.
Antwort:

- Mittlerweile hat die Bahn doch Interesse an einer Entwicklung des Bereichs
- Voraussetzung für eine Überplanung ist allerdings eine Verlagerung der derzeitigen Nutzung und eine Entwidmung der Flächen
- Gewünscht wird, dass die Planung/Nutzung auf die BUGA ausgerichtet wird.

Eisenbahnmuseum

- Anbindung des Museums an die BUGA?
Antwort:
 - Ja, dies ist von der BUGA-GmbH vorgesehen
 - Für Fahrten mit historischen Zügen zum Hbf/BUGA-Gelände müsste eine neue Haltestelle gebaut werden.
 - Für eine Einbindung ins BUGA-Konzept wäre zudem eine Modernisierung der Museumsgebäude und eine Aufwertung der Freiflächen entlang der Leonhardstraße erforderlich.
 - Im Zuge der Realisierung der neuen Verkehrsführung soll als erster Schritt der Bereich zwischen Ludwigsburger Straße und Lokschuppen als Freifläche umgestaltet werden.

Randgestaltung Richtung Bahngelände

- Bleibt der Recyclinghof an derselben Stelle? Wie sieht es mit der Zufahrt aus? Was wird gegen illegale Müllentsorgung unternommen?
Antwort
 - Eine Verlegung des Recyclinghofs wäre sinnvoll, aber nicht unbedingt erforderlich, Ersatzstandorte sind in der Regel schwer zu finden.
 - Die Zufahrt ist weiterhin von Norden geplant. Der derzeitige Privatweg südlich des Recyclinghofs ist als Fahrrad-/Fußgängerverbindung gedacht, um Schleichverkehr auszuschließen.
 - Der ganze Bereich soll als Grünverbindung umgestaltet/aufgewertet werden, so dass auch die Hemmschwelle bezüglich wilder Müllablagerungen steigt.

Bahn

- Welche Lärmschutzmaßnahmen sind entlang der Bahn geplant?
Antwort:
 - Zuständig ist die Bahn
 - 2014 wird sie eine schalltechnische Untersuchung zur Lärmproblematik beauftragen,
 - Diese dient als Grundlage für Maßnahmen entspr. dem Lärmsanierungsprogramm der Bahn,
 - Die Maßnahmen sind allerdings freiwillig und abhängig von der Dringlichkeit und den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln

- Aufgrund des Bestandsschutzes der Gleisanlagen gibt es auch bei einer Überschreitung der gesetzlichen Grenzwerte keinen Anspruch auf Maßnahmen/Entschädigung

Hohlstrasse

- Welche Nutzung ist dort vorgesehen? Gibt es einen Investor z.B. für ein Ärztehaus?
Antwort:
 - Angestrebt wird eine Wohnbebauung, Gewerbe ist aber nicht ausgeschlossen
 - Voraussetzung für eine Vermarktung ist eine kostenintensive Verlagerung von Bauhof und Feuerwehr
- Wann wird dort etwas geschehen?
Antwort:
 - Über alle Gebäude kann erst verfügt werden, wenn die mit dem Eigentümer des Getränkemarkts vertraglich geregelte Übergangsfrist abgelaufen ist.
 - Zudem müssen im Haushalt Mittel für die Verlagerung von Bauhof und Feuerwehr zur Verfügung gestellt werden.
- Kann man das Milchhäusle nicht erhalten? Dann würde der Platz gewinnen.
Antwort:
 - eine Integration des kleinen Gebäudes in ein Neubaukonzept ist schwierig, unmöglich, will man die angebotene Planung verwirklichen

Rahmenplan allgemein

- Die im Rahmenplan vorgeschlagenen Maßnahmen werden begrüßt. Dahingehend wird aber klargestellt, dass diese zum größten Teil finanziell nicht gesichert sind. Die Realisierung ist abhängig von einer Akquirierung staatlicher Zuschüsse bzw. von einer Einstellung entsprechender Haushaltsmittel.

7. Stellungnahme im Rahmen der öffentlichen Auslegung

Stellungnahme von sechs Bürgerinnen und Bürgern, wohnhaft in Alt-Böckingen:
(Hinweis: Zur besseren Lesbarkeit wurde die Stellungnahme in sechs Themenbereiche aufgliedert, die jeweils einzeln beantwortet werden.)

Anbei unsere Stellungnahme zum Rahmenplan "Alt Böckingen". Wir haben in dieser Stellungnahme Ideen und Anregungen zusammengetragen, die, wie wir aus Gesprächen wissen, vielen "Böckingern" am Herzen liegen. Wir freuen uns, dass die Bürger an der Entwicklung des Rahmenplans beteiligt werden und hoffen, dass unsere Anliegen Gehör finden.

1) Verkehr:

a) Öffentlichen Nahverkehr stärken

Alle Maßnahmen, die den öffentlichen Nahverkehr stärken und das Angebot ausbauen, werden von uns ausdrücklich begrüßt. Insbesondere eine zusätzliche Haltestelle der Stadtbahn an der Viehweide (Altes Bahnhöfle Böckingen) bewerten wir als besonders positiv. Der dort vorhandene Parkplatz sollte auch den Bahnfahrern zur Verfügung stehen (P+R Parkplatz).

b) Radwegenetz kontinuierlich ausbauen

Besonders wichtig ist uns auch der Ausbau des Radwegenetzes in Böckingen. Attraktiv sind vor allem separate (also eigene) Radwege im Grünen (an Grünflächen, Parks, am Neckar, an einer Baumallee- nicht an stark befahrenen Hauptstraßen). Wo das nicht möglich ist, wäre zumindest eine eigene Radspur auf der Straße (farblich von der restlichen Fahrbahn abgesetzt) eine Verbesserung. Leider sind im Konzept sehr häufig Straßen als wichtige "Radwegeverbindungen im Verlauf einer Straße" gekennzeichnet, die hierfür nicht geeignet sind (z.B. Heuchelbergstr., Hohlstr., Seestr., Klingenberger und Ludwigsburger Str....). Allesamt Straßen mit viel PKW- und LKW-Verkehr, auf beiden Straßenseiten parkenden PKWs, unzähligen unübersichtlichen Hofeinfahrten usw., also insgesamt alles Bedingungen die das Radfahren enorm gefährlich machen und ganz sicher Niemanden vom Auto aufs Rad bringen. Zumindest die beidseitig parkenden Autos dürften dann dort nicht mehr stehen.

c) keine weitere Fahrrad(fahrverhinderungs)straße

Wir wollen unseren alten separaten Radweg von Böckingen nach Heilbronn (entlang dem Neckar, neben der Badstraße) wieder zurück, weil er für uns Radfahrer viel, viel, viel, viel besser, sicherer, kinder-, senioren-, schüler-, frauen-, männer- freundlicher war. Diese "Fahrradstraße" ist eine einzige Fehlplanung mit allen Störfaktoren (parkende PKWs und LKWs, hoher PKW- und LKW-Verkehr zu Stoßzeiten, unübersichtliche Hof- und Parkplatzeinfahrten, Fahrbahnverengungen durch "grüne Inseln" und Unfallquellen, mit denen wir schon als Radfahrer in ganz Alt-Böckingen zu kämpfen haben). Im Übrigen hat diese Fahrrad(fahrverhinderungs)straße zu einem enormen Rückgang der Fahrradfahrer an dieser Strecke geführt.

Bitte, bitte, bitte, bitte, bitte keine Verlängerung bis nach Böckingen. Uns Fahrradfahrern wird das Leben in Alt-Böckingen und Heilbronn schon schwer genug gemacht.

Stellungnahme zu 1)

Die Stellungnahme zum Verkehr wurde in enger Abstimmung mit dem zuständigen Amt für Straßenwesen beantwortet:

zu 1a)

Das Ziel, den Nahverkehr auszubauen, ist im Rahmenplan enthalten.

zu 1b)

Radwege im Grünen sind entlang der Bahnränder vorgesehen, wo Platz dafür ist (im Bereich Bahnbogen, entlang der Erschließung Längelter, vom Sonnenbrunnen zur Sickingenstraße und zum Teil auch entlang des Rangierbahnhofs).

Zudem sieht der Rahmenplan eine Lückenschließung des Radwegenetzes entlang von Hauptverkehrsstraßen vor (als separate Radwege, Schutzstreifen bzw. kombinierte Fuß- und Radwege). Rote Markierungen sind nur punktuell im Bereich von Gefahrenstellen vorgesehen, um den Effekt der Hervorhebung nicht zu mindern.

Im Bereich von Straßen mit Zone 30 sind keine eigenständigen Radverkehrsanlagen erforderlich. Die Radverkehrsführung geht hier primär über Nebenstraßen. In einigen Teilabschnitten wurden jedoch die direkten Verbindungen bevorzugt (z.B. die Seestraße - Hohlstraße - Heuchelbergstraße) oder aber Straßenabschnitte einbezogen, an denen wichtige Versorgungsfunktionen liegen.

Das zuständige Amt für Straßenwesen prüft, ob einzelne Radwegeverbindungen optimiert werden können (z.B. bezüglich beidseitigem Parken).

Zu 1c)

Die Fahrradstraße selbst liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Rahmenplans. Um eine schnelle Verbindung von der Innenstadt nach Böckingen sicherzustellen, wird im Rahmenplan eine Weiterführung dieser Verbindung über die Erwin-Fuchs-Brücke bis nach Böckingen vorgeschlagen. Fahrradstraßen stellen ein wichtiges Element der Radverkehrsinfrastruktur dar, da sie dem Radverkehr Vorrang einräumen und somit die Bedeutung des umweltfreundlichen Verkehrsmittels hervorheben.

Laut Angabe des Amts für Straßenwesen verzeichnen Verkehrszählungen vor und nach Einführung der Fahrradstraße einen deutlichen Rückgang des Kraftfahrzeugverkehrs und des Geschwindigkeitsniveaus. Eine Reduktion der Radverkehrsmenge hat sich im Rahmen des Vor-/Nachher-Vergleichs nicht gezeigt. Bei einer Weiterführung bis Böckingen ist von einem weiteren Rückgang des Kfz-Verkehrs und einer Zunahme des Radverkehrs auszugehen. Es sind erneute Zählungen des Radverkehrsaufkommens vorgesehen, um einen Vorher-Nachher-Vergleich zu erhalten.

2) Sonnenbrunnen/Neue Mitte

mehr Grün und weniger Asphalt - "Museumspark" - Eisenbahnmuseum stärken

Alle Planungen am Sonnenbrunnen, die den öffentlichen Nahverkehr und das Rad- und Fußwegenetz ausbauen (getrennte Rad- und Fußwege), werden von uns sehr begrüßt. Auch der geplante beschränkte Bahnübergang für Fußgänger und Radfahrer (bitte keine Unterführung) ist sehr gut.

Äußerst positiv und lobenswert finden wir auch die geplante Freilegung und Renaturierung des Wolfsgrabens.

Ebenso freuen wir uns über die Entscheidung, das Bahnwärterhäuschen zu erhalten und als Cafe (evtl. Kiosk Stadtbahn) umzugestalten.

Alle weiteren Planungen sind unserer Meinung nach mit zu viel Asphalt und zu wenig Grün. Nachdem man uns in Böckingen (mit ca. 20.000 Einwohner der größte Heilbronner Stadtteil) jahrelang von der Politik versprochen hat, größter Nutznießer der BUGA 2019 zu sein, fehlt uns hier eindeutig das "Grün".

Um zum Standort Sonnenbrunnen etwas Grundsätzliches zu sagen:

Dass Böckingen durch die Bahntrasse in zwei Teile geteilt ist, ist für uns Böckinger kein Problem. Es gibt halt ein Böckingen rechts vom Bahngleis und eines links davon. Das mit Abstand Wichtigste am Sonnenbrunnen ist uns das Eisenbahnmuseum. Das Eisenbahnmuseum ist etwas Besonderes, wir identifizieren uns damit, es liegt uns am Herzen. Das Eisenbahnmuseum, die Bahngleise, der Rangierbahnhof, das Bahnwärterhäuschen gehören einfach zum Sonnenbrunnen und zu Böckingen.

Ob wir einen Vollsortimenter und Geschäftshäuser, eine "Neue Mitte" am Sonnenbrunnen brauchen, sei dahingestellt. Da hier große innerstädtische Flächen zur Verfügung stehen, ist eine Neuplanung prinzipiell zu begrüßen. Die geplante neue Wohnbebauung am Bahnbogen sehen wir als positiv (zumal dieses Gebiet eine optimale Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr hat). Beim Konzept "Neue Mitte" darf man skeptisch sein, weil zwei "gewachsene" Teile durch ein geplantes Konzept keinen neuen Mittelpunkt erhalten (das hat auch schon in den 70er Jahren nicht funktioniert, als dieses Konzept vielerorts ausprobiert wurde).

Aber, wie gesagt, wir wünschen der Neuplanung ein gutes Gelingen, wenn

- 1) das Eisenbahnmuseum dadurch gestärkt wird
- 2) die bestehenden funktionierenden Geschäfte in Böckingen nicht geschwächt werden (anderes Angebot).

Damit das Eisenbahnmuseum (welches den Ort prägt und ausmacht) von der Neuplanung profitiert, ist vor allem die geplante Verkehrsführung dringend zu überarbeiten. Da Böckingen leider aus den BUGA-Plänen gestrichen wurde, fänden wir, sozusagen als kleinen Ausgleich, an dieser Stelle viel mehr Grün und viel weniger Asphalt (Straße) angebracht. Beide Forderungen (Ausbau des Straßennetzes und Schaffung von Grünflächen) ließen sich hier verbinden, wenn man die geplante Straße nach der "Feuerwehrezufahrt Museum" in einem erdüberdeckten, begrünten Tunnel mindestens bis zur geplanten Stadtbahn-Unterführung weiterführen würde. Das Parkdeck könnte ja problemlos über die Straße geplant werden, um nicht unnötig kostbaren Boden zu verschwenden. Zudem wäre das Parkdeck gleichzeitig auch Lärmschutz. Darüber hinaus sollte das Parkdeck so geplant werden, dass es auch von Besuchern des Eisenbahnmuseums genutzt werden kann. Denn die Museumsbesucher kommen hauptsächlich sonntags, also zu Zeiten an denen die Geschäfte der "Neuen Mitte" geschlossen haben.

Stellungnahme zu 2)

Mit der Planung im Bereich Sonnenbrunnen wird nicht nur das Ziel verfolgt, die Verkehrsbeziehungen zu optimieren, sondern auch den insgesamt vernachlässigten Bereich gestalterisch aufzuwerten und mit Leben zu füllen.

Zur „Neuen Mitte“

Die „Neue Mitte“ soll kein Ersatz für bestehende Versorgungsstrukturen sein, sondern diese in zentraler Lage ergänzen. Die Qualität der Architektur, die sehr gute Anbindung in das Straßen-, ÖPNV- und Fuß- und Radwegenetz sowie die Einbindung in ein Grünkonzept soll garantieren, dass hier kein „Trabant“ entsteht.

Die vorgeschlagene Mehrfachnutzung der Stellplätze im Bereich der „Neuen Mitte“ (z.B. für Besucher des Eisenbahnmuseums) ist eine gute Idee. Hierzu müssen Gespräche mit dem Betreiber der „Neuen Mitte“ geführt werden.

Zum Eisenbahnmuseum

Ziel des Rahmenplans ist es, die Bahnränder gestalterisch durch Gebäudesanierungen (z.B. Bahnwärterhaus, Eisenbahnmuseum), durch Neubauten (z.B. Neue Mitte und Bahnbogen) und durch begrünte Wegeverbindungen gestalterisch aufzuwerten und erlebbar zu machen. Das Eisenbahnmuseum soll durch die Neuanlage des Vorbereichs entlang der Ludwigsburger Straße und die Anlage einer begrünten Wegeverbindung zum alten Friedhof in dieses Grünsystem eingebunden, die Anbindung verbessert werden.

Zur neuen Verkehrsführung

Der Bau einer neuen Straßenunterführung ist zwangsläufig mit einer höheren Versiegelung verbunden. Im vorliegenden Fall werden jedoch überwiegend ehemalige Bahnflächen in Anspruch genommen. Zudem kann durch die neue Unterführung der Bereich des bisherigen Bahnübergangs fußgängergerecht zu einer hochwertigen Platz- und Grünanlage umgestaltet werden. Bisherige „Wildwuchsbereiche“ sollen gärtnerisch angelegt und in ein zusammenhängendes Grünsystem eingefügt werden.

Eine Einhausung/Überbauung der geplanten Unterführung wird aufgrund der immensen Mehrkosten und aufgrund des dadurch entstehenden „Angstraums“ nicht befürwortet. Statt einem dunklen „Mauseloch“ zwischen Böckingen Nord und Süd wird für den Bau der Unterführung mit Fuß- und Radweg eine offene Gestaltung mit großzügigen, begrünten Böschungen im Bereich der Kurvenaußenseite verfolgt.

3) Öffentlicher Straßenraum mit Aufenthaltsqualität

Ein großes Problem in gesamt Alt-Böckingen ist die ungeheure Masse an parkenden Autos am Straßenrand, die den gesamten öffentlichen Raum dominieren. Die Straßen haben dadurch keinerlei Aufenthaltsqualität, es gibt für nichts anderes mehr Platz (es fehlen Sitzgelegenheiten, Grünflächen, Spielgeräte ...). Da hier neue Lösungen und Ansätze gefragt sind, weil das herkömmliche Prinzip (jeder parkt auf seinem Grundstück oder vor seinem Haus) nicht funktioniert wünschen wir uns den Mut im Gebiet der Erhaltungssatzung

neue Konzepte auszuprobieren, z.B. Parkieranlagen mit vollautomatischem Parksystern (Autos werden nach dem Prinzip eines Regals im Parksafe geparkt).

Stellungnahme zu 3)

In der Stellungnahme wird ein Grundproblem dicht bebauter historischer Gebiete angesprochen. Da auf den Privatgrundstücken häufig kein Platz besteht, um Stellplätze anzulegen bzw. die kleinen Freiflächen als Privatgärten zur Erholung genutzt werden, muss zum Parken auf den öffentlichen Raum ausgewichen werden.

Der Bau von Quartiersgaragen in Verbindung mit einer Einrichtung von Parkverboten wäre theoretisch ein Ansatz, um die Qualität des öffentlichen Straßenraums zu erhöhen. Dies setzt allerdings umfangreiche Untersuchungen voraus (zum Bestand, zum Nebedarf bzw. zur Nachfragesituation, zur Standortsuche, zur Straßenraumgestaltung, etc.). Aufgrund der Wechselwirkungen mit anderen Themenbereichen wie ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, Carsharing etc. kann das Thema Quartiersgaragen/Parkierung zudem nicht separat behandelt werden, sondern sollte in ein umfassendes Mobilitätskonzept für den Stadtteil eingebunden werden. Ein solches Konzept geht über das hinaus, was in einem Rahmenplan über eine Fläche von ca. 80 ha. abgearbeitet werden kann.

Die Anregung wurde an das Amt für Straßenwesen weitergegeben und in den Textteil des Rahmenplans aufgenommen. Im Maßnahmenteil wird vorgeschlagen, dass ein Mobilitätskonzept für den Stadtteil erarbeitet wird, das auch den Themenbereich der Parkierung umfasst.

4) Bereich Hohlstraße - "Milchhäusle" erhalten

Die Planung an dieser Stelle Wohn- und Geschäftshäuser zu bauen empfinden wir als ungeeignet und zwar aus folgendem Grund:

Auf der beplanten Fläche befindet sich mit dem "Milchhäusle" ein Gebäude, das auch in der Analyse der Stadt als "besonders erhaltenswertes Gebäude" eingezeichnet ist. Wie wir finden ist das absolut richtig so!

Wie schon erwähnt, ist Böckingen ein Ort der Eisenbahn, aber nicht nur. Es ist/war auch ein Ort der Landwirte. Gerade in der Hohlstr. /Seestr. gibt es Fachwerkhäuser, Gehöfte, Scheunen, die davon zeugen (größtenteils deutlich älter als die Ziegelbauten der "Eisenbahnzeit"). wenn nun schon Privatpersonen diese Gebäude erhalten und pflegen, dann sollte auch die Stadt sich zur Erhaltungssatzung bekennen. Das "Milchhäusle" - ca. 1920 erbaut - ist als historisches Gebäude dringend zu erhalten - auch wegen seiner einstigen Funktion. Mit seiner Lage, Gebäudeform, Größe ... wäre es z.B. als Cafe optimal geeignet.

Bereich Hohlstraße Geschäftshäuser- Kreativität statt Masse

Gerade in der Hohlstraße gibt es in unmittelbarer Nachbarschaft gleich zwei Geschäftshäuser mit Leerstand. Dass kleine Ladenflächen (in der Analyse als Hauptgrund für Leerstand in Alt-Böckingen genannt) für den hohen Leerstand in Alt-Böckingen verantwortlich sein sollen, dem widersprechen wir ausdrücklich! Die Ursache liegt nicht in der Ladengröße, zumal die zwei leerstehenden Geschäftshäuser (1. ehemaliger Schlecker-Drogeriemarkt 2. ehemaliger Raumausstatter Reiner) eher große Ladenflächen besitzen.

In Alt-Böckingen und speziell in diesem Gebiet mit großen Geschäftshäusern den Handel ankurbeln zu wollen, wäre unserer Meinung nach das völlig falsche Konzept, denn a) dazu ist Heilbronn viel zu nah (im Übrigen gibt es auch in Heilbronn erheblichen Leerstand),

b) große Geschäftshäuser sind in die bestehende Altbebauung städtebaulich überhaupt nicht integrierbar und es fehlt der Platz dazu (deshalb entstehen überall Discounter auf der grünen Wiese),

c) für solche großen und stark frequentierten Geschäftshäuser können im Altstadtbereich keine Parkmöglichkeiten geschaffen werden, weil auch hierfür der Platz fehlt.

Außerdem gilt: Was ein Nachteil ist, kann auch ein Vorteil sein:

Die Geschäftsgrößen in Böckingen sind klein, aber dafür individuell (Nischenangebot), was die funktionierenden bestehenden Geschäfte ja schon beweisen.

Bereich Hohlstraße - "Scheune" erhalten

Zum Thema "Milchhäusle" (ein Zeitzeuge des ehemaligen Bauerndorfs) gehört auch die ebenfalls auf dem beplanten Grundstück befindliche Scheune. Auch hier muss unserer Meinung nach das Ziel der Stadtverwaltung sein, dieses Gebäude zu erhalten, wenn man die Erhaltungssatzung ernst nimmt (auch im Fall von Scheunen sind Privatpersonen mit positivem Beispiel vorangegangen.)

Bereich Hohlstraße - Wohnhäuser müssen sich in Umgebungsbebauung integrieren

Eine massive, mehr als 3-geschossige Bebauung (inkl. Dach) wäre unserer Meinung nach extrem negativ für das gesamte Gebiet. Weil ein Stellplatz pro Wohnung nicht der Realität entspricht und heute schon sämtliche umliegenden Straßen (Heuchelbergstr., Hohlstr., Seestr., Klingenberggrund Ludwigsburger Str....) mit parkenden Autos "zugestellt" sind.

5) Bereich Hohlstraße- unser Vorschlag

1. "Milchhäusle" erhalten- Nutzung als z.B. Cafe
2. Scheune erhalten und umnutzen- z.B. als "Markthalle"

3. Ecke Klingenberger Str./ Hohlstr. -ein Parksafes mit vollautomatischem Parksystem (für alle gefühlt 1 000 Autos die bisher das gesamte Gebiet verstopfen)
4. Falls die Feuerwehr tatsächlich einen neuen Standort erhält, entsteht viel Platz für Wohnhäuser, die sich in die Umgebung integrieren.

Stellungnahme zu 4/5)

Derzeit ist der Bereich Hohlstraße geprägt durch eine Abfolge von sanierungsbedürftigen Gebäuden unterschiedlicher Höhe, von Baulücken und unliebsamen Nutzungen wie dem Bauhof sowie dem Wertstoffcontainerstandort ohne jede städtebauliche Ordnung. Hauptziel der Planung ist deshalb an diesem zentralen Bereich eine neue städtebauliche Grundordnung zu schaffen und die Missstände zu beseitigen. Störende Nutzungen sollen verlagert werden. Entlang der Klingenberger-, der Ludwigsburger- sowie der Hohlstraße sollen neue Gebäude entstehen, die den Straßenraum begrenzen. Die Hohlstraße soll aufgeweitet, umgestaltet und mit Leben gefüllt werden. Der Bereich „Hohlstraße“ ist einer der wenigen Standorte, wo das Wohnraumangebot in Alt-Böckingen erweitert werden kann. Zur Belebung wird zusätzlich eine gewerbliche Nutzung im Erdgeschoss angestrebt (z.B. Einzelhandel, Gastronomie, Arztpraxen, etc.).

Zwar befinden sich auf dem Areal einzelne erhaltenswerte Gebäude (wie z.B. das Milchhäusle). Dabei handelt es sich jedoch um stark sanierungsbedürftige Einzelgebäude, die keinen Bebauungszusammenhang mehr bilden und sich kaum in ein vernünftiges städtebauliches Konzept integrieren lassen. Daher wird vom Erhalt der Scheune und des Milchhäusles zugunsten eines sinnvollen städtebaulichen Konzepts abgesehen.

Im Zusammenhang mit einer Neubebauung muss natürlich der gesetzlich geforderte Stellplatzbedarf nachgewiesen werden (sinnvollerweise in einer Tiefgarage). Der Bau einer Quartiersgarage wird an diesem Standort zugunsten der dringend benötigten Schaffung von Wohnraum nicht befürwortet. Falls es eine Nachfrage nach einer Quartiersgarage gibt, sollten andere Standorte geprüft werden (vgl. Stellungnahme zu Ziffer 3) bzw. die ohnehin geplante Tiefgarage größer geplant werden.

Die neue Wohnbebauung fügt sich bezüglich der Höhe mit einer 2-3-geschossigen Bebauung in den Bestand ein. An der Hohlstraße bzw. Seestraße gibt es bereits jetzt dreigeschossige Gebäude. Im Bereich der Ludwigsburger- und Klingenberger Straße soll - in Anpassung an die Umgebungsbebauung - ein Geschoss weniger realisiert werden. Das Konzept Hohlstraße wird dahingehend angepasst.

6) Feuerwehr auf dem Parkplatz der Viehweide

Dieser Standort ist aus unserer Sicht nicht geeignet, da der vorhandene Parkplatz von den umliegenden Sportvereinen und Gaststätten benötigt wird und hoffentlich bald auch von Pendlern des Stadtbahnhaltepunktes Viehweide.

Und bitte lasst die vorhandenen Grünflächen auf der Viehweide wie sie sind - weil die so super sind. (die einzige Alternative, von der wir gerne träumen, ist dort wieder ein "Böckinger See")!

Stellungnahme zu 6)

Durch eine Verlagerung der Feuerwehr wäre im Bereich Hohlstraße eine grundlegende städtebauliche Neuordnung möglich.

Im Falle einer Verlagerung kommt für die Feuerwehr nur ein ähnlich zentraler Standort in Frage, gut erreichbar für die Mitglieder der freiwilligen Feuerwehr im Stadtteil, mit kurzen Wegen zum Einsatzgebiet in Böckingen Süd und Nord, aber möglichst nicht in direkter Nachbarschaft zur Wohnbebauung (zur Vermeidung von Immissionsschutzkonflikten).

Der Parkplatz auf der Viehweide erfüllt diese Kriterien. Ein anderer Standort mit entsprechender Eignung konnte nicht gefunden werden.

Ein neuer Feuerwehrstandort im Bereich der Viehweide würde nicht den gesamten Parkplatz, sondern nur eine Teilfläche beanspruchen. Für Besucher der Vereine, Gaststätten und der angestrebten Haltestelle würde immer noch eine größere Anzahl von Parkständen verbleiben.

Eingriffe in die bestehende Grünfläche sollen möglichst vermieden werden, sind aber auch nicht komplett ausgeschlossen. So lässt der derzeitige Bebauungsplan hier auch ein Bau- fenster für ein Vereinsgebäude zu.

Um den Eingriff in den Parkplatz bzw. die Grünfläche zu begrenzen, wird dagegen für den Bauhof ein anderer Standort angestrebt.

7) Bürgerhaus neu verpachten

Zum Schluss müssen wir doch noch auf ein alt bekanntes Problem in Böckingen zu sprechen kommen. Ja wir identifizieren uns auch mit dem Bürgerhaus. Es ist ein Treffpunkt für alle Böckinger Vereine. Es ist uns ein besonderes und dringendes Anliegen, dass hier endlich ernsthaft und mit einem guten Angebot auf Seiten der Stadtverwaltung nach einem geeigneten Pächter gesucht wird. Das ist wirklich überfällig.

Stellungnahme zu 7)

Mittlerweile ist es gelungen, einen geeigneten Pächter für das Bürgerhaus zu finden.

III. Finanzwirtschaft

Die Entscheidung hat keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen.

Amtsleiter

Gesehen!
Bürgermeisteramt
- Dezernat IV -

gez.
Dr. Böhmer

gez.
Hajek
Bürgermeister