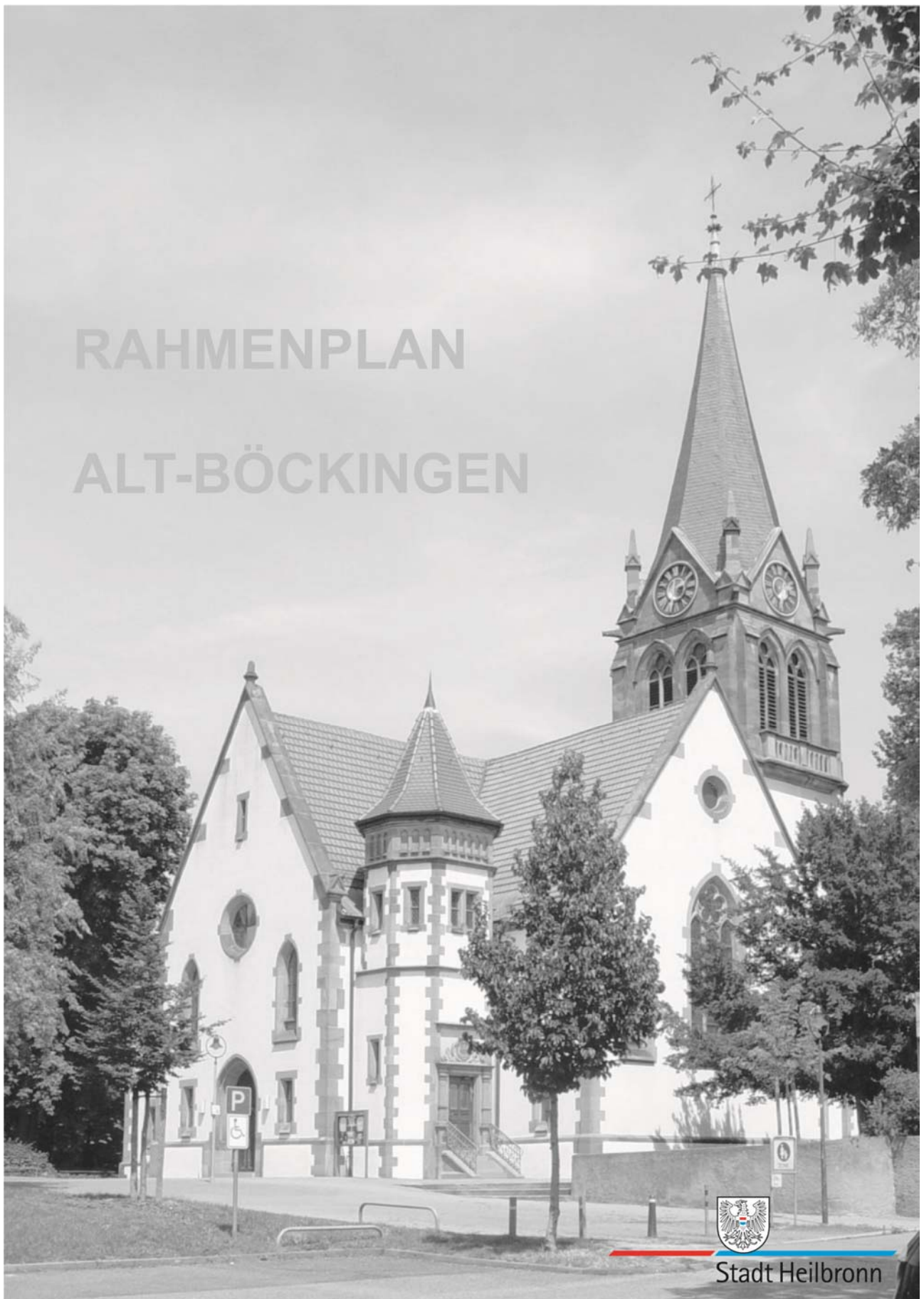


RAHMENPLAN ALT-BÖCKINGEN



Stadt Heilbronn

INHALT

1	EINFÜHRUNG	4
2	STÄDTEBAULICHE ANALYSE	5
2.1	Untersuchungsgebiet.....	5
2.2	Historische Entwicklung.....	5
2.3	Nutzung.....	6
2.3.1	Nutzungsverteilung.....	6
2.3.2	Wohnen/Bevölkerung/Soziales/Image.....	6
2.3.3	Öffentliche Nutzungen.....	9
2.3.4	Ver- und Entsorgungseinrichtungen.....	10
2.3.5	Einzelhandel/Versorgung.....	10
2.3.6	Baulücken / Untergenutzte Flächen.....	12
2.3.7	Störende Betriebe.....	12
2.4	Verkehr.....	13
2.4.1	Individualverkehr.....	13
2.4.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	15
2.4.3	Rad- und Fußgängerverkehr.....	16
2.4.4	Straßenraumgestaltung/Straßenzustand.....	18
2.5	Gestalt.....	20
2.5.1	Ortsbild/Gebäudebestand.....	20
2.5.2	Stadteingänge / Blickbeziehungen / Ortsbildprägende Platzbereiche und Grünflächen.....	21
2.5.3	Gestalterische Mängel im Stadtbild.....	22
2.5.4	Werbeanlagen.....	22
2.6	Gebäudezustand.....	23
2.7	Grün / Umwelt.....	25
2.7.1	Grüneinbindung des Plangebiets.....	25
2.7.2	Grünflächen/Spielplätze/Sportanlagen.....	25
2.7.3	Straßenraumbegrünung.....	26
2.7.4	Überbauungsgrad/Baudichte.....	27
2.7.5	Natur und Landschaft, Artenschutz.....	27
2.7.6	Wasser- und Bodenschutz.....	28
2.7.7	Immissionsschutz.....	29
2.7.8	Klimaschutz.....	29
2.8	Stärken/Schwächen.....	30
3	BISHERIGE PLANUNGEN	32
3.1	Regionalplan.....	32
3.2	Flächennutzungsplan.....	32
3.3	Landschaftsplan.....	32
3.4	Märkte- und Zentrenkonzept.....	33
3.5	Vergnügungsstättenkonzept.....	33
3.6	Klimaschutzkonzept.....	34
3.7	Radverkehrsplan und Radroutenkonzept.....	35
3.8	Fußgängerkonzept.....	36

3.9	Luftreinhalteplan	37
3.10	Lärmaktionsplan.....	38
3.11	Sanierungsmaßnahmen	38
3.12	Derzeitiges Planungsrecht.....	39
3.13	Teilräumliche Konzepte.....	40
	3.13.1 Planungen für den neuen Stadtteil Neckarbogen	40
	3.13.2 Bundesgartenschau 2019	40
	3.13.3 Verkehrsführung am Sonnenbrunnen.....	41
3.14	Wichtige Einzelprojekte.....	41
	3.14.1 Eisenbahnmuseum	41
	3.14.2 „Neue Mitte“	41
4	KONZEPT	42
4.1	Gesamtkonzept / Konzept Verkehr	42
	4.1.1 Konzept Verkehr.....	42
	4.1.2 Gesamtkonzept.....	44
4.2	Detaillkonzepte.....	48
	4.2.1 Konzept Sonnenbrunnen	48
	4.2.2 Konzept Bereich Hohlstraße.....	51
5	MAßNAHMEN.....	56
5.1	Maßnahmenplan.....	56
	5.1.1 Planfeststellung (P).....	56
	5.1.2 Bebauungspläne (BP).....	56
	5.1.3 Städtebauliche Neuordnung (N), Neubauten.....	58
	5.1.4 Sanierung bedeutsamer Gebäude (S)	59
	5.1.5 Eisenbahnmuseum	59
	5.1.6 Straßenumgestaltung.....	59
	5.1.7 Entsiegelung und Begrünung privater Grundstücke	61
	5.1.8 Grünflächen (G).....	61
	5.1.9 Immissionsschutzmaßnahmen	61
	5.1.10 Sonstige Maßnahmen	62
5.2	Sanierungsplan.....	63
	5.2.1 Erhaltungssatzung „Alt-Böckingen“	63
	5.2.2 Stadtumbaugebiet Sonnenbrunnen	64
	5.2.3 Ausweisung weiterer Sanierungsgebiete	64

11.06.2014

Planungs- und Baurechtsamt der Stadt Heilbronn

Amtsleiter: Dr. Christoph Böhmer

Bearbeiter: Sabine Elflein (Planzeichnungen), Tilmann von Frantzius (Projektleitung)

1 Einführung

Mit dem Rahmenplan soll der städtebauliche Handlungsbedarf definiert und die Entwicklung von Alt-Böckingen für die nächsten 10 -15 Jahre dargestellt werden.

Aufbauend auf einer umfangreichen städtebaulichen Analyse werden Ziele für die Themenbereiche Nutzung, Verkehr, Gestalt und Grün/Umwelt formuliert und in einem Gesamtkonzept zusammengeführt. Die Rahmenplanung ist damit Grundlage für weitergehende Planungen und Maßnahmen (z.B. Bauleitplanung, Sanierung, Straßenbau / Straßenraumgestaltung, Freiraumplanung).

In einem Maßnahmenplan werden die Maßnahmen formuliert, die zur Verwirklichung dieses Konzepts notwendig sind.

In einem Sanierungsplan werden Vorschläge zur Ausweisung/Erweiterung von Sanierungsgebieten und zur Weiterentwicklung der Erhaltungssatzung gemacht.

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.

2 Städtebauliche Analyse

Die städtebauliche Analyse basiert größtenteils auf Ortsbegehungen im Jahr 2010/2011.

2.1 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet für den städtebaulichen Rahmenplan umfasst den historischen Ortskern von Alt-Böckingen zwischen der Bahnanlage im Osten und der Wasserturmsiedlung im Westen, den Bereich „Sonnenbrunnen“ sowie die überwiegend historisch geprägten Teile von Böckingen Nord bis zur Wilhelm-Leuschner-Straße bzw. zur Heidelberger Straße (zwischen der Neckartalstraße und der Adolf-Alter-Straße).

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.

Dagegen ist neben dem Sonnenbrunnen auch das Umfeld der Hauptverkehrsstraßen „Wilhelm-Leuschner-Straße“ und „Heidelberger Straße“ (bis zur Adolf-Alter-Straße) wegen des dortigen Konfliktpotenzials und künftiger Umgestaltungsmöglichkeiten Teil des Untersuchungsgebiets.

Das Untersuchungsgebiet umfasst eine Fläche von ca. 82 ha.

2.2 Historische Entwicklung

Das ursprüngliche Bauern- und Weingärtnerdorf Böckingen umfasste 1834 lediglich eine Fläche von ca. 4 ha im Bereich der heutigen Stedinger-, Rathaus-, See- und Klingenberger Straße.

Im Zuge der Industrialisierung mit dem Bau der Eisenbahn Mitte des 19. Jahrhunderts nahm die Bebauung Böckingens sehr rasch zu und umfasste 1860 bereits das Gebiet zwischen der heutigen Hechtstraße im Süden, der heutigen Klingenberger Straße im Westen und der heutigen Mühlstraße im Norden. 1873 wurde im Westen des Orts die Böckinger Ziegelei gegründet. Im gleichen Jahr wurde ein Ortsbauplan mit einem rasterförmigen Straßennetz entwickelt. 1893 wurde am Sonnenbrunnen der Loksuppen errichtet. Die im Zusammenhang damit entstandenen Einrichtungen der Bahn prägen den Stadtteil bis heute in starkem Maße.

Die Bebauung des 19. und frühen 20. Jahrhunderts bestand in überwiegenderem Maße aus von Bauunternehmern errichteten Arbeiterwohnhäusern, die begünstigt durch die Nähe zur Ziegelei vor allem mit farbigem Sichtziegelmauerwerk ausgeführt wurden. 1900 umfasste Böckingen bereits eine Fläche von ca. 80 ha.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde in den 20er und 30er Jahren im Westen und Norden Böckingens der Siedlungsbau weitergeführt.

Seit der Eingemeindung 1933 gehört Böckingen zur Stadt Heilbronn.

Von den Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs waren auch Teile des alten Ortskerns betroffen. Bereiche mit größeren Zerstörungen (wie z.B. im Umfeld der Stedinger- oder der Friedenstraße) wurden nach dem Krieg zum Teil im neuen Stil wieder aufgebaut.

2.3 Nutzung

2.3.1 Nutzungsverteilung

Im Juli 2010 wurde der Nutzungsbestand im Rahmen einer Ortsbegehung aufgenommen.

Der Ortskern von Böckingen ist geprägt durch eine kleinteilige Mischung aus Wohnen und Gewerbe mit kleineren Geschäften, gastronomischen Betrieben, Dienstleistungen und kleineren Handwerksbetrieben. Typisch für Alt-Böckingen sind gründerzeitliche Wohn- und Geschäftsbäude mit einer gewerblichen Nutzung im Erdgeschoss und Wohnungen in den Obergeschossen.

Die Bereiche mit einer gewerblichen Prägung liegen im südlichen Ortsteil vor allem im Verlauf der Ludwigsburger- und Klingenbergstraße und im nördlichen Untersuchungsbereich entlang der Grünwald-, Hans-Multscher- und Großgartacher Straße.

Hervorzuheben sind die Geschäftsbereiche im nördlichen Teil der Ludwigsburger Straße im Umfeld des Netto-Markts und im Bereich der Schuchmannstraße im Umfeld des Penny-Markts.

Böckingen Nord und Süd sind derzeit durch Bahnanlagen, Bahn- und Grünflächen getrennt. Es gibt kein gemeinsames Zentrum.

Handlungsbedarf

- Kleinteilige Nutzungsmischung erhalten
- Hauptgeschäftsbereiche stabilisieren und weiterentwickeln
- Neue Mitte am Sonnenbrunnen entwickeln

2.3.2 Wohnen/Bevölkerung/Soziales/Image

Wohnen

Alt-Böckingen ist seit dem 19. Jahrhundert ein bedeutender Wohnstandort. 2011 lebten rund 6160 Personen im Plangebiet.

Der Ortskern ist fast vollständig bebaut. Ein großer Teil des überwiegend historischen Gebäudebestands hat zumindest in energetischer Hinsicht einen Sanierungsbedarf (siehe Ziffer 2.6). Zudem gibt es Bereiche mit städtebaulichen Missständen, die sich negativ auf die Wohnqualität auswirken (eine unzureichende Wohnumfeldqualität gibt es insbes. in Böckingen Nord sowie im südlichen Teil von Böckingen Süd).

Die Möglichkeiten zur Erweiterung des Wohnungsangebots in Alt-Böckingen sind begrenzt.

Ein gewisses Potenzial im Ortskern liegt in einer Bebauung bzw. Neuordnung kleinerer untergenutzter Flächen, im Ausbau von Dachgeschossen bzw. in der Umnutzung kleinerer nicht mehr vermietbarer Gewerbeimmobilien.

Größere Entwicklungsmöglichkeiten gibt es im Plangebiet nur durch eine Konversion von Bahnflächen und außerhalb des Plangebiets im geplanten Baugebiet Längelter am westlichen Ortsrand.

Bevölkerung

Der Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund im Plangebiet liegt über dem gesamtstädtischen Durchschnitt, was ein Indikator für einen erhöhten Integrationsbedarf darstellt. Im Stadtteil sind Personen aus 73 unterschiedlichen Nationen vertreten. Der Ausländeranteil liegt

bei ca. 30 % (Heilbronner Durchschnitt ca. 20 %). Der Anteil der Bevölkerung mit Zuwanderungsgeschichte liegt bei ca. 55 % (Heilbronner Durchschnitt ca. 46 %), bei der Altersgruppe unter 20 Jahren bei ca. 69 % (Heilbronner Durchschnitt ca. 60 %).

Alt-Böckingen hat einen überdurchschnittlichen Anteil von Personen, die auf Sozialleistungen angewiesen sind. Entsprechend dem Sozialdatenatlas 2011 ist der Anteil der Bezieher von Arbeitslosengeld II (ALG II) im Planungsbezirk Alt-Böckingen (d.h. dem Teil des Plangebiets östlich der Ludwigsburger Straße) mit 13,1 % deutlich höher als beim Heilbronner Durchschnitt von 7,2 %. Der Anteil der Haushalte mit Kindern, die ALG II beziehen, liegt sogar bei 23,5 % (Heilbronner Durchschnitt 12,9 %).

Überdurchschnittlich ist laut Sozialdatenatlas zudem der Anteil von Hartz-IV-Empfängern und von Alleinerziehenden.

Kinder- und Jugendbetreuung / Erziehungshilfe

Vor dem Hintergrund der oben genannten Sozialdaten besteht gemäß dem Amt für Familie, Jugend und Senioren ein erhöhter Bedarf an erzieherischen Hilfen im Stadtteil. Dieser wird durch Angebote im Familienzentrum im Bürgerhaus Böckingen und durch den Ausbau der schulischen Ganztagesbetreuung begegnet.

Ein zusätzlicher Bedarf an Kleinkindplätzen und Kinderplätzen besteht insbes. dann, wenn auf aufgegebenen Bahnflächen im Norden des Plangebiets eine Wohnbebauung in größerem Umfang entwickelt wird.

Pflegeeinrichtungen

Im Jahr 2011 lag der Anteil älterer Menschen mit einem Alter von mehr als 65 Jahren im Planungsbezirk Alt-Böckingen bei rund 11 %. In Böckingen insgesamt liegt dieser Anteil bei rund 22 %, in Heilbronn bei rund 20 %.

In Alt-Böckingen gibt es derzeit drei betreute Seniorenwohnanlagen mit 63 Plätzen und ein Demenzzentrum am Ziegeleipark mit 78 Plätzen. Das nächste Pflegeheim mit 110 Plätzen und vier Appartements ist „auf der Schanz“. Weiterhin sind in Böckingen ambulante Pflegedienste tätig, darunter auch ein privater Pflegedienst mit interkulturellen Pflegeangeboten und es gibt in Böckingen Wohnangebote bzw. Wohnheimplätze für Personen mit Behinderung.

Ein Begegnungs-, Informations- und Beratungsangebot besteht im Bürgeramt Böckingen und in der Begegnungsstätte der AWO im alten Rathaus. Im Bürgerhaus wurde ein Familienzentrum eingerichtet.

In Alt-Böckingen fehlen laut dem Sachbericht zur integrierten Pflegeplanung sechs barrierefreie Wohnungen mit Option zu einer Erweiterung auf 12 Wohnungen zur Schaffung einer Wohn- oder Hausgemeinschaft mit ambulanter Versorgung für Menschen mit Behinderung im Umfeld des Familienzentrums im Bürgerhaus Böckingen.

Zudem sollten nach Aussage des Amtes für Familie, Jugend und Senioren weitere barrierefreie Wohnungen im Ortskern (insbes. für die alteingesessene ältere Bevölkerung) und im Zusammenhang mit einer Wohnbauentwicklung auf den Bahnflächen am Sonnenbrunnen geschaffen werden.

Demnach wird grundsätzlich empfohlen, von einem Bedarfswert von 5% der Wohnungen in barrierefreier Bauweise auszugehen. Der Verfügbarkeit von barrierefreiem Wohnraum kommt in Zukunft bei der Schaffung eines generationengerechten Wohnumfeldes eine zentrale Bedeutung zu. Dabei sollte dieser Aspekt nicht nur in Neubaubereichen des Plangebietes berücksichtigt werden, sondern insbesondere auch im zentralen Bereich Alt-Böckingens bei Sanierungsmaßnahmen im Wohnungsbestand.

Familienzentrum

Laut Angabe des Amts für Familie, Jugend und Senioren führen aktuelle gesellschaftliche und familienpolitische Entwicklungen zu einer Veränderung im Bevölkerungsaufbau, zu einer Heterogenisierung der Gesellschaft mit pluralen Lebensformen und zur Zunahme des Anteils von Menschen mit unterschiedlichem Migrationshintergrund und verstärkten sozialen Unterschieden. Die soziale Arbeit in Heilbronn richtet daher ihre Angebote verstärkt am Lebensumfeld der Menschen aus. Unter Nutzung der vorhandenen personellen und sachlichen Ressourcen werden den verschiedenen Alters- und Zielgruppen Beratungs- und Unterstützungsangebote niederschwellig und wohnortnah zur Verfügung gestellt. Die Erschließung und Begleitung nachbarschaftlicher Netzwerke fördert die Selbsthilfepotentiale und führt zur nachhaltigen Verbesserung des Zusammenlebens vor Ort.

Das Jugend- und Familienzentrum Bürgerhaus Böckingen ist seit Oktober 2010 in dieser weiterentwickelten Funktion tätig. Es bietet neben seinen bisherigen Angeboten als Jugendzentrum allen Böckinger Bürgern (und speziell Familien und Senioren) Gelegenheit und Raum für zielgruppen- und generationenübergreifenden Austausch und Begegnung. Das Jugend- und Familienzentrum ist gut im Stadtteil vernetzt und arbeitet eng mit der Grundschule Alt-Böckingen, der ebenfalls im Bürgerhaus befindlichen Stadtteilbibliothek, der Arbeiterwohlfahrt und über verschiedene Stadtteilarbeitskreise mit den Böckinger Kindergärten, Schulen, Vereinen, Kirchen und anderen Gruppierungen zusammen. Es ist auch Infopunkt der Lernenden Region Heilbronn und Lotsenstelle für Alleinerziehende.

Gemäß dem Amt für Familie, Jugend und Senioren ist das Gebäude derzeit nicht barrierefrei ausgestaltet und sollte im Hinblick auf die erweiterten Nutzergruppen baulich umgestaltet werden. Darüber hinaus sollen die Angebote des Familienzentrums bedarfs- und gruppenorientiert weiter ausgebaut und die dafür erforderlichen räumlichen Ressourcen geschaffen werden.

Bereiche mit besonderem Handlungsbedarf

Nach Angabe des Schul-, Kultur- und Sportamts hat sich das Umfeld des Bürgerhauses problematisch entwickelt. Demnach treten – begünstigt durch die wenig belebte Randlage – immer wieder Problemgruppen in Erscheinung, die das Umfeld unsicher machen und die Attraktivität der Einrichtung schaden. Immer wieder vorgekommen sind Vandalismus und Verschmutzungen, aber auch Pöbeleien.

Ein verstärkter Vandalismus ist weiterhin am Eisenbahnmuseum festzustellen, begünstigt durch die etwas abgelegene, schlecht einsehbare Lage und die sowieso in einem schlechten Zustand befindlichen Gebäude und Freiflächen.

Zudem werden nach Angabe des Ordnungsamts Sitzgelegenheiten in der Nähe von Lebensmittelmärkten (wie z.B. an der Ecke Ludwigsburger Straße – Leonhardstraße) vielfach von Personen zum öffentlichen Alkoholkonsum genutzt, was häufig zu einem Beschwerdeaufkommen der Anwohner führt (aufgrund von Lärm, Müllansammlung etc.).

Image

Überdurchschnittliche soziale Herausforderungen, aber auch verwaarloste Bereiche (wie z.B. die Randbereiche der Bahnanlagen), Verunstaltungen (wie z.B. ein Wildwuchs an Werbeanlagen) und störende Nutzungen (wie z.B. Spielhallen) führen schnell dazu, dass das Image eines Stadtteils leidet. Ein schlechtes Image kann wiederum bestehende Segregationsprozesse weiter verschärfen.

Deshalb ist es ungemein wichtig, das Image eines Stadtteils im Blick zu haben und imageschädigende Prozesse/Zustände zu unterbinden bzw. zu beseitigen.

In der Vergangenheit wurden bereits Bebauungspläne aufgestellt, um Werbeanlagen zu regeln und bestimmte störende Nutzungen (wie z.B. Spielhallen) auszuschließen.

Einen Handlungsbedarf gibt es zudem noch bei der Neuordnung/Aufwertung bestimmter Stadtbereiche bzw. Freiflächen (wie z.B. dem Eisenbahnmuseum).

Schließlich müssen auch weiterhin die oben genannten sozialen Problempunkte im Auge behalten und auf Missstände durch Ordnungsmaßnahmen, soziale Maßnahmen und eine strukturelle und gestalterische Aufwertung reagiert werden.

Handlungsbedarf

- Verbesserung der Wohnqualität (insbes. durch eine Modernisierung des Gebäudebestands und durch eine Aufwertung von Bereichen mit unzureichender Wohnumfeldqualität)
- Ausbau der Wohnfläche im Bestand (u.a. durch Bebauung/Neuordnung untergenutzter Flächen, durch einen Ausbau von Dachgeschossen und eine Umnutzung nicht mehr vermietbarer Gewerbeimmobilien)
- Ausbau des Wohnungsangebots durch die Entwicklung nicht mehr benötigter Bahnflächen und langfristig auch durch eine Erschließung des Baugebiets Längelter
- Ausbau des Jugend- und Familienzentrums
- weiterer Ausbau der Ganztagesbetreuung von Kindern
- zusätzliche Kleinkindplätze/Kinderplätze am Sonnenbrunnen erforderlich, wenn hier Wohnbebauung in größerem Umfang entwickelt wird
- Ausbau des Angebots an barrierefreien Wohnungen (punktuell im alten Ortskern sowie im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bereichs Bahnbogen)
- abgestimmte Maßnahmen in Bereichen mit erhöhten sozialen Problemen (z.B. dem Umfeld des Bürgerhauses oder des Eisenbahnmuseums)
- Beseitigung imageschädigender Zustände (z.B. Aufwertung vernachlässigter Bereiche wie im Umfeld der Bahnanlagen oder an der Hohlstraße)
- Aufstellung eines Bebauungsplans zur Regelung von Vergnügungsstätten im nördlichen Teil des Geltungsbereichs (spätestens dann, wenn ein entsprechender Bauantrag vorliegt)

2.3.3 Öffentliche Nutzungen

Die wichtigen öffentlichen Einrichtungen befinden sich vor allem im zentralen Bereich des südlichen Ortskerns. Neben der Grundschule, der evangelischen und der katholischen Kirchengemeinde und vier Kindergärten muss das Bürgerhaus und das alte Rathaus mit Polizei, Notariat und Räumlichkeiten, die von der Volkshochschule genutzt werden, hervorgehoben werden.

Im Bürgerhaus sind neben Veranstaltungsräumen die Zweigstelle der Stadtbibliothek, das Familienzentrum mit Angeboten für jung und alt (inklusive Jugendzentrum) sowie Räumlichkeiten für die Betreuung von Schülern im Rahmen des Ganztagesbetriebs der Grundschule untergebracht. Zukünftig soll hier wieder ein Restaurant betrieben werden. Ungünstig für die Attraktivität des Bürgerhauses sind der Sanierungsbedarf am Gebäude, die mangelnde Barrierefreiheit sowie eine Entwicklung des Umfelds zum Treffpunkt für Problemgruppen, die den Bereich tendenziell unsicher machen. In diesem Zusammenhang kommt es in den weitgehend ungenutzten Grünflächen des Bürgerhauses immer wieder zu Vandalismus/Verschmutzungen.

Familienzentrum, Stadtteilbibliothek und Volkshochschule haben einen zusätzlichen Flächenbedarf angemeldet: Das Familienzentrum benötigt gemäß dem Amt für Familie, Jugend und Senioren für einen Ausbau des Angebots zusätzliche Räumlichkeiten. Die derzeit genutzten Räumlichkeiten der Stadtteilbibliothek sind nach Angabe der Stadtbibliothek für eine Versorgung des

Stadtteils zu klein. Die Volkshochschule benötigt entsprechend eigenen Angaben dringend einen Seminarraum, der ausschließlich für die eigene Nutzung zur Verfügung steht (die Räumlichkeiten der Schule stehen ausschließlich in den Abendstunden zur Verfügung).

Etwas weiter südlich an der Hohlstraße liegen die Feuerwehr und der Bauhof. Die Einrichtungen sind sanierungsbedürftig, der ganze Bereich hat einen Aufwertungsbedarf. Dabei ist insbes. der gewerblich geprägte Bauhof nicht unbedingt auf eine zentrale Lage im alten Ortskern angewiesen und könnte ggf. in eine Randlage verlagert werden.

Knapp außerhalb des nördlichen Plangebiets in der Grünewaldstraße befinden sich das Bürgeramt von Böckingen sowie die Grünewaldschule (Grundschule) und die Neckartalschule (Förderschule). Da sich das Bürgeramt in angemieteten Räumlichkeiten befindet, ist ein Umzug an einen zentraleren Standort in der sog. „Neuen Mitte Böckingen“ am Sonnenbrunnen vorgesehen.

Wichtig für die Identität von Böckingen ist zudem das Eisenbahnmuseum am Sonnenbrunnen, was aber äußerlich durch den schlechten Zustand seiner Gebäude und der Freiflächen davor noch nicht angemessen zur Geltung kommt.

Handlungsbedarf

- Zentrale Einrichtungen der Daseinsvorsorge in Böckingen erhalten und bedarfsgerecht ausbauen, insbes. im Bereich der neuen Mitte sowie entlang der Schuchmannstraße
- Verlagerung des Bürgeramts in die Neue Mitte Böckingen am Sonnenbrunnen
- Aufwertung des Bürgerhauses inklusive des Umfelds (u.a. Sanierung, barrierefreier Umbau, Modernisierung des Restaurants und Umgestaltung der Freiflächen)
- Erarbeitung eines Konzepts zur Erfüllung des vorgebrachten Raumbedarfs im Bereich des Familienzentrums, der Stadtteilbibliothek und der Volkshochschule
- Verlagerung des Bauhofs und der Feuerwehr (z.B. auf die Viehweide) zur Realisierung einer Neubebauung an der Hohlstraße
- Aufwertung des Eisenbahnmuseums inklusive des Umfelds

2.3.4 Ver- und Entsorgungseinrichtungen

Im Plangebiet befinden sich mehrere Containerplätze zur sortenreinen Erfassung von Altglas bzw. Alttextilien (Wilhelm-Leuschner-/Großgartacher Str., Ludwigsburger Str./Am Haselter, Leonhardstr./Teichstr., Friedrichstr./Heckenstr., Hohlstr./Bauhof, Haagstr./Trafohaus).

An der Leonhardstraße befindet sich auf Höhe des Rangierbahnhofs ein Recyclinghof.

Bei einer Inanspruchnahme der Flächen müssen Ersatzstandorte in der Nähe zur Verfügung gestellt werden (betroffen sind ggf. der Standort an der Hohlstraße sowie die Plätze am Sonnenbrunnen).

2.3.5 Einzelhandel/Versorgung

Im südlichen Teil von Alt-Böckingen erfolgt die Versorgung primär über zwei Lebensmitteldiscounter, zum einen über den Netto-Markt in der Ludwigsburger Straße 9 (mit einer Verkaufsfläche von ca. 400 m²) und zum anderen über den Penny-Markt in der Schuchmannstraße 4 (mit einer Verkaufsfläche von ca. 600 m²). Beide Märkte sind städtebaulich gut in den gewachsenen Ortskern integriert und zu Fuß für einen Großteil der Haushalte in Alt-Böckingen erreichbar. Aufgrund ihrer relativ geringen Verkaufsfläche und ihrer eingeschränkten Anzahl von Stellplät-

zen ist ein langfristiger Bestand insbes. des Netto-Markts jedoch gemäß einer Untersuchung der GMA, Ludwigsburg, vom Februar 2007 und vom November 2012 nicht gesichert.

Darüber hinaus wird die Versorgung des periodischen (täglichen) Bedarfs zusätzlich über zwei kleinere Lebensmittelmärkte, 5 Bäckereien/Backshops, 5 Metzgereien, 5 Getränkemärkte, ein Kiosk, eine Drogerie und zwei Apotheken gewährleistet.

Für den aperiodischen Bedarf stehen zwei Blumenläden, ein Schreibwarenladen, zwei Bekleidungs-läden, ein Schmuckladen, zwei Antikmärkte, ein Sanitätshaus, ein Raumausstatter, ein Laden für Haustextilien/Garn, ein Fahrradhandel, ein Elektrofachgeschäft, ein Baumarkt, ein Motorgeräthandel sowie ein Kfz-Handel zur Verfügung.

Im Nordteil von Böckingen wird die Versorgung vor allem über größere Märkte im Gewerbegebiet Nord gewährleistet. Durch die Randlage im Gewerbegebiet sind diese weniger gut zu Fuß erreichbar. Im Untersuchungsbereich nördlich der Stadtbahn stehen zur wohnungsnahen täglichen Versorgung zwei Metzgereien, eine Bäckerei, ein Kiosk und ein Tankstellenshop zur Verfügung.

Insgesamt ist insbes. in Böckingen Süd ein erhöhter Leerstand im Bereich kleinerer Gewerbeimmobilien auszumachen:

In Alt-Böckingen wurden im Juli 2010 zwei Leerstände nördlich und 19 Leerstände südlich der Stadtbahnlinie gezählt. Auffällig ist eine große Anzahl von Leerständen im Nordteil der Ludwigsburger Straße. Aufgrund der rückläufigen Nachfrage nach Gewerbeimmobilien im Ortskern wurden zum Teil auch schon Ladenlokale zu Wohnzwecken umgenutzt.

In einer GMA-Untersuchung aus dem Jahr 2007 werden als Hauptgründe für die Leerstände zu kleine Ladenflächen genannt.

Insgesamt wirkt sich gerade die hohe Anzahl von Leerständen vor allem im Nordteil der Ludwigsburger Straße negativ auf das Image der dortigen Geschäftslage aus.

Handlungsbedarf

- Bestehende wohnungsnaher Versorgung stabilisieren und weiterentwickeln
- Hauptgeschäftsbereiche insbes. im Umfeld der bestehenden Lebensmittelmärkte besonders fördern und hier weiterhin auf eine gewerbliche Nutzung im Erdgeschoss hinwirken (insbes. im nördlichen Teil der Ludwigsburger Straße, auf Teilabschnitten der Klingenberg Straße sowie im Bereich der Schuchmannstraße), ggf. Leerstandsmanagement in ausgewählten Bereichen betreiben
- Ansiedlung eines neuen Lebensmittelmarktes und ergänzender Versorgungseinrichtungen im Zuge der Entwicklung der neuen Mitte am Sonnenbrunnen (Bebauungsplan bereits in Aufstellung)
- Sicherung/Stärkung des bestehenden Versorgungszentrums mit Lebensmittelmarkt an der Schuchmannstraße, u.a. durch den Neubau eines neuen Geschäftshauses (an der Klingenberg Straße auf Höhe der Schuchmannstraße)
- Neubau von Wohn- und Geschäftshäusern im Bereich Hohlstraße
- Neubau verschiedener Geschäftshäuser in Böckingen Nord im Bereich der Hauptverkehrsstraßen (im Falle einer Zustimmung der jeweiligen Eigentümer)
- Umnutzung schwer vermietbare Gewerbeimmobilien insbes. in Randlagen eher zu Wohnzwecken

2.3.6 Baulücken / Untergenutzte Flächen

Vereinzelt gibt es bebaubare Baulücken, die derzeit nicht adäquat genutzt werden (z.B. als Parkplatz, Garten etc.). Diese wirken sich häufig negativ auf das Straßenbild und die Geschäftslage aus, bieten aber auch eine Chance für die Ansiedlung ergänzender Wohnungsangebote (z.B. altengerechte Wohnungen) und Einrichtungen (z.B. Ärztehaus, Einzelhandel etc.). Besonders auffällig sind neben dem Bereich „Sonnenbrunnen“ die derzeit als Stellplatzanlagen/Parkplätze genutzten Flächen gegenüber dem Eisenbahnmuseum, an der Klingenberger Straße auf Höhe der Reinöhlschule und im Bereich Hohlstraße.

Handlungsbedarf

- Konzepte zur Aktivierung größerer Baulücken entwickeln

2.3.7 Störende Betriebe

Alt-Böckingen ist durch eine gewachsene Mischung aus Wohnen und Gewerbe geprägt, darunter nur wenige störende Betriebe.

Gebietsschädigend sind insbesondere Diskotheken, Spielhallen, Wettbüros und Bordelle. Mit dem Bebauungsplan 30A/11 „Alt-Böckingen“ wurde die weitere Ansiedlung solcher Betriebe im südlichen Ortskern beschränkt, so dass hier nur drei genehmigte Spielhallen verbleiben, die Bestandsschutz haben.

Im Plangebiet nördlich der Großgartacher Straße gibt es derzeit keine Vergnügungsstätten. Da hier bisher keine Anträge für eine Spielhallennutzung, Wettbüros oder vergleichbare Einrichtungen vorlagen, bestand auch kein dringender Handlungsbedarf, einen Bebauungsplan zur Regelung von Vergnügungsstätten aufzustellen.

Langfristig sollte jedoch auch hier ein Bebauungsplan aufgestellt werden, spätestens dann, wenn ein entsprechender Antrag (z.B. für ein Wettbüro oder ein Bordell) vorliegt.

Spielhallen sind im nördlichen Geltungsbereich allerdings auch ohne einen neuen Bebauungsplan unzulässig, da nach dem neuen Landesglücksspielgesetz vom 20.11.2012 ein Abstand von 500 m zu Einrichtungen für Kinder/Jugendliche (d.h. zur Neckartalschule) und zu bestehenden Spielhallen eingehalten werden muss.

Daneben gibt es einige wenige Gewerbebetriebe, die zur Verbesserung der Wohnqualität und aufgrund fehlender Erweiterungsmöglichkeiten in ein Gewerbegebiet ausgelagert werden sollten. Darunter fallen u.a. auch der städtische Bauhof sowie einige Lagerplätze am Rande des Rangierbahnhofs. Einige Betriebe konnten im Zuge der Sanierung bereits in einem Handwerkerhof östlich der Rathausstraße zusammengefasst werden.

Zu Störungen für die angrenzende Wohnbebauung kommt es zudem durch den von der Bahn betriebenen Rangierbahnhof (insbes. für die Anwohner der Eisenbahn- und Zabergäustraße).

Handlungsbedarf

- Auf die Verlagerung einzelner Betriebe zugunsten einer Bebauung mit Wohn- und Geschäftshäusern hinwirken
- Im nördlichen Teil des Plangebiets einen Bebauungsplan zur Regelung von Vergnügungsstätten aufstellen, wenn ein entsprechender Antrag vorliegt bzw. das Vergnügungsstättenkonzept eine entsprechende Grundlage hierfür bietet.
- Auf eine Reduzierung der Störungen durch den Rangierbahnhof hinwirken

2.4 Verkehr

Böckingen wird im Osten durch große Verkehrsstrassen begrenzt und vom Neckar abgetrennt (insbes. durch die Bahnanlagen und die Neckartalstraße).

Die Gleisanlagen und Hauptverkehrsstraßen (insbes. die Großgartacher Straße) stellen zudem eine sehr starke Zäsur zwischen Böckingen Nord und Süd dar.

2.4.1 Individualverkehr

a) Anbindung

Alt-Böckingen ist über die Großgartacher- und Wilhelm-Leuschner-Straße (B 293), Neckartalstraße und Brackenheimer- bzw. Ludwigsburger Straße sehr gut an den überörtlichen Verkehr sowie an die Innenstadt angebunden.

b) Verkehrsaufkommen

Böckingen-Nord ist direkt vom Durchgangsverkehr der B 293 und der Heidelberger Straße betroffen, verbunden mit hohen gesundheitsgefährdenden Immissionen (insbes. Lärm, Erschütterungen, Abgasen/Feinstaub). Durch die starke Ausrichtung auf den Durchgangsverkehr stellen die Straßen zudem für Radfahrer und Fußgänger eine große Barriere dar. Vielfach fehlen Flächen/Markierungen für den Radverkehr und es bestehen häufig Defizite bei der Fußgängerfreundlichkeit und Barrierefreiheit. Zudem gibt es im Bereich der Straßen große gestalterische Defizite (insbes. an der Wilhelm-Leuschner-Str.).

Auch andere Straßen wie die Grünewaldstraße und der östliche Abschnitt der Großgartacher Straße sind so gestaltet, dass sie attraktiv für Durchgangsverkehr sind.

Im Bereich der Wilhelm-Leuschner-Straße können zur Verringerung der Immissionen auf Grundlage des Schallschutzfensterprogramms Zuschüsse für den Einbau von Schallschutzfenstern beantragt werden.

In Böckingen-Süd gibt es keinen überörtlichen Durchgangsverkehr. Lediglich in den frühen Morgenstunden wird bei einer Überlastung der Brackenheimer Straße die Klingenberg Straße bzw. Seestraße als Ausweichroute zur Neckartalstraße benutzt, obwohl schon Maßnahmen dagegen ergriffen worden sind (Tempo 30, enger Straßenraum, Straßenraumgestaltung).

Ein deutlicher Rückgang des Schleichverkehrs wäre zu erwarten, wenn die Verlängerung der Saarlandstraße fertiggestellt ist, da dies die Brackenheimer Straße signifikant entlasten würde.

Die Anbindung an die überörtlichen Straßen erfolgt über die stark befahrene Ludwigsburger und Klingenberg Straße in Nord-Süd-Richtung sowie über die See- und Neue Straße bzw. die Heuchelbergstraße in Ost-West-Richtung. Im gesamten südlichen Ortskern wurde eine Zone 30 eingerichtet.

Konflikte mit unerwünschtem Schleichverkehr besteht insbes. auf der Heuchelbergstraße (unzulässiger Schleichverkehr von und nach Klingenberg). Die Heckenstraße ist durch Verkehr zur Haseltersiedlung bzw. zum Berufsschulzentrum stärker belastet.

Handlungsbedarf

- Straßenbauliche Maßnahmen zum Umbau der Hauptverkehrsstraßen in Böckingen Nord zugunsten des Fußgänger- und Radverkehrs und einer stärkeren Straßenraumbegrünung,

insbes. im Bereich der Knotenpunkte. Somit soll die Attraktivität für Anwohner, Fußgänger und Radfahrer erhöht werden

- Prüfung verkehrsrechtlicher Maßnahmen auf den Hauptverkehrsstraßen (z.B. Tempo 30, Sperrung für Schwerlastverkehr) zur Lärm- und Feinstaubreduzierung. Größere Spielräume dafür bestehen, wenn die Saarlandstraße gebaut wird.
- Prüfung einer Ausweitung des Lärmschutzfensterprogramms insbes. auf die Heidelberger-, westliche Großgartacher- und Neckartalstraße (wenn verkehrsrechtliche Maßnahmen nicht möglich sind bzw. nicht ausreichen)
- Straßenbauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen (d.h. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen), um den Durchgangsverkehr auf der Grünewaldstraße bzw. im östlichen Abschnitt der Großgartacherstraße einzudämmen
- Eindämmen des Schleichverkehrs nach Klingenberg auf der Heuchelbergstraße

c) Lücken/Mängel im Verkehrsnetz

Schon seit längerem wird eine neue Verkehrsführung am Sonnenbrunnen angestrebt. Der Bahnübergang am Sonnenbrunnen führt zu Wartezeiten bei der Verbindung von Böckingen Nord und Süd.

Zudem fehlt vom Sonnenbrunnen eine Verkehrsverbindung nach Westen zum Haselter südlich der Bahnlinie, als Voraussetzung für eine Erschließung des geplanten Baugebiets „Längelter“ und für eine bessere Anbindung des Berufsschulzentrums.

Zur Erschließung der „Neuen Mitte“ muss es straßenbauliche Änderungen im Bereich der Großgartacher Straße geben.

Im Zuge der Entwicklung des Bahn Bogens sind ausgehend vom östlichen Teil der Großgartacher Straße neue Erschließungsstraßen erforderlich.

Die Leonhardstraße im Randbereich zur Bahn ist nur im nördlichen Teil ausgebaut. Im südlichen Bereich bis zum Anschluss an die Eisenbahnstraße handelt es sich um eine Privatstraße der Bahn, die sich in einem sehr schlechten Zustand befindet. Die Straße erschließt derzeit nur Sportanlagen, Recyclinghof und Rangierbahnhof.

Handlungsbedarf

- Verbesserung der Verkehrsführung am Sonnenbrunnen
- Neue Straße zur Anbindung von Längelter/Berufsschulzentrum
- Anpassung der Großgartacher Str. zur Erschließung der „Neuen Mitte“
- Neue Straßen zur Erschließung des Bahn Bogens
- Lückenschluss im Bereich der Leonhardstraße bis zur Eisenbahnstraße, zumindest als öffentliche Rad- und Fußwegeverbindung

d) Ruhender Verkehr

Da im dicht bebauten Ortskern auf den Privatgrundstücken häufig kein Platz besteht, um Stellplätze anzulegen bzw. die kleinen Freiflächen als Privatgärten zur Erholung genutzt werden, muss zum Parken in der Regel auf den öffentlichen Raum ausgewichen werden. Dadurch werden die Straßenräume in Alt-Böckingen vor allem durch parkende Kraftfahrzeuge dominiert, mit negativen Auswirkungen für andere Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer), für die Aufenthaltsqualität und die Nutzbarkeit insbes. für spielende Kinder.

Handlungsbedarf

- punktuelle Einschränkungen des Parkens zur Erhöhung der Qualität des Straßenraums für Fußgänger/Radfahrer, zum Aufenthalt und für spielende Kinder
- hierzu Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts, das u.a. auch alternative Parkierungskonzepte (z.B. Quartiersgaragen) enthält.

e) Carsharing

In Heilbronn gibt es u.a. folgende Anbieter von Carsharing.

- Flinkster (Angebot der Bahn) mit einem Standort am Hbf und in der Großgartacher Str. 5
- Stadtmobil e.V. Heilbronn (jedoch bisher ohne Fahrzeugstandorte in Böckingen)

Wünschenswert wäre ein Fahrzeugstandort auch in Böckingen Süd. Bei Bedarf sollte die Stadt Flächen zum Abstellen von Fahrzeugen zu Verfügung stellen.

Zur Unterstützung der Multimodalität sollten Carsharing-Stationen über geeignete Fahrradabstellmöglichkeiten verfügen (vorzugsweise über geschlossene Fahrradboxen).

2.4.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

a) (Stadt-)Bahn

Das Plangebiet wird sehr stark durch Bahnanlagen geprägt. Neben den Bahnstrecken Richtung Karlsruhe und Richtung Stuttgart muss der Rangierbahnhof östlich der Leonhard- und Eisenbahnstraße und das Bahninstandsetzungswerk südlich der Großgartacher Straße hervorgehoben werden. Die Randflächen / Übergangsbereiche zur Bebauung machen häufig einen sehr verwahrlosten Eindruck. Einige Bahnflächen werden zukünftig nicht mehr gebraucht.

Die Wohngebäude entlang der Gleisanlagen sind teilweise sehr stark vom Bahnlärm betroffen. Besonders problematisch ist dabei der nächtliche Güterverkehr auf der Linie Heilbronn - Bietigheim (vgl. Ziffer 2.7.7).

Alt-Böckingen ist durch die Haltestelle „Sonnenbrunnen“ an die Stadtbahnlinie Richtung Karlsruhe/Öhringen angebunden. Hier befindet sich ein überdachter Fahrradabstellplatz. Park+Ride-Parkplätze sind dagegen nicht vorhanden.

In Richtung Mannheim/Stuttgart gibt es dagegen keinen Anschluss an das Streckennetz der Bahn. Der ehemalige Bahnhof Böckingen im südlichen Ortskern wird nicht mehr angefahren. Im Zuge der Planungen für die Stadtbahn Süd (Richtung Zabergäu) soll hier jedoch wieder eine Haltestelle eingerichtet werden. Ob und wann die Südstrecke realisiert wird, ist aufgrund der noch ungeklärten Wirtschaftlichkeit/Finanzierung jedoch nicht absehbar.

Handlungsbedarf

- Konversion nicht mehr benötigter Bahnflächen (insbes. im Bereich Sonnenbrunnen und Bahnbogen Böckingen)
- Aufwertung der Randbereiche zwischen Bahn und Bebauung
- Anschluss des südlichen Ortskerns an das Streckennetz der Bahn Richtung Hbf/Stuttgart
- Maßnahmen zur Reduzierung der Immissionen durch den Bahnbetrieb (betroffen sind insbes. die Anwohner südlich der Großgartacher Straße sowie der Eisenbahnstraße, Zabergäustraße und Maulbronner Straße).

b) Bus

Die Busanbindung im Plangebiet ist sehr gut. Der Bereich nördlich der Stadtbahnlinie ist durch die Buslinien 1, 5, 8, 10, 13, 61, 62, 63, der alte Ortskern durch die Buslinien 1 und 5 (entlang der Ludwigsburger- und Klingenberger Str.) erschlossen, mit einer Umsteigemöglichkeit zur Stadtbahnhaltestelle am Sonnenbrunnen.

Einen etwas weiteren Weg zur nächsten Bushaltestelle haben nur die Anwohner der höher gelegenen Gebiete im Westen des alten Ortskerns (z.B. am Ziegeleipark). Aber auch hier erscheinen die Wege zur nächsten Haltestelle noch vertretbar (selten weiter als 500 Meter).

Die Einrichtung einer zusätzlichen Buslinie in diesem Bereich wird nach einer Prüfung durch die Verkehrsbetriebe nicht befürwortet: Die Straßen im Westen des alten Ortskerns (westlich der Ludwigsburger Straße) einschließlich der Wasserturmsiedlung sind nicht dafür geeignet, Omnibusverkehr aufzunehmen (zur Realisierung einer durchgängigen zweispurigen Befahrbarkeit müssten viele Parkmöglichkeiten entfallen). Eine Buslinie z.B. Richtung Westfriedhof wäre mit hohen zusätzlichen Betriebskosten verbunden, die nicht in einem angemessenen Verhältnis zum zusätzlichen Fahrgastpotenzial stehen.

Problematisch ist auch nach Angabe des Amtes für Straßenwesen die Umsteigestelle an der Wilhelm-Leuschner-Straße. Hier ist die zum Umsteigen erforderliche Querung der Straße nur mit großen Umwegen/Zeitverzögerungen möglich.

Böckingen ist an den Regionalbusverkehr lediglich durch die Linie 662 Richtung Brackenheim /Bönnigheim und die Linie 683 Richtung Gemmingen angebunden. Nach Aussage der Verkehrsbetriebe wurde bereits vor Jahren die Durchfahrung der Ludwigsburger Straße und der Klingenberger Straße zu Gunsten eines schnelleren Verkehrs über die Neckartalstraße eingestellt. Eine nennenswerte Nachfrage war nicht vorhanden. Lediglich zu den Schulanfangs- und Endzeiten werden einzelne Fahrten zwecks Erschließung des Kreisberufsschulzentrums durch Böckingen geführt.

Bushaltestellen sind häufig nicht barrierefrei ausgebaut. Derzeit wird durch das Amt für Straßenwesen ein Standard für barrierefreie Haltestellen im Stadtgebiet entworfen, der ab 2015 sukzessive umgesetzt werden soll.

Handlungsbedarf

- Optimierung der Umsteigehaltestelle in der Wilhelm-Leuschner-Straße
- Prüfung einer besseren Anbindung von Böckingen an den Regionalbusverkehr (z.B. an die Linie 661/663 Richtung Zaberfeld über die bestehende Haltestelle „Kappelfeldle“ am südlichen Stadteingang von Böckingen)
- Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen

2.4.3 Rad- und Fußgängerverkehr

a) Böckingen Süd

In Böckingen Süd ist aufgrund der durchgehenden Ausweisung von Zone 30 und der zu einem Großteil schon umgestalteten Straßen insgesamt eine hohe Qualität für den Fußgänger- und Radverkehr gegeben. Auch die stärker befahrene Ludwigsburger- und Klingenberger Straße lassen sich bedingt durch die Einbahnstraßenregelung, die verminderte Geschwindigkeit und diverse Fußgängerüberwege gut queren. Probleme sind nur punktuell vorhanden.

Lücken/Mängel im Wegenetz

- Durch die Einbahnstraßenregelung in der Ludwigsburger- und Klingenger Straße müssen Radfahrer auf dem Weg zu den zentralen Geschäftsbereichen und öffentlichen Einrichtungen zum Teil größere Umwege in Kauf nehmen. Hier wäre zu prüfen, ob nicht eine Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung erfolgen kann.
- Die Grundschule Alt-Böckingen ist schlecht in das Radwegenetz eingebunden.
- Die Anbindung vom Sonnenbrunnen zur Haseltersiedlung bzw. zur Berufsschule ist ungenügend. Zwischen Schützenhaus und dem westlichen Abschnitt der Straße Im Haselter existiert nur ein Trampelpfad.
- Die Anbindung vom Sonnenbrunnen zur Keil- bzw. weiter zur Sickingenstraße ist ungenügend. Derzeit gibt lediglich einen schmalen Privatweg von der Sickingenstraße zum Schützenhaus. Wünschenswert wäre eine direkte Anbindung für Fußgänger und Radfahrer am Rand des Wohngebiets (im Bereich der im Baulinienplan vorgesehenen Straßentrasse).
- Auf Höhe des Eisenbahnmuseums fehlt auf der Nordseite der Leonhardstraße ein (ausreichend breiter) Gehweg. Das Eisenbahnmuseum ist schlecht in das Fuß- und Radwegenetz eingebunden.
- Der insbes. von Spaziergängern genutzte Abschnitt der Leonhardstraße zwischen Klingenger- und Eisenbahnstraße weist bezüglich Zustand/Gestaltung erhebliche Mängel auf und ist nur teilweise öffentlich zugänglich. Bei dem Abschnitt zwischen Recyclinghof und altem Friedhof handelt es sich um eine Privatstraße der Bahn, die nicht betreten werden darf und sich in einem sehr schlechten Zustand befindet. Derzeit besteht keine Anbindung zur Friedrichstraße.
- Die Durchfahrt durch den alten Friedhof ist für Radfahrer nicht freigegeben.
- Der Bereich hinter der Unterführung zwischen der Stedinger Straße und der Erwin-Fuchs-Brücke ist durch den zum Teil dichten Heckenbewuchs schlecht einsehbar.
- Wenig ansprechend gestaltet ist die Verkehrsunterführung zwischen Ludwigsburger- und Brackenheimer Straße.

b) Böckingen Nord

Der nördliche Teil des Plangebiets ist in starkem Maße durch den Durchgangsverkehr geprägt. Die Qualität für den Fußgänger- und Radverkehr und die Aufenthaltsqualität ist aufgrund der autogerechten Gestaltung der Straßenräume insgesamt mangelhaft.

Die stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen stellen eine große Barriere für Fußgänger und Radfahrer dar. Eine Querung ist nur an den Kreuzungen mit zum Teil langen Wartezeiten / großen Umwegen möglich.

Im Kreuzungsbereich von Hauptverkehrsstraßen fehlen zum Teil Regelungen/Markierungen für den Radverkehr.

Teilweise ist nur eine abschnittsweise Querung für Fußgänger/Radfahrer möglich, insbes. an Kreuzungen mit Rechtsabbiegevorrang und Druckampel, was die Wartezeiten in unzumutbarer Weise verlängert. Zudem sind Fußgängerquerungen häufig nicht barrierefrei ohne Höhenversprünge ausgebaut, was die Benutzung durch Personen mit Kinderwagen, Rollator, Rollstuhl, Fahrrad etc. erschwert. Daneben fehlen u.a. auch taktile Bodenelemente für Blinde und Sehbehinderte.

Auch manche Nebenstraßen lassen durch ihre Gestaltung Schleichverkehr zu (z.B. der östliche Abschnitt der Großgartacher Straße) bzw. sind für Durchgangsverkehr ausgelegt (z.B. der südliche Abschnitt der Grünwaldstraße).

Das Radwegenetz weist innerhalb des nördlichen Plangebiets (auch gemäß dem Radverkehrsplan) erhebliche Lücken auf:

- entlang der Heidelberger Straße / Wilhelm-Leuschner-Straße von der Grünwaldstraße bis zur Fußgänger-/Radwegebrücke Richtung Innenstadt,
- im sonstigen Abschnitt der Wilhelm-Leuschner-Straße,
- auf der Nordseite der Großgartacher Straße zwischen Aternweg und Hans-Multscher-Straße,
- zwischen dem östlichen Ende der Großgartacher Straße und der Fußgänger-/Radwegebrücke Richtung Innenstadt (über Privat-/Bahngelände),
- entlang der Ludwigsburger Straße und der Grünwaldstraße zwischen der Leonhardstraße und der Grünwaldschule,
- entlang der Neckargartacher Straße
- und im Bereich Bahnbogen zwischen der Haltestelle Sonnenbrunnen und der Fußgänger-/Radwegebrücke Richtung Innenstadt (zum Großteil über Bahngelände).

c) Fahrradabstellplätze

An der Stadtbahnhaltestelle Sonnenbrunnen gibt es überdachte Fahrradabstellplätze.

An den wichtigen öffentlichen Einrichtungen (insbes. Schulen, Bürgerhaus, Kirchen, Kindergärten, Eisenbahnmuseum) und den Geschäftsbereichen (insbes. den Lebensmittelmärkten) fehlen zum Teil noch Fahrradabstellplätze, an denen das Rad nicht nur abgestellt, sondern auch abgeschlossen werden kann.

2.4.4 Straßenraumgestaltung/Straßenzustand

Der Bereich nördlich der Stadtbahnlinie ist sehr stark vom hohen Verkehrsaufkommen betroffen und ist geprägt durch große ungestaltete Verkehrsflächen.

Einen hohen Umgestaltungsbedarf haben insbes. die stark belasteten Hauptverkehrsstraßen. Aber auch die Nebenstraßen (wie die Grünwaldstr., die Hans-Multscher-Str., die Hans-Baldung-Str. und der östliche Abschnitt der Großgartacher Str.) sind aufgrund ihrer autogerechten Gestaltung anfällig für Schleichverkehr und weisen keine hohe Aufenthaltsqualität auf. In einem schlechten Zustand sind insbes. bestimmte Abschnitte der Gehwege im Bereich der Großgartacher- und der Grünwaldstraße.

Im alten Ortskern wurde bereits ein großer Teil der Straßen im Zuge von Sanierungs- und Wohnumfeldgestaltungsmaßnahmen mit Bäumen und Pflaster umgestaltet und aufgewertet.

Lediglich im südlichen Ortskern (insbes. der Bereich Kappel-, Hofstatt- und Haagstraße) und westlich der Ludwigsburger Straße gibt es Straßenräume, die aufgrund ihres Zustands und Mangels an Grün einen hohen Umgestaltungsbedarf haben. Einen besonderen Bedarf gibt es dabei im Umfeld der Feuerwehr (in Verbindung mit einer städtebaulichen Neuordnung des Areals). Zudem sollten die Wegeverbindungen zum Ziegeleipark bzw. zur Wasserturmsiedlung aufgewertet werden (insbes. die Heuchelberg- und Hohlstraße).

Problematisch sind zudem die in starkem Maße zugesperrten Straßenräume (vgl. Ziffer 2.4.3 d)).

Handlungsbedarf

- Hoher Aufwertungsbedarf bei den Straßen in Böckingen Nord
- Hoher Aufwertungsbedarf im südlichen Teil von Böckingen Süd
- Aufwertungsbedarf westlich der Ludwigsburger Straße
- Besonderer Bedarf auch im Bereich Hohlstraße im Zusammenhang mit einer städtebaulichen Neuordnung.
- Aufwertung der Wegeverbindungen vom Ortskern zum Ziegeleipark bzw. zur Wasserturmsiedlung
- punktuelle Einschränkungen des Parkens zur Erhöhung der Qualität des Straßenraums für Fußgänger/Radfahrer, zum Aufenthalt und für spielende Kinder

2.5 Gestalt

2.5.1 Ortsbild/Gebäudebestand

Alt-Böckingen hat ein einheitliches, erhaltenswertes Ortsbild:

Mit Ausnahme des ältesten Teils des Ortskerns zwischen der Stedinger Straße und der Seestraße (mit zum Teil noch dörflicher Prägung) weist Alt-Böckingen ein rasterförmiges Straßennetz aus dem 19. Jahrhundert auf.

Die historischen Straßenzüge sind geprägt durch eine Straßenrandbebauung mit einer einheitlichen Traufhöhe, bestehend überwiegend aus zwei- bis zweieinhalbgeschossigen Häusern mit stark geneigten Dächern.

Besonders prägend sind die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und Anfang des 20. Jahrhunderts entstandenen Wohn- und Geschäftshäuser mit ihren bunt verzierten Ziegelfassaden.

Typisch sind insbes. die folgenden Gestaltungsmerkmale:

- Abgesetzte Kellersockel (aus Sandstein bzw. mit Rustikaputz)
- Ziegel- und Sandsteinfassaden (zum Teil auch Putzfassaden oder eine Kombination von Ziegel im Erdgeschoss und Putz im Obergeschoss)
- Fenster-/Türöffnungen mit zumeist stehenden Formaten (breitere Öffnungen geteilt)
- Holzfenster mit Teilung (zumeist zweiflügelig mit Oberlicht)
- Klappläden aus Holz, zum Teil auch Holzrollläden mit innenliegenden, in die Fensterlaibung integrierten Rollladenkästen
- Tür- und Fensterumrandungen sowie Fenstersimse aus Sandstein
- Türen/Tore aus Holz
- Steile Sattel- bzw. Krüppelwalmdächer, vereinzelt mit Zwerchhaus, Traufgesimse und Ortgangzahnleisten aus Holz ohne Verblechung
- Dacheindeckung mit naturroten Biberschwanzziegeln aus Ton ohne Glasur/Engobierung

Im Rahmen von Begehungen wurde der Altbaubestand untersucht:

Besonders erhaltenswert sind die denkmalgeschützten Gebäude und Freiflächen. Darunter fallen neben einigen historischen Wohn- und Geschäftshäusern, u.a. die evangelische und die katholische Kirche, die Grundschule sowie das historische Bahnbetriebswagenwerk (mit Ringlokschuppen, Wagenhalle und Gleisflächen).

Dargestellt sind weiterhin die besonders erhaltenswerten historischen Gebäude, die noch viele prägende Gestaltungsmerkmale aufweisen (darunter viele Gebäude aus der Gründerzeit mit verzierten Ziegelfassaden).

Daneben gibt es noch viele andere ortsbildprägende Gebäude, die jedoch nicht extra hervorgehoben sind.

Das Ortsbild wird durch die Erhaltungssatzung Alt-Böckingen geschützt. Der Abbruch ortsbildprägender historischer Gebäude ist unzulässig. Veränderungen an der äußeren Gestalt von Gebäuden (wie z.B. eine Fassaden- oder Dachsanierung) müssen mit der Stadt abgestimmt und genehmigt werden.

Somit konnten viele erhaltenswerte Gebäude und Fassaden gerettet werden. Zudem hat die Pflicht zur Abstimmung von Gebäudemodernisierungen (insbes. Dach und Fassade) zu einer gewissen Einheitlichkeit bei der Gebäudegestaltung im Stadtteil geführt. So wird bei der Gestal-

tungsberatung darauf geachtet, dass die für den Ortskern typischen Gestaltungsmerkmale (s.o.) erhalten und unpassende Materialien bzw. grelle Farben vermieden werden.

Im Vorfeld bzw. während des Genehmigungsverfahrens wird eine kostenlose Erstberatung vor Ort zusammen mit einem externen Fachmann für die Sanierung historischer Gebäude angeboten. Hierbei wird insbes. aufgezeigt, wie der Energieverbrauch gesenkt werden kann, ohne das Ortsbild z.B. durch eine Außendämmung einer wertvollen Fassade zu beeinträchtigen.

Vielfach wurde dabei von Bauherren der Wunsch nach finanzieller Unterstützung geäußert, da es für die Modernisierung von Gebäuden im Geltungsbereich einer Erhaltungssatzung anders als bei einem Denkmal keine erhöhten steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten gibt.

Für die Umsetzung der Erhaltungssatzung ist es weiterhin sehr wichtig, dass die Bewohner immer wieder über die Vorgaben der Satzung informiert werden.

Daneben existieren im alten Ortskern einige Bebauungspläne mit örtlichen Bauvorschriften zur Dach- und Fassadengestaltung (z.B. Vorgaben zur Ziegelfarbe, zu Dachaufbauten, zur Farbgebung und zur Materialwahl).

Handlungsbedarf

- Weiterhin Information der Bewohner über die Erhaltungssatzung z.B. über die Stadtzeitung
- Schaffung von steuerlichen Vergünstigungen für die Gebäudemodernisierung im Geltungsbereich der Erhaltungssatzung durch Ausweisung als Sanierungsgebiet ohne finanzielle Ausstattung

2.5.2 Stadteingänge / Blickbeziehungen / ortsbildprägende Platzbereiche und Grünflächen

Im Analyseplan wurden die Eingangsbereiche von Alt-Böckingen dargestellt. Bedingt durch die Bahn gibt es von Osten nur wenige Zugangsmöglichkeiten.

Gestalterische Mängel weist insbesondere das Verkehrsbauwerk ganz im Süden des Ortskerns sowie die Wilhelm-Leuschner-Straße (d.h. dem Stadteingang von der Neckartalstraße) auf.

Die gestalterisch wichtigen Blickbeziehungen zwischen Böckingen Nord und Süd am Sonnenbrunnen sollten unbedingt erhalten werden.

Stärker in den Blickpunkt gerückt werden sollte das Bahnbetriebswagenwerk mit Ringlokschuppen und Wagenhalle sowie andere denkmalgeschützte Bahngelände am Rand der Gleisflächen. In besonderem Maße prägend für die Stadtsilhouette ist zudem die evangelische Kirche (mit vielen Blickbeziehungen u.a. der Erwin-Fuchs-Brücke, der Schuchmann-, Eisenbahnstraße und Kirchgasse und dem Rangierbahnhof).

In dem rasterförmig angelegten Stadtteil gibt es keine größeren historischen Plätze. Das Leben spielt sich vor allem auf der Ludwigsburger und Klingenger Straße ab. Hervorzuheben sind ansonsten nur die platzartig gestaltete Schuchmannstraße im Umfeld des alten Rathauses, des Bürgerhauses und der evangelischen Kirche sowie der Dorfplatz, die jedoch beide in ihrer jetzigen Form erst nach dem Krieg entstanden sind. Während es sich bei der Schuchmannstraße um ein Versorgungszentrum handelt, ist der Dorfplatz mangels publikumswirksamer Randnutzungen wenig belebt.

Daneben prägen auch bestimmte Grünflächen den Stadtteil. Von besonderer Bedeutung ist die Grünstreifen entlang der Bahn zwischen Böckingen Nord und Süd sowie östlich von Böckingen Süd. Daneben gibt es einzelne kleinere Grünflächen wie der alte Friedhof, einzelne Kinderspielplätze und Freiflächen von Schulen und Kindergärten.

Handlungsbedarf

- Aufwertung der Stadteingänge an der Neckartalstraße/Wilhelm-Leuschner-Straße und an der Brackenheimer-/Ludwigsburger Straße
- Erhalt der Blickbeziehung zwischen Böckingen Nord und Süd
- Belebung des Dorfplatzes
- Erhalt/Aufwertung stadtbildprägender Grünflächen

2.5.3 Gestalterische Mängel im Stadtbild

Im Plangebiet gibt es einige Bereiche mit Aufwertungs- bzw. Neuordnungsbedarf. Dazu gehören insbes. verwahrloste Bereiche, Brachflächen bzw. untergenutzte Flächen, die durch Bahn-, Lager- und Abstellflächen bzw. gewerbliche Behelfsbauten geprägt sind.

Herausgearbeitet wurden zudem auffällige Baulücken, in denen der Straßenraum nicht durch Gebäude begrenzt wird (fehlende Raumkanten).

Bereiche mit besonderem Handlungsbedarf

- viele Randbereiche entlang der Hauptverkehrsstraßen (insbes. der Wilhelm-Leuschner-Straße) ohne adäquate, straßenbegrenzende Bebauung,
- die Gebäude und Bahnflächen südlich der Großgartacher Straße (Bahnbogen Böckingen),
- der Bereich Sonnenbrunnen (derzeit vor allem durch Brach- und Bahnflächen geprägt),
- das Eisenbahnmuseum mitsamt der Freiflächen davor,
- die als Stellplatzanlage bzw. Abstellplatz genutzten Baulücken südlich der Leonhardstraße,
- der Übergangsbereich zwischen Ortskern und Rangierbahnhof (mit zum Teil verwahrlosten Freiflächen, Lagerplätzen und Gleisflächen),
- die Brachflächen/Baulücken an der Klingenger Straße auf Höhe der Schuchmannstraße
- und das Umfeld der Feuerwehr Böckingen (Bereich Hohlstraße).

2.5.4 Werbeanlagen

Werbeanlagen werden in Alt-Böckingen durch den Bebauungsplan 30A/11 „Alt-Böckingen“ und den Bebauungsplan 34/26 „Werbeanlagen nördlich der Großgartacher Straße“ geregelt. Dadurch werden eine Beeinträchtigung des Ortsbilds und ein Imageverlust durch zu viele, zu große bzw. zu auffällige Werbeanlagen verhindert.

2.6 Gebäudezustand

Im Rahmen von Begehungen Ende 2009 und Anfang 2010 wurde der Gebäudebestand in Alt-Böckingen untersucht. Dabei wurde der Zustand von Fassade, Dach und Fenster/Türen eingeschätzt. Ergänzend dazu wurden der geschätzte Dämmstandard eines Gebäudes (d.h. das erkennbare Vorhandensein einer Wärmedämmung) sowie die Qualität der Freiflächen aufgenommen.

Da die Gebäude nur von außen beurteilt werden konnten, ist die Aussagekraft allerdings begrenzt. Gerade bei älteren Gebäuden kann trotz eines guten äußeren Erscheinungsbilds im Einzelfall ein deutlich höherer Sanierungsaufwand bestehen (z.B. bedingt durch unzureichende sanitäre Anlagen / Heizung / Elektroinstallation, durch Feuchteschäden, durch Schädlinge im Dachstuhl etc.).

Fassade	
- keine Beanstandungen	0 P
- neuer Anstrich erforderlich	1 P
- leichte Schäden (z.B. Risse im Putz)	2 P
- mittlere Schäden (z.B. Schäden an Sandstein/Ziegeln)	3 P
- schwere Schäden (z.B. an konstruktiven Elementen)	4 P
Dach	
- keine Beanstandungen (neues Dach)	0 P
- altes Dach	1 P
- leichte Schäden (z.B. an Traufe/Ortgang/Rinne/Fallrohr)	2 P
- mittlere Schäden (z.B. schadhafte Ziegel)	3 P
- schwere Schäden (z.B. an der Konstruktion)	4 P
Fenster/Türen	
- keine Beanstandungen (neue Türen/Fenster)	0 P
- alte Fenster/Türen	1 P
- leichte Schäden (z.B. abblätternder Anstrich)	2 P
- schwere Schäden (z.B. an Rahmen, Scheiben)	3 P
Energetische Sanierung	
- Außendämmung erkennbar	0 P
- keine Außendämmung erkennbar	1 P
Außenraum (Hof/Garten)	
- keine Beanstandungen	0 P
- Mangel an Begrünung	1 P
- kein Balkon bzw. Freisitz	1 P
- Pflegemangel (verwildert, Nutzung als Lagerplatz)	1 P

Der Sanierungsbedarf ergibt sich aus dem Mittelwert der drei Gewerke, wobei das Ergebnis durch einen fehlenden Wärmeschutz bzw. unzureichende und verwahrloste Freiflächen um bis zu eine Stufe angepasst wurde. Bei einer Beurteilung von 0 - 1 ist kein akuter Handlungsbedarf gegeben. Ab einem Wert von 3 handelt es sich um ein Gebäude mit einem hohen Sanierungsbedarf.

Ergebnisse

Gebäude mit erheblichem Sanierungsbedarf sind nur vereinzelt vorhanden. Besonders augenfällig ist allerdings der schlechte Zustand des denkmalgeschützten Eisenbahnmuseums sowie anderer Gebäude im Bereich bestehender und ehemaliger Bahnanlagen (z.B. das ehemalige Bahnwärterhaus am Sonnenbrunnen oder das ehemalige Bahnbedienstetenwohnhaus am Rangierbahnhof), mit negativen Auswirkungen auf das Erscheinungsbild des gesamten Umfelds.

Festzuhalten bleibt weiterhin, dass in Bereichen mit überwiegend historischem Gebäudebestand in der Regel auch ein höherer Sanierungsbedarf besteht (auch in energetischer Hinsicht). Der Wärmeatlas für die Stadt Heilbronn, der im Rahmen des Klimaschutzkonzepts erarbeitet wurde, bestätigt dies: Im Großteil des Plangebiets wurde ein deutlich erhöhter Wärmeverbrauch festgestellt.

Einen besonderen Sanierungsbedarf gibt es zudem bei einigen öffentlichen Einrichtungen (wie z.B. dem Bürgerhaus und der Feuerwehr bzw. dem Bauhof).

Das für Böckingen wichtige Bürgerhaus müsste nicht nur energetisch saniert, sondern auch innen modernisiert werden. Wichtig wäre in diesem Zusammenhang auch ein barrierefreier Umbau des Gebäudes. Geplant ist derzeit eine Aufwertung des Restaurantbereichs. Bisher konnte jedoch noch kein Pächter gefunden werden.

Auf dem Gelände der Feuerwehr bzw. des Bauhofs haben einzelne Gebäude einen hohen Sanierungsbedarf (wie z.B. die für den Winterdienst genutzte ehemalige Scheune).

Die energetische Sanierung des Altbaubestands stellt eine besondere Herausforderung dar, da das zusammenhängende Ortsbild von Böckingen, das vor allem durch die Fassaden aus der Gründerzeit geprägt wird, erhalten werden soll. Durch die Erhaltungssatzung, die einen Großteil des alten Ortskerns umfasst, dürfen erhaltenswerte Fassaden nicht von außen gedämmt werden. Zudem müssen bei der Sanierung bestimmte für Böckingen typische Gestaltungsprinzipien beachtet werden. Um dabei eine Hilfestellung zu geben, bietet die Stadt eine kostenlose Vor-Ort-Beratung durch einen Spezialisten für die energetische Sanierung historischer Gebäude an.

Besonderer Sanierungsbedarf

- in Bereichen mit überwiegend historischem Gebäudebestand (d.h. vor allem im Geltungsbereich der Erhaltungssatzung),
- bei öffentlichen Gebäuden (wie z.B. das Bürgerhaus) und bei anderen Gebäuden, die den Stadtteil prägen (wie z.B. das Eisenbahnmuseum und andere denkmalgeschützte Bahngeläude).

2.7 Grün / Umwelt

2.7.1 Grüneinbindung des Plangebiets

Im Osten bzw. Süden von Alt-Böckingen verläuft der Neckar, abgetrennt vom Plangebiet durch die Bahnanlagen und die Neckartalstraße. Dabei ist der Bereich zwischen den Bahnanlagen und der Neckartalstraße vor allem durch Kleingärten und Sportanlagen geprägt.

Die Bahnlinien mit ihren begrünten Randbereichen/Böschungen vernetzen das Plangebiet mit der freien Landschaft und bilden eine Grünstreifen zwischen Böckingen Nord und Süd bzw. einen grünen Rand von Böckingen Süd.

Im Westen schließt Böckingen Süd direkt an die freie Landschaft an. Hervorzuheben ist dabei der am westlichen Ortsrand gelegene Ziegeleipark und die Grünfläche am Wasserturm.

2.7.2 Grünflächen/Spielplätze/Sportanlagen

a) Böckingen Nord

Innerhalb des Plangebiets in Böckingen Nord gibt es keine nennenswerten öffentlichen Grünflächen. Es fehlt insbes. ein Spielplatz.

Die nächsten Grünanlagen außerhalb des Plangebiets sind die Freiflächen der Grünwaldschule; der nächste Spielplatz liegt an der Salzburger Straße.

b) Sonnenbrunnen

Zwischen Böckingen Nord und Süd entlang der Bahnlinie besteht entlang des größtenteils verdohnten Wolfsgrabens ein Grünzug bzw. Talraum, der von der freien Landschaft (mit Äckern und Obstwiesen), über die Außenanlagen des Schützenvereins, die Tennisanlagen und Kleingärten bis zum Sonnenbrunnen und weiter über die brachliegenden, zum Teil vegetationsbestandenen Gleisflächen bis zum Neckar verläuft.

Vom Haselter bis zum Sonnenbrunnen ist dieser zum Teil nur über einen Trampelpfad und vom Sonnenbrunnen bis zum Neckar gar nicht begehbar. Der größte Teil der Freiflächen ist privat und daher nicht öffentlich nutzbar. Teile der Kleingärten werden überwiegend als Lagerplatz genutzt. Einen Aufwertungsbedarf gibt es insbes. bei den Grünflächen im Bereich Sonnenbrunnen (im Umfeld des Bahnübergangs).

c) Böckingen Süd

Böckingen Süd wird im östlichen Randbereich stark durch die Grünflächen (insbes. die vegetationsbestandenen Böschungen) im Verlauf der Bahnanlagen geprägt.

Hervorzuheben sind dabei die Grünflächen am östlichen Ortsrand auf Höhe des Rangierbahnhofs zwischen dem Sonnenbrunnen und dem alten Friedhof (Ortsrand Böckingen Süd), die gerne von Spaziergängern und im Umfeld des Bolzplatzes auch von Jugendlichen genutzt werden. Dieser Bereich macht einen sehr verwahrlosten Eindruck und ist derzeit nur eingeschränkt begeh- und erlebbar, da sich ein Großteil der Flächen in Privateigentum befindet. Zudem stören Nutzungen wie Abstell- und Lagerplätze.

Südlich angrenzend daran liegt an der evangelischen Kirche der zu einer Parkanlage umgestaltete alte Friedhof (mit Spielplatz).

Der Bereich hinter der Fußgängerunterführung von der Stedinger Straße zur Erwin-Fuchs-Brücke ist aufgrund des dichten Gehölzbestands nur schlecht einsehbar, was gerade bei Dunkelheit Ängste wecken kann.

Einen Aufwertungsbedarf gibt es zudem im Umfeld des Verkehrsbauwerks an der Brackenheimer- bzw. Ludwigsburger Straße.

Hervorzuheben sind weiterhin die Freiflächen an der Grundschule (mit Pausenhof, Schulgarten und einem Spielplatz) sowie am Bürgerhaus. Dabei haben die kaum genutzten Freiflächen südlich des Bürgerhauses auch gemäß dem Grünflächenamts einen besonderen Aufwertungsbedarf. Relativ wenig genutzt wird der baumbestandene Dorfplatz.

Mit insgesamt sechs Spielplätzen ist die wohnortnahe Versorgung im südlichen Teil des Geltungsbereichs für kleinere Kinder gesichert. Der zum Teil vorhandene Sanierungsbedarf (insbes. bei den Spielplätzen Schuchmannstraße, Im Jockele und Heckenstraße) soll entsprechend dem Gemeinderatsbeschluss vom 13.03.2012 entsprechend dem Teilentwicklungsprogramm Kinderspielplätze, Bolzplätze, Skateanlagen nach und nach behoben werden.

Im Osten des südlichen Ortskerns (zwischen Bahn und Neckartalstraße) schließt nördlich der neuen Straße ein Kleingartengelände und südlich davon der Festplatz sowie die Vereinssportanlagen der Viehweide an. Für die Sportanlagen liegt ein Umgestaltungskonzept des Grünflächenamts vor, dessen Umsetzung allerdings nicht gesichert ist.

d) Spielgelegenheiten für ältere Kinder

Spielgelegenheiten für ältere Kinder gibt es im Ziegeleipark. Daneben gibt es in der Nähe des Recyclinghofs einen Bolzplatz.

Auch Schulhöfe werden teilweise von Jugendlichen als Bolzplatz genutzt, da mit Ausnahme des Platzes am Recyclinghof keine Alternativen (insbes. zum Fußballspielen) zur Verfügung stehen. Hier gibt es laut Aussage des Schul-, Kultur- und Sportamts immer wieder Beschwerden aufgrund von Lärm in den Abendstunden.

e) Sportanlagen

Innerhalb des Plangebiets liegen die Schießanlage und die Tennisplätze am Sonnenbrunnen. Die Schießsportanlage soll nach Angabe des Vereins in Teilen umgebaut werden.

Größere Sportanlagen gibt es ansonsten unweit des Ortskerns im Bereich der Viehweide.

Handlungsbedarf

- Zu wenig Grünflächen / fehlender Spielplatz in Böckingen Nord
- Mehr Spielmöglichkeiten für ältere Kinder (z.B. zum Fußballspielen)
- Umgestaltungsbedarf im Bereich Sonnenbrunnen
- Umgestaltungsbedarf am östlichen Ortsrand von Böckingen Süd (mangelnde Gestaltung/Erschließung, störende Lagerplätze, störender Recyclinghof)
- unübersichtliche Gestaltung des Bereichs östlich der Fußgängerunterführung auf Höhe der Stedinger Straße
- Freiflächen am Bürgerhaus und Dorfplatz wenig genutzt
- Sanierungsbedarf bei einzelnen Spielplätzen
- gestalterische Mängel am Verkehrsbauwerk an der Brackenheimer Straße

2.7.3 Straßenraumbegrünung

Im alten Ortskern wurden bereits in vielen Straßenzügen im Zuge von Sanierungs- und Wohnumfeldgestaltungsmaßnahmen Bäume gepflanzt.

Einen besonderen Mangel an Begrünung gibt es in Böckingen Nord (insbes. im Bereich der Hauptverkehrsstraßen).

In Böckingen Süd fehlen Straßenbäume vor allem im Bereich südlich der Seestraße sowie westlich der Ludwigsburger Straße.

2.7.4 Überbauungsgrad/Baudichte

Die Baudichte im alten Ortskern ist zum Teil sehr hoch. Die Kombination von Gebäuden und sonstigen befestigten Flächen wie Zufahrten, Stellplätzen etc. führt häufig zu einem sehr hohen Versiegelungsgrad und einem sehr geringen Grünanteil.

Der Mangel an Grün mindert die Wohnqualität. Die hohe Versiegelung führt zu einer besonders starken Aufheizung im Sommer und wirkt sich negativ auf die Grundwasserneubildungsrate aus.

Im Zuge der Analyse wurden Baublocks ermittelt, die einen Überbauungsgrad von mehr als 50 % aufweisen und damit einen besonders geringen Grünanteil bzw. einen besonders hohen Versiegelungsgrad haben. Darunter fallen einige Baublöcke an der Teich-, der Eppinger- und der Hechtstraße.

Handlungsbedarf

- Maßnahmen zur Entsiegelung und Begrünung insbes. in Baublocks mit einem Überbauungsgrad von mehr als 50 %

2.7.5 Natur und Landschaft, Artenschutz

a) Natur- und Landschaft

Das Plangebiet ist sehr stark anthropogen geprägt.

Hervorzuheben ist der Talraum entlang der Bahn zwischen Böckingen Nord und Süd im Verlauf des nur noch auf einem kurzen Stück offen verlaufenden Wolfsgrabens.

Daneben gibt es einzelne Grünflächen mit einem alten Baumbestand wie z.B. der alte Friedhof.

b) Schutzgebiete

Innerhalb des Plangebiets gibt es keine Schutzgebiete oder besonders geschützte Biotope.

Die nächsten durch ein Landschaftsschutzgebiet gesicherten Bereiche außerhalb des Plangebiets sind die Obstwiesen am westlichen Ortsrand südlich des Ziegeleiparks sowie die Wiesen südlich der Brackenheimer Straße.

c) Artenschutz

Im Zusammenhang mit der vorgesehenen Entwicklung des Bahnbogen Böckingen, der neuen Verkehrsführung am Sonnenbrunnen und der „Neuen Mitte“ wurde ein Artenschutzgutachten für die betroffenen Flächen in Auftrag gegeben.

Demnach gibt es auf Teilen der bestehenden und ehemaligen Gleisflächen u.a. einen relevanten Bestand von Mauereidechsen.

Handlungsbedarf

- Erhalt wichtiger Freiflächen wie z.B. des Talraums entlang des Wolfsgrabens
- Erarbeitung eines Artenschutzkonzepts bei Eingriffen in die Lebensräume geschützter Arten (wie z.B. der Mauereidechse)

2.7.6 Wasser- und Bodenschutz

a) Gewässer/Überschwemmungsgebiete

Der Neckar verläuft im Südosten bzw. Osten des Plangebiets. Als Überschwemmungsgebiete wurden durch Rechtsverordnung die unmittelbaren Uferbereiche sowie die Wiesen südlich der Brackenheimer Straße gesichert.

Innerhalb des Plangebiets verläuft entlang der Bahnlinie Richtung Leingarten der Wolfsgraben, der jedoch nur noch in einem kleinen Abschnitt vom Schützenheim bis zum Sonnenbrunnen offen verläuft (von der Längelterstraße bis zum Schützenheim ist er verdoht, am Sonnenbrunnen mündet er in den Mischwasserkanal der Großgartacher Straße).

b) Hochwasserschutz

Die Dämme am Neckar bieten überwiegend Schutz für ein 100-jähriges Hochwasserereignis. Bei einem Brechen oder Überfluten der Dämme wären in Böckingen Süd die Bereiche bis 157 m über NN betroffen (in Böckingen Süd das Umfeld der Rathausstraße sowie in Böckingen Nord die Randbereiche der Neckartalstraße).

Bei einem extremen Hochwasserereignis (HQ-extrem) wäre ein entsprechend größerer Bereich bis 159 m über NN betroffen (in Böckingen Süd ein halbkreisförmiger Bereich fast bis zum Dorfplatz, in Böckingen Nord der Bereich zwischen der Kanalstraße und der Kastellstraße bzw. der östliche Abschnitt der Großgartacher Straße). Es ist ein Ausbau des Deichs auf 159 m über NN geplant.

Am Wolfsgraben besteht laut Angabe des Amts für Straßenwesen eine noch nicht „reduzierte“ Hochwassergefahr. Hydrologische und hydraulische Untersuchungen haben ergeben, dass ein Hochwasserschutz erforderlich ist. Um die Hochwassergefahr zu reduzieren, ist oberhalb der Ortslage der Bau eines Hochwasserschutzbeckens mit einem Stauvolumen von 53.000 m³ notwendig.

c) Grundwasser/Schutzgebiete

Südlich der Jäklein- bzw. der Michelsbergstraße besteht ein Wasserschutzgebiet (Zone III) zum Schutz der Wasserfassungen im Bereich der Böckinger Wiesen.

d) Bodenversiegelung

Der Versiegelungsgrad und damit der Niederschlagswasserabfluss im dicht bebauten Ortskern ist hoch, die Grundwasserneubildungsrate im bebauten Gebiet sehr stark eingeschränkt. Dargestellt wurden Baublocks mit einem Überbauungsgrad durch Gebäude von mehr als 50 %.

Dementsprechend sind die wenigen verbliebenen naturnahen Freiflächen wie z.B. westlich der Ludwigsburger Straße am Sonnenbrunnen wichtig für die Bodenfunktion.

e) Altlasten

Hervorzuheben sind die Altlastenverdachtsflächen im Bereich der Bahnflächen am Sonnenbrunnen. Daneben gibt es punktuelle Verdachtsflächen im alten Ortskern insbes. auf Grundstücken mit einer gewerblichen (Vor-)Nutzung.

Handlungsbedarf

- Wolfsgraben in Teilbereichen naturnah umgestalten
- Bau eines Hochwasserschutzbeckens oberhalb der Ortslage

- Reduzierung der hohen Bodenversiegelung im alten Ortskern insbes. in Bereichen mit einem Überbauungsgrad von mehr als 50 %
- Sanierung der Altlasten im Bereich der Bahnanlagen am Sonnenbrunnen im Zuge einer baulichen Entwicklung

2.7.7 Immissionsschutz

Besonders kritisch sind die erhöhten Lärm- und Feinstaubwerte im Verlauf der Hauptverkehrsstraßen in Böckingen Nord. Hier sind die maßgeblichen Grenzwerte deutlich überschritten. Problematisch sind zudem die Erschütterungen durch den Schwerlastverkehr auf der B 293. Anwohner klagen hier vermehrt über erschütterungsbedingte Gebäudeschäden.

Daneben sind als relevante Lärmquelle die Stadtbahnlinie sowie die Bahnanlagen entlang der Bahnlinie Heilbronn - Bietigheim zu nennen.

Für die Stadtbahnlinie Karlsruhe - Öhringen wurde bereits eine Lärmkartierung erarbeitet. Demnach werden innerhalb des Plangebiets keine kritischen Werte erreicht.

Entlang der Bahnlinie Heilbronn - Bietigheim sind vor allem die nächtlichen Güterzüge problematisch. Eine relevante Lärmquelle ist zudem der Rangierbahnhof. Betroffen sind vor allem die Wohnhäuser im Südosten der Großgartacher Straße sowie am Ostrand von Böckingen Süd.

Besonders nah an der Bahnstrecke mit nächtlichem Güterverkehr liegt die Bebauung an der Eisenbahn-, Zabergäustraße und der Maulbronner Straße. Bisher liegt noch keine Lärmkartierung für die Bahnstrecke bzw. den Rangierbahnhof vor. Stichprobenartige Lärmmessungen des Eisenbahn-Bundesamtes lassen hier eine deutliche Überschreitung der nächtlichen Grenzwerte vermuten. Das Eisenbahn-Bundesamt ist für die Erfassung der Lärmbelastung an der Bahnlinie Heilbronn - Bietigheim zuständig.

Dabei bleibt anzumerken, dass es entlang der Bahn keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen gibt. Immissionen aus dem Betrieb und der Unterhaltung der Eisenbahn müssen entschädigungslos geduldet werden. Hierzu gehören u.a. Bremsstaub, Lärm, Erschütterungen und elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder.

Störende Nutzungen (wie z.B. störende Gewerbebetriebe) gibt es dagegen kaum.

Handlungsbedarf

- Verkehrsreduzierung, Geschwindigkeitssenkungen sowie Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen im Bereich der besonders belasteten Verkehrsachsen (insbes. der Hauptverkehrsstraßen)
- Reduzierung der Feinstaubwerte im Verlauf von Hauptverkehrsstraßen
- Reduzierung des Schwerlastverkehrs sowie der damit verbundenen Erschütterungen
- Schallschutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecke Heilbronn - Bietigheim

2.7.8 Klimaschutz

a) Stadtklima, Klimaanpassung

Alt-Böckingen ist ein stark versiegeltes Gebiet mit nur wenigen Grünflächen. Dementsprechend hoch ist die sommerliche Aufheizung.

Diese stellt insbesondere für ältere Menschen eine ernstzunehmende Gesundheitsgefahr dar - ein Problem, das durch den Klimawandel weiter verschärft wird. Der Treibhauseffekt und die damit verbundene zusätzliche Aufheizung in den Sommermonaten ist laut Berechnungen der

Experten nicht mehr aufzuhalten (beeinflussbar ist lediglich der Umfang des Temperaturanstiegs).

Somit sind Maßnahmen zur Begrenzung der sommerlichen Aufheizung von hoher Bedeutung. Der derzeitige Versiegelungsgrad im alten Ortskern ist zu hoch, der Grünanteil im öffentlichen Raum und auf den Privatgrundstücken zu niedrig. Wichtig ist weiterhin ein Freihalten von Kaltluftschneisen sowie ein ausreichender Sonnenschutz sowohl im öffentlichen Raum (z.B. über Straßenbäume) als auch bei Gebäuden.

b) Allgemeiner Klimaschutz

Zur Begrenzung des Klimawandels und des damit verbundenen Temperaturanstiegs sind Maßnahmen zur Reduzierung des Energieverbrauchs erforderlich. Eine besondere Herausforderung stellt in Böckingen vor allem die energetische und ortsbildgerechte Sanierung des historischen Gebäudebestands dar. Ein weiteres wichtiges Handlungsfeld ist die Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs insbes. durch einen Ausbau des ÖPNVs und des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs.

Handlungsbedarf

- sommerliche Aufheizung begrenzen (insbes. durch Erhöhung des Grünanteils)
- Energieverbrauch senken (insbes. durch die Gebäudesanierung und eine Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs)

2.8 Stärken/Schwächen

a) Stärken

- gute wohnortnahe Versorgung mit öffentlichen und privaten Versorgungseinrichtungen
- wenig störende Betriebe
- das überregional bekannte Eisenbahnmuseum
- kein Durchgangsverkehr in Böckingen Süd, sondern durchgängig Zone 30
- gute ÖPNV-Anbindung
- ein geschlossenes historisches Ortsbild
- viele Straßenzüge in Böckingen Süd bereits umgestaltet
- Grünzüge im Bereich der Bahnflächen (z.B. der Talraum des Wolfsgrabens)
- gute Versorgung mit Spielplätzen in Böckingen Süd

b) Schwächen

- wohnortnahe Versorgung insbes. im Lebensmittelbereich gefährdet, zunehmende Anzahl von Leerständen
- überdurchschnittlicher Anteil von Personen, die auf staatliche Unterstützung angewiesen sind
- starker Durchgangsverkehr in Böckingen Nord
- starke Lärmbelastung entlang der Bahnlinie insbes. im südlichen Ortskern
- beschränkter Bahnübergang am Sonnenbrunnen
- Defizite beim Fußgänger- und Radwegeverkehr (Lücken im Radwegenetz vor allem entlang der Hauptverkehrsstraßen in Böckingen Nord und entlang der Bahn, Mängel bei Knotenpunktgestaltung/Barrierefreiheit etc.)
- erhebliche gestalterische/funktionelle Mängel im Bereich der ehemaligen/bestehenden Bahnflächen mit einem besonderen Handlungsbedarf am Sonnenbrunnen

- erhebliche gestalterische/städtebauliche Mängel im Umfeld der Hauptverkehrsstraßen in Böckingen Nord sowie punktuell in Böckingen Süd (insbes. an der Schuchmannstr. und im Bereich der Hohlstraße)
- hoher (energetischer) Sanierungsbedarf im historischen Ortskern (vor allem innerhalb des Geltungsbereichs der Erhaltungssatzung), besonders hervorzuheben ist der Modernisierungsbedarf am Eisenbahnmuseum und am Bürgerhaus
- Fehlende Grünflächen in Böckingen Nord

Besonders groß ist der Handlungsbedarf im Bereich der Bahnflächen, die zum Teil brach liegen. Der Norden leidet sehr stark unter dem Durchgangsverkehr. Viele Bereiche insbes. im Verlauf der Hauptverkehrsstraßen müssen dringend umgestaltet/neugeordnet werden. Es fehlt ein wohnortnaher Spielplatz.

Im Süden ist die Wohnqualität vergleichsweise gut (kein Durchgangsverkehr, sondern Zone 30, wohnortnahe Versorgung mit Geschäften, öffentlichen Einrichtungen, Spielplätzen, viele umgestaltete Straßenzüge). Aber auch hier gibt es Bereiche mit städtebaulichen Mängeln (wie z.B. das verwaarloste Umfeld des Eisenbahnmuseums, das Bürgerhaus, die Brachflächen an der Feuerwehr und an der Schuchmannstraße etc.) und starke Lärmbelastungen entlang der Bahn. Insgesamt hat der Stadtteil einen wachsenden Anteil von Personen, die auf staatliche Unterstützung angewiesen sind, worunter auch das Image von Böckingen leidet.

Um den Stadtteil voranzubringen, werden im Rahmenplan Maßnahmen zur Pflege und Weiterentwicklung der Stärken und zur Begegnung der aufgeführten Schwächen vorgeschlagen.

3 Bisherige Planungen

3.1 Regionalplan

Der Regionalplan enthält insbes. folgende für Alt-Böckingen wichtige Festlegungen:

Das Gebiet zwischen der Friedrichstraße und der Heidelberger- bzw. Wilhelm-Leuschner-Straße, das die Hauptgeschäftsbereiche von Alt-Böckingen sowie die Brachflächen am Sonnenbrunnen umfasst, wird im Regionalplan als Standort für zentrenrelevante, regionalbedeutsame Einzelhandelsgroßprojekte festgelegt. Der Einzelhandel hat in diesem Gebiet Vorrang vor anderen Nutzungen.

Der östlich an das Untersuchungsgebiet angrenzende Bereich zwischen Bahnlinie und Neckar ist für die naturnahe Erholung vorbehalten (Vorbehaltsgebiet).

Der Süden von Alt-Böckingen liegt in einem Gebiet zur Sicherung von Wasservorkommen (Vorbehaltsgebiet).

Die Bebauung wird als bestehender, das geplante Neubaugebiet Längelter als geplanter Siedlungsbereich Wohnen und Mischgebiet nachrichtlich übernommen.

Im Osten und Süden von Alt-Böckingen sind im Verlauf der Bahnlinie als nachrichtliche Übernahme zwei geplante Haltestellen für den schienengebundenen Nahverkehr dargestellt.

3.2 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan enthält insbes. folgende Darstellungen für Alt-Böckingen:

Der bebaute Bereich östlich der Ludwigsburger Straße bzw. der Grünewaldstraße wird als bestehende gemischte Baufläche, der bebaute Bereich westlich davon als bestehende Wohnbaufläche dargestellt.

Die bestehenden Bahnflächen bilden die Bebauungsgrenze nach Süden und Osten. Südlich bzw. östlich angrenzend an das Plangebiet zwischen Bahn und Neckar sieht der Flächennutzungsplan ausschließlich Grünflächen bzw. landwirtschaftliche Flächen vor.

Die Bahnanlagen und Grünflächen im Bereich Sonnenbrunnen stellen eine Zäsur zwischen Böckingen Nord und Süd dar.

Im Zuge der Entwicklung der ehemaligen Bahnflächen am Sonnenbrunnen für bahnfremde Nutzungen (z.B. Einzelhandel, Gewerbe, Wohnen, Grünflächen) muss der Flächennutzungsplan in diesem Bereich geändert werden.

3.3 Landschaftsplan

Der Landschaftsplan von 1990 enthält insbes. Ziele für die Freiflächen östlich und westlich von Alt-Böckingen. Im Untersuchungsgebiet sind nördlich der Stadtbahn Begrünungsmaßnahmen im Verlauf der Wilhelm-Leuschner- und der Großgartacher Straße vorgesehen. Südlich der Stadtbahn ist eine Begrünung im Vorbereich des Eisenbahnmuseums sowie entlang der Neuen Straße und der Zabergäustraße vorgesehen.

3.4 Märkte- und Zentrenkonzept

Der Gemeinderat hat dem Märkte- und Zentrenkonzept der Stadt Heilbronn vom 01.07.2002 in seiner Sitzung am 24.07.2002 zugestimmt. Das Konzept beinhaltet für Böckingen insbesondere die folgenden Ziele:

Die bestehenden Hauptgeschäftsbereiche nördlich der Stadtbahnlinie (im Umfeld der Grünwald-, Heidelberger-, Wilhelm-Leuschner- und Großgartacher Straße) sowie südlich davon (im Umfeld der Ludwigsburger- und Klingenger Straße nördlich der Seestraße) werden als Stadtteilzentrum (Zentrentyp B) deklariert. Dieses Zentrum kann durch Flächen im Bereich „Sonnenbrunnen“ weiter ausgebaut werden.

Es soll der Versorgung von Böckingen sowie von benachbarten Stadtteilen in Ergänzung zum Angebot der Innenstadt dienen. Gemäß dem Märkte- und Zentrenkonzept können hier Einzelhandelsbetriebe mit einer Verkaufsfläche von bis zu 3000 m² im Lebensmittelbereich und bis zur Großflächigkeit (ca. 800 m² Verkaufsfläche) im Falle anderer Sortimente angesiedelt werden. Die geplante „Neue Mitte Böckingen“ mit einem Lebensmittelmarkt und ergänzenden Einrichtungen liegt innerhalb dieses Bereichs.

Ergänzend dazu sind in sonstigen, durch Wohnnutzung bzw. durch gemischte Nutzung geprägten Ortslagen Einzelhandelsbetriebe zur wohnungsnahen Versorgung entsprechend dem dort geltenden Planungsrecht zulässig.

Zur Bewertung verschiedener Ansiedlungs- und Erweiterungsvorhaben im Lebensmitteleinzelhandel in Heilbronn-Böckingen Süd wurde 2007 ein Einzelhandelsgutachten durch die Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (GMA), Ludwigsburg, erstellt.

Demnach wurde als einzig möglicher Standort für die Neuansiedlung eines Markts der Bereich Sonnenbrunnen angesehen. Da an diesem Standort nach Aussage der GMA aber auch die höchsten Umverteilungseffekte zu erwarten sind, wurde stattdessen eine Erweiterung des Netto-Markts und eine Modernisierung des Penny-Markts präferiert. Eine Erweiterung des Netto-Markts konnte jedoch mangels verfügbarer Flächen bis zum heutigen Tag nicht realisiert werden.

Stattdessen soll zur Verbesserung der Nahversorgung in Böckingen die „Neue Mitte“ mit Lebensmittelmarkt und ergänzenden Einrichtungen im Scharnier zwischen Böckingen Nord und Süd in direkter Nachbarschaft zur Stadtbahnhaltestelle realisiert werden. In einer Auswirkungsanalyse zur geplanten Ansiedlung des Lebensmitteldiscounters der GMA, Ludwigsburg, vom November 2012 wird festgestellt, dass dadurch die Versorgungssituation in Böckingen Süd insgesamt nicht gefährdet wird. Durch die Neuansiedlung ist nach Einschätzung der GMA eine Aufgabe des in unmittelbarer Nachbarschaft befindlichen Netto-Markts nicht ausgeschlossen. Die Versorgung im nördlichen Teil von Böckingen Süd würde dann jedoch durch den neuen Markt gewährleistet, da er in ein attraktives Fuß- und Radwegenetz eingebunden werden soll.

3.5 Vergnügungsstättenkonzept

Entsprechend dem ersten Entwurf für das in Arbeit befindliche Vergnügungsstättenkonzept der GMA für die Stadt Heilbronn sollen in Alt-Böckingen auch weiterhin keine Spielhallen, Wettbüros sowie Bordelle und bordellartige Betriebe zugelassen werden, um einen Abwertungsprozess im Stadtteil zu verhindern.

Zur Regelung von Vergnügungsstätten wurde in Böckingen Süd bereits der Bebauungsplan 30A/11 „Alt-Böckingen“ aufgestellt, der am 01.07.2010 rechtskräftig wurde. Im nördlichen Teil des Geltungsbereichs muss ggf. ebenfalls ein Bebauungsplan aufgestellt werden, wenn sich eine entsprechende Entwicklung abzeichnet. Bisher lag jedoch noch kein entsprechender Antrag z.B. für ein Wettbüro vor.

3.6 Klimaschutzkonzept

Im Mai 2010 wurde ein Klimaschutzkonzept für die Stadt Heilbronn zur Verringerung des CO²-Ausstoßes im Stadtgebiet fertiggestellt. Somit soll auf lokaler Ebene dem globalen Klimawandel entgegengewirkt werden. Erarbeitet wurde das Konzept durch die EEB Enerko Energiewirtschaftliche Beratung GmbH, Aldenhofen, die AVISO Aachener Verkehrs-Ingenieur-Sozietät, Aachen, und das Ingenieurbüro Rau, Heilbronn. Die Ergebnisse des Klimaschutzkonzeptes für die Stadt Heilbronn vom 20.5.2010 wurden den Gemeinderäten in der Sitzung des Bau- und Umweltausschusses am 15.6.2010 präsentiert. Am 18.11.2010 hat der Gemeinderat Maßnahmen zur Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes beschlossen. U.a. verpflichtet sich die Stadt Heilbronn, bis zum Jahr 2020 den Ausstoß von CO² um mindestens 20 Prozent zu reduzieren.

Folgende Maßnahmen des Klimaschutzkonzeptes sind besonders für Böckingen relevant:

Regenerative Energien

- Einbau von Pellet- und Hackschnitzelkesseln anstelle von Ölheizungen (hohe Priorität); aufgrund der Feinstaubproblematik jedoch möglichst nicht in Böckingen Nord.
- Ausbau der Solarthermienutzung (mittlere Priorität), zum Schutz des Ortsbilds jedoch gestalterisch verträgliche Integration von Solaranlagen in die Dachflächen historischer Gebäude erforderlich.
- Photovoltaikanlage – Anlage mit Bürgerbeteiligung (mittlere Priorität), Zum Schutz des Ortsbilds sollen in Böckingen anstelle von vielen Einzelanlagen auf den Dachflächen historischer Gebäude lieber Gemeinschaftsanlagen z.B. auf Turnhallen, dem Bürgerhaus oder sonstigen großen Hallen verwirklicht werden.

Wärmeversorgung

- Energetische Sanierung des Wohnungsbaubestands (hohe Priorität), ohne das Ortsbild zu beeinträchtigen, gemäß den Untersuchungen im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes wurde im Plangebiet fast durchweg ein überdurchschnittlicher Wärmeverbrauch festgestellt
- Effiziente Neubauten (mittlere Priorität), betrifft die energetische Optimierung größerer geplanter Neubaubereiche wie z.B. am Sonnenbrunnen
- Energetische Sanierung öffentlicher Liegenschaften (hohe Priorität), ohne das Ortsbild zu beeinträchtigen in Alt-Böckingen insbes. die Grundschule, das alte Rathaus und das Bürgerhaus
- Ausbau leitungsgebundener Versorgung, insbes. Gas (mittlere Priorität) bzw. Ausbau Kraftwärmekopplung (mittlere/hohe Priorität), vor allem im Zuge einer Entwicklung der Flächen am Sonnenbrunnen/Bahnbogen

Verkehr

- Verkehrsvermeidung (mittlere Priorität) durch Stadt der kurzen Wege, d.h. wohnortnahe Nahversorgung, Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten sowie Arbeitsstätten, publikumsintensive Nutzungen und Wohnschwerpunkte an wichtigen ÖPNV-Haltestellen orientieren bzw. sichern
- Ausbau ÖPNV
- Ausbau Radverkehr (hohe Priorität)
- Ausbau Carsharing (geringe Priorität)

3.7 Radverkehrsplan und Radroutenkonzept

a) Radverkehrsplan 2008

Im Radverkehrsplan 2008 sind Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zusammengefasst. Schritt für Schritt sollen die Lücken im Netz geschlossen, die bestehenden Verbindungen verbessert und neue Planungsansätze umgesetzt werden.

Mit dem durch den Heilbronner Gemeinderat und den Bau- und Umweltausschuss beschlossenen Programm „Fahrradfreundliches Heilbronn“ wurde die Grundlage dafür gelegt, den Radverkehr in Heilbronn als gleichwertige Verkehrsart zu etablieren und so den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr zu erhöhen.

Folgende Maßnahmen sind für das Untersuchungsgebiet als relevant anzusehen:

- B1: Lückenschluss im Radverkehrsnetz zwischen der Erwin-Fuchs-Brücke und dem Kreisverkehr Neue Straße (Priorität A).
- B2: Geplante Geh- und Radwegverbindung südlich der Bahnlinie parallel zur stark befahrenen B 293 (Priorität A).
- B3: Schaffung einer planfreien Verkehrsanlage zur Unterquerung der Gleise im Bereich Sonnenbrunnen (Priorität B) zusätzlich zum beschränkten ebenerdigen Bahnübergang.
- B4: Anschluss der Radverkehrsverbindung der alten B 293 an die Fußgänger- und Radwegbrücke, welche über die Neckartalstraße verläuft (Priorität: A).
- B11: Lückenschluss der Radverkehrsanlagen der Großgartacher Straße im Bereich zwischen der Ludwigsburger Straße und dem Asternweg für die Ost-West-Richtung (Priorität B).
- K1: Schaffung von Radverkehrsanlagen im Bereich der Theodor-Heuss-Straße zwischen Böckingen und Klingenberg (Priorität C).

b) Radroutenkonzept

Zentraler Bestandteil der Heilbronner Radverkehrsförderung der nächsten Jahre ist das im November 2011 vom Bau- und Umweltausschuss verabschiedete Radroutenkonzept. Dieses stellt einen Wendepunkt in der Radverkehrsförderung in Heilbronn dar. Anstelle der Durchführung von Einzelmaßnahmen werden Routen durchgehend geplant und umgesetzt, so dass die Stadt den Verkehrsteilnehmern ein durchgängiges Infrastrukturangebot in den Hauptkorridoren anbieten kann.

Ziel ist die Schaffung von zehn sicher, zügig und komfortabel befahrbaren Radrouten als Hauptverbindungen im Stadtgebiet, die die Innenstadt mit den einzelnen Stadtteilen sowie diese untereinander verbinden. Dabei wird die Durchgängigkeit einheitlicher Arten von Radverkehrsanlagen angestrebt.

Für jede Route wird ein Maßnahmenpaket definiert, welches neben den Projekten aus dem Radverkehrsplan 2008 auch ergänzende Maßnahmen wie beispielsweise Bordsteinabsenkungen, Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit des Verkehrsraumes und Belagsverbesserungen beinhaltet.

Das Konzept beinhaltet für Böckingen folgende Festlegungen:

- Radroute Nordwest (Böckingen – Frankenbach – Kirchhausen/Biberach)
Planungsbeginn: 2014
Betroffene Straßen im Planungsraum: Heidelberger Str. / Wilhelm-Leuschner-Straße
- Radroute West (Zentrum – Böckingen – Leingarten bis Gemarkungsgrenze)
Planungsbeginn: 2016
Betroffene Straßen im Planungsraum: Großgartacher Str. (B 293)
- Radroute Südwest (Zentrum – Böckingen – Klingenberg)
Planungsbeginn: 2017ff
Betroffene Straßen im Planungsraum: Ludwigsburger Str., Brackenheimer Str.
- Radroute Neckar (westliches Neckarufer)
Planungsbeginn: 2017ff
Tangiert den Planungsraum im Osten
- Routenergänzung (Böckingen Zentrum – Bahnhofsvorstadt / Friedrich-Ebert-Brücke)
Planungsbeginn: 2017ff
Betroffene Straßen im Planungsraum: Stedinger Str., Heinrichstr., Schuchmannstr.

3.8 Fußgängerkonzept

Für die Stadt Heilbronn liegt seit 2012 ein Fußwegekonzept für den erweiterten Innenstadtbereich vor. Ziel ist die Stärkung der Nahmobilität und die Steigerung des Anteils des Fußgängerverkehrs am Gesamtverkehrsgeschehen.

Ergänzend hierzu werden auch für die Stadtteile Fußwegekonzepte erarbeitet. Mit ersten Ergebnissen für Böckingen ist im Laufe des Jahres 2014 zu rechnen.

Grundsätzlich sind folgende Qualitätskriterien einer fußverkehrsfreundlichen Planung im Rahmen einer Gesamtkonzeption zu Grunde zu legen:

- Direktheit der Führung / Vermeidung von Umwegen
- Fußgängerfreundliche Schaltung von Lichtsignalanlagen
- Minimierung von Konflikten mit anderen Verkehrsarten
- Objektive und subjektive Sicherheit
- Angemessene Dimensionierung und Oberflächenqualität der Gehwege
- Weitgehende Barrierefreiheit
- Hohe Aufenthalts- und Gestaltungsqualität
- Orientierung und Wegweisung

Das Fußwegekonzept wird neben der Bestands- und Mängelanalyse Handlungskonzepte und Maßnahmen zur Förderung des Fußgängerverkehrs enthalten und wird in Anlehnung an die Empfehlungen für Fußgängeranlagen (EFA 2002) entwickelt.

Vorbehaltlich der finanziellen und personellen Ressourcen ist es das Ziel, die im Fußwegekonzept dargestellten Empfehlungen mittels eines aufzustellenden Maßnahmenprogramms in den kom-

menden Jahren sukzessive umzusetzen und somit die Attraktivität der Fußwegeverbindungen in Heilbronn wesentlich zu verbessern.

Im Fußwegekonzept für den erweiterten Innenstadtbereich werden in Bezug auf Alt-Böckingen der westliche Neckaruferweg sowie die Fußwegeverbindungen zwischen Böckingen und Innenstadt im Verlauf der Fuß- und Radwegebrücke entlang der S4 und der Erwin-Fuchs-Brücke hervorgehoben.

3.9 Luftreinhalteplan

Vom Regierungspräsidium Stuttgart wurde im April 2008 für Heilbronn ein Luftreinhalte-/Aktionsplan mit Maßnahmen zur Verringerung der Belastung durch Feinstaub (PM10) und durch Stickstoffdioxid (NO₂) aufgestellt (Mit PM10 werden Teilchen bezeichnet, deren aerodynamischer Durchmesser geringer als 10 Mikrometer ist). Grund dafür waren gesundheitsgefährdende Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für PM10 und NO₂.

Aufgrund von Immissionsberechnungen des Ingenieurbüros Lohmeyer, Karlsruhe, wurde ermittelt, in welchen Bereichen im Bezugsjahr 2007 mit kritischen Belastungen zu rechnen ist. Demnach treten die höchsten Belastungen entlang der stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen auf.

Besonders betroffen ist Böckingen-Nord, entlang der B293 (Großgartacher- und Wilhelm-Leuschner-Straße), der Heidelberger- und Neckargartacher Straße. In Böckingen-Süd sind die höchsten Belastungen entlang der Ludwigsburger und Klingenberg Straße.

Zur Verringerung der Belastung wurde die Umweltzone mit Fahrverboten für stark emittierende Fahrzeuge eingeführt. Daneben werden Maßnahmen zur Verringerung des Straßenverkehrs und zur Attraktivierung des ÖPNVs und des Fuß- und Radverkehrs vorgeschlagen. Einen positiven Effekt auf die Feinstaubbelastung hat zudem die Pflanzung von Straßenbäumen und die Reduzierung der Emissionen aus privaten Heizungsanlagen (insbes. Holzheizungen).

Der vorgesehene Bau der Saarlandstraße würde dazu beitragen, das Verkehrsaufkommen auf den Hauptverkehrsstraßen in Böckingen Nord zu reduzieren und damit auch die Feinstaubbelastung zu reduzieren. Hiervon kann jedoch nicht ausgegangen werden, da das Land eine Bezuschussung des Vorhabens ablehnt.

Die Betroffenheit für die Bewohner entlang stark belasteter Straßen kann durch den Einbau von Lüftungsanlagen, die ihre Zuluft von einer straßenabgewandten Gebäudeseite beziehen, verringert werden. Die Installation von Lüftungsanlagen mit Wärmerückgewinnung ist auch im Zusammenhang mit der energetischen Sanierung von Gebäuden sowie als Schallschutzmaßnahme (insbes. im Sommer) sinnvoll.

3.10 Lärmaktionsplan

Der Gemeinderat der Stadt Heilbronn hat am 25.06.2009 den Lärmaktionsplan Stufe I für die Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr beschlossen. Zentraler Bestandteil des Lärmaktionsplanes ist ein Förderprogramm für den Einbau von Schallschutzfenstern / schallgedämmten Lüftern in den Lärmbrennpunkten mit einer Belastung von mehr als 70 dB (A) (tagsüber) bzw. mehr als 60 dB (A) (nachts), um die Belastung für die betroffenen Anwohner zu reduzieren. Dies trifft im Plangebiet auf die Wilhelm-Leuschner-Straße zu.

In Stufe II des Lärmaktionsplans sollen auf Grundlage von schallschutztechnischen Untersuchungen zur Belastung entlang von Schienenwegen und Hauptverkehrsstraßen weitere Maßnahmen umgesetzt werden. Die Untersuchungsergebnisse für die Lärmbelastung an stark befahrenen Straßen sowie entlang der Stadtbahnlinie liegen bereits vor. Demnach gibt es im Plangebiet entlang der Stadtbahnlinie keine Überschreitungen. Dagegen sind insbes. die Gebäude an der Großgartacher (B 293), Heidelberger und Neckargartacher Straße sowie der Neckartalstraße einer zu hohen Lärmbelastung ausgesetzt.

Für die sonstigen Schienenwege (Rangierbahnhof und die Strecke Heilbronn - Bietigheim) ist die Bahn bzw. das Eisenbahnbundesamt zuständig. Hier liegen noch keine Untersuchungen vor. Laut Angabe der Bahn wird 2014 eine schalltechnische Untersuchung in Auftrag gegeben. Sobald die Untersuchungen abgeschlossen sind, steht fest, welche Maßnahmen nach der Förderrichtlinie „Lärmsanierung Schiene“ umgesetzt werden können.

Anzumerken bleibt, dass es keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen entlang genehmigter Bahnanlagen gibt und dass Immissionen aus dem Betrieb und der Unterhaltung der Eisenbahn entschädigungslos geduldet werden müssen.

3.11 Sanierungsmaßnahmen

Der nördliche Teil des Ortskerns von Heilbronn-Böckingen wurde im Jahr 1981 in das Wohnumfeldprogramm (WUP) aufgenommen. In diesem Zusammenhang wurden die Straßen im Gebiet neugestaltet und begrünt.

Im Jahr 1985 folgte die Aufnahme des Gebietes „Alt-Böckingen Süd“ in das von Bund und Land geförderte Stadterneuerungsprogramm. Dieses umfasste den zentralen Bereich des historischen Ortskerns zuzüglich eines kleinen Teilbereichs ganz im Süden von Alt-Böckingen. Auch hier lag der Schwerpunkt in der Umgestaltung/Aufwertung des öffentlichen Raums im Gebiet. Nach Abschluss der Maßnahmen wurde das Sanierungsgebiet im Jahr 2006 wieder aufgehoben.

Ein Teilbereich des südlichen ehemaligen Ortskerns von Böckingen war aus finanziellen Gründen (Abstimmung der Größe des Sanierungsgebietes auf den Förderrahmen) nicht im oben genannten Sanierungsgebiet enthalten gewesen. Schon 1997 wurde deshalb die Einleitung vorbereitender Untersuchungen für diesen Bereich beschlossen („Alt-Böckingen-Süd Teil II“). Aufgrund von Gebieten mit größerem Sanierungsbedarf in anderen Teilen der Stadt musste dieser Bereich jedoch zurückgestellt werden.

Knapp außerhalb des Plangebiets wurde die Konversion der alten Ziegelei in einen Park mit Wohnbebauung im Randbereich über das Programm „einfache Stadtsanierung“ (PES) finanziert (Sanierungsgebiet Alte Ziegelei Böckingen).

Am 24.07.1997 wurde die Einleitung vorbereitender Untersuchungen für den Bereich „Sonnenbrunnen“ beschlossen. Nach mehreren erfolglosen Versuchen, das Gebiet in ein Sanierungsprogramm aufzunehmen, gelang schließlich die Aufnahme in das Programm Stadtumbau West. Für das Stadtumbaugebiet Sonnenbrunnen wurde neben den vorbereitenden Untersuchungen aus dem Jahr 1999, im Jahr 2005 ein städtebauliches Entwicklungskonzept erarbeitet. Im Zuge dessen hat der Gemeinderat mit Beschluss vom 20.07.2006 den Kernbereich des Untersuchungsgebiets als Stadtumbaugebiet „Sonnenbrunnen“ gemäß §§ 171 a ff des Baugesetzbuchs festgelegt. Zur Sicherung von Durchführungsmaßnahmen wurde ein entsprechender Satzungsbeschluss gefasst.

Da sich seit 2005 einige Rahmenbedingungen geändert haben bzw. bestimmte Vorhaben und Planungen integriert werden müssen (geänderte Verkehrsführung am Sonnenbrunnen, größerer Flächenbedarf für das Eisenbahnmuseum, Planungen im Zuge der BUGA/Neckarbogen etc.) muss das ursprüngliche Konzept an den vorliegenden Rahmenplan angepasst werden.

3.12 Derzeitiges Planungsrecht

Für einen Großteil von Alt-Böckingen gilt die Ortsbausatzung 1939 Baustufe IIa bzw. IIa1 (Wohngebiet mit Gewerbebetrieben) und II c (Landhausgebiet), die die Art und das Maß der baulichen Nutzung und die Bauweise regelt. In Verbindung dazu existieren übergeleitete Baulinienpläne, die die überbaubare Grundstücksfläche und die öffentlichen Verkehrsflächen festsetzen.

Im Zuge der städtebaulichen Sanierung im alten Ortskern wurden zudem für bestimmte Bereiche qualifizierte Bebauungspläne aufgestellt, die u.a. die Art und das Maß der baulichen Nutzung, die Bauweise, die überbaubaren Grundstücksflächen und die öffentlichen Verkehrsflächen festsetzen. Dabei wurde ein Großteil der Flächen im Zentrum als besonderes Wohngebiet und in Randlagen als allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Östlich der Rathausstraße existiert zudem ein kleines Gewerbegebiet, in dem ausgelagerte Handwerksbetriebe angesiedelt wurden.

Zur Regelung von Vergnügungsstätten und Werbeanlagen im südlichen Ortskern wurde ergänzend zu den oben genannten Bebauungsplänen der Bebauungsplan 30A/11 „Alt-Böckingen“ aufgestellt. Eine Werbeanlagensatzung gibt es auch im Geschäftsbereich nördlich der Großgartacher Straße (Bebauungsplan 34/26 „Werbeanlagen nördlich der Großgartacher Straße“).

Zum Schutz des erhaltenswerten Ortsbildes wurde die Erhaltungssatzung „Alt-Böckingen“ beschlossen, die einen Großteil des südlichen Ortskerns sowie einige schützenswerte Bereiche nördlich der Stadtbahnlinie umfasst. Zusätzlich bestehen im südlichen Ortskern im Bereich ehemaliger Sanierungsgebiete einige Bebauungspläne mit örtlichen Bauvorschriften mit Vorgaben zur Gestaltung.

Einen großen Handlungsbedarf zur Schaffung neuen Planungsrechts gibt es vor allem im Bereich der Bahn- und Brachflächen am Sonnenbrunnen und Umgebung.

Zudem gibt es Bereiche mit Umstrukturierungsbedarf, an denen ggf. punktuell in Zusammenarbeit mit privaten Investoren Bebauungspläne erforderlich sind.

In Böckingen Nord muss die Entwicklung von Vergnügungsstätten verfolgt und bei Bedarf ein Bebauungsplan aufgestellt werden.

3.13 Teilräumliche Konzepte

3.13.1 Planungen für den neuen Stadtteil Neckarbogen

Die Bahnflächen am Sonnenbrunnen nördlich der Stadtbahnlinie wurden 2009 im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs für die Neckarvorstadt überplant. Neben dem Siegerentwurf vom Büro Steidle/T17 aus München liegen eine Reihe anderer Konzepte vor, die wertvolle Anregungen für eine Neuordnung des Areals enthalten.

3.13.2 Bundesgartenschau 2019

Der Bereich „Sonnenbrunnen“ sowie die Randbereiche von Böckingen zur Bahn waren im Wettbewerbsgebiet für die geplante Bundesgartenschau 2019 enthalten. In dem 2011 abgeschlossenen freiraumplanerischen Wettbewerb wurde für den Bereich Böckingen der Entwurf des Büros BBZ Landschaftsarchitekten ausgewählt.

Nördlich der Stadtbahnlinie soll im Bereich des Bahnbogens eine Neubebauung mit einem Grünzug entlang der Bahn entstehen. Die neue Grünverbindung mit Fuß- und Radweg soll die Anbindung Böckingens zum Neckar, zum BUGA-Kerngelände und zur Innenstadt verbessern.

Südlich der Stadtbahnlinie soll im Bereich der ehemaligen Bahnflächen eine neue Grünverbindung (Baumallee) zwischen den bestehenden Grünflächen am Sonnenbrunnen und dem alten Friedhof hergestellt werden (unter Einbindung des Eisenbahnmuseums).

Auch wenn Böckingen entsprechend der Entscheidung des Gemeinderats inzwischen nicht mehr im eigentlichen BUGA-Kernbereich enthalten ist, wird an dem ursprünglichen Freiraumkonzept langfristig festgehalten.

Zudem sollen bestimmte Maßnahmen im Rahmen der BUGA trotzdem umgesetzt werden:

- Weiterverfolgt wird die Idee, vom Eisenbahnmuseum Fahrten mit historischen Dampfzügen aufs BUGA-Gelände anzubieten. Hierzu müsste der Vorbereich umgestaltet werden, ein Besucherbahnsteig gebaut und die Gebäude und Freiflächen des Museums aufgewertet werden.
- Entlang des Rangierbahnhofs soll vom Sonnenbrunnen bis zum alten Friedhof eine begrünte Fuß- und Radwegeverbindung (Allee) geschaffen werden.

Weiterhin werden folgende Maßnahmen genannt:

- Die bestehenden Grünflächen zwischen der neuen Allee und der Bebauung sollen aufgewertet und zu einer Grünverbindung umgestaltet werden (z.B. Anbindung des Spielplatzes über

eine Rasentreppe, Verlagerung Recyclinghof/Lagerplätze und Neuanlage von Grünflächen etc.).

- Die Großgartacher Straße soll eine direkte Fußgängeranbindung zur Fußgängerbrücke Richtung Innenstadt erhalten.
- Die städtische ehemalige Bahnfläche östlich der geplanten Straßenunterführung am Sonnenbrunnen soll zumindest in Teilen als Grünfläche angelegt werden.

3.13.3 Verkehrsführung am Sonnenbrunnen

Mit der neuen Verkehrsführung soll die Verkehrssituation am Sonnenbrunnen verbessert und der gesamte Bereich gestalterisch aufgewertet werden. Wichtigstes Ziel ist dabei eine knotenfreie Abwicklung des Bahnübergangs durch den Bau einer Unterführung für Kraftfahrzeuge. Für Fußgänger und Radfahrer wird weiterhin eine ebenerdige Überquerung der Gleise angestrebt.

Bei der Planung der neuen Verkehrsführung muss zudem die zukünftige Anbindung des neuen Baugebiets „Längelter“ im Westen durch eine neue Erschließungsstraße parallel zur Stadtbahn sowie die Erschließung der Bahnflächen am Sonnenbrunnen berücksichtigt werden.

3.14 Wichtige Einzelprojekte

3.14.1 Eisenbahnmuseum

Direkt am Sonnenbrunnen befindet sich das Süddeutsche Eisenbahnmuseum Heilbronn. Dieses befindet sich unter der Trägerschaft des Vereins „SEH Süddeutsches Eisenbahnmuseum e.V.“, der sich für den Erhalt technikgeschichtlich wertvoller Zeugnisse schienengebundener Verkehrsmittel und damit verbundener Gebäude und Infrastruktur einsetzt. Darunter fallen u.a. die Aufarbeitung und betriebsfähige Vorführung historischer Eisenbahnfahrzeuge sowie der Erhalt der Gebäude und Anlagen des ehemaligen Bahnbetriebswerks Heilbronn.

Genutzt wird insbesondere der denkmalgeschützte Ringlokschuppen mit Gelenkdrehscheibe (Leonhardstraße 13), die angrenzende Wagenhalle (Leonhardstraße 15) sowie die anschließenden Gleisanlagen. Für einen Betrieb des Eisenbahnmuseums ist ein Gleisanschluss zwingend erforderlich (zur Erschließung der Drehscheibe und der Rechteckhalle).

3.14.2 „Neue Mitte“

Am Sonnenbrunnen wird derzeit ein neues Stadtteilzentrum mit Lebensmittelmarkt, ergänzender Geschäftsnutzung, Wohnungen, Räumlichkeiten für das Bürgeramt sowie einem Parkdeck gebaut, nachdem der Bebauungsplan Ende 2013 die Rechtskraft erlangt hat.

4 Konzept

In der Analyse wurde bereits der Handlungsbedarf – aufgeteilt nach unterschiedlichen Themenbereichen – herausgearbeitet.

Abgeleitet davon wurde das Gesamtkonzept bzw. das Konzept Verkehr für den gesamten Geltungsbereich im Maßstab 1 : 2000 erstellt. Für die Bereiche Sonnenbrunnen und Hohlstraße gibt es zusätzlich Detailpläne in einem größeren Maßstab.

4.1 Gesamtkonzept / Konzept Verkehr

Im Gesamtkonzept sind alle wichtigen konzeptionellen Überlegungen dargestellt. Um die Verkehrsbeziehungen besser veranschaulichen zu können, wurde ergänzend dazu ein Konzeptplan zum Themenbereich Verkehr erarbeitet.

4.1.1 Konzept Verkehr

In Böckingen Nord wird eine Konzentration des Durchgangsverkehrs auf die Hauptverkehrsstraßen (B 293 sowie Heidelberger Straße) und eine Verkehrsberuhigung der Nebenstraßen (d.h. insbes. der Grünewaldstraße, der Hans-Multscher-, Hans-Baldung- und des östlichen Abschnitts der Großgartacher Straße) vorgeschlagen.

Um die Wohnqualität auch entlang der Hauptverkehrsstraßen zu verbessern, werden Umgestaltungsmaßnahmen und Baumpflanzungen (zumindest im Randbereich) angestrebt. Bestimmte Verkehrsknotenpunkte können im Zuge einer Verkehrsberuhigung von Straßen zurückgebaut werden (z.B. an der Grünewaldstraße).

Im Zuge der Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung werden zudem verkehrsrechtliche Maßnahmen (z.B. eine abschnittsweise Einführung von Tempo 30), der Einbau eines lärmindernden Belags sowie eine Ausweitung des Lärmschutzfensterprogramms auf die Heidelberger- und den westlichen Abschnitt der Großgartacher Straße geprüft. Weitere Rückbaumaßnahmen im Bereich der Hauptverkehrsstraßen sowie eine Sperrung für Schwerlastverkehr wären möglich, wenn die Saarlandstraße gebaut ist. Hiervon kann jedoch nicht ausgegangen werden, weil das Land eine Bezuschussung der Maßnahme abgelehnt hat.

Größere Änderungen am Straßennetz gibt es ansonsten vor allem im Bereich Sonnenbrunnen im Zusammenhang mit der neuen Verkehrsführung sowie zur Erschließung der neuen Mitte, des Bereichs Bahnbogen und des Neubaugebiets Längelter (vgl. Ziffer 4.2.1).

In Böckingen Süd ist eine Ergänzung des Straßennetzes nur im Bereich des Rangierbahnhofs sowie vor dem Eisenbahnmuseum geplant. Die bisherige Privatstraße der Bahn zwischen Recyclinghof und altem Friedhof soll als öffentliche Straße bzw. Fuß- und Radweg umgebaut werden. Vor dem Eisenbahnmuseum soll ein Weg zur Erschließung von Museumsstellplätzen angelegt werden, der für Kfz nur im Einrichtungsverkehr und für Radfahrer auch in Gegenrichtung befahrbar sein soll.

Bestimmte Straßenräume im alten Ortskern (z.B. der Bereich Hohlstraße und der Bereich Haagstraße/Hofstattstraße) sollen umgestaltet und begrünt werden.

Die Stadtbahnhaltestelle Sonnenbrunnen entlang der Strecke Karlsruhe – Öhringen wird im Zuge der Planungen für die neue Verkehrsführung aufgewertet (vgl. Ziffer 4.2.1).

Obwohl Böckingen Süd direkt an der Bahnlinie Bietigheim – Osterburken liegt, hat der dicht bebaute Stadtteil keine eigene Haltestelle mehr. Deshalb wird auf Grundlage der Vorplanung für die Stadtbahn Süd angeregt, dass am ehemaligen Bahnhof (zwischen der Unterführung der Neuen Straße und der Unterführung der Maulbronner Straße) wieder eine Haltestelle (der Bahn bzw. der Stadtbahn) eingerichtet wird. Der Bereich ist nicht nur zu Fuß und mit dem Fahrrad sehr gut erreichbar, sondern liegt in unmittelbarer Nähe zum Parkplatz an der Viehweide und wäre somit nicht nur für Bewohner des Stadtteils als Park&Ride-Parkplatz interessant.

Entlang der Bahnlinie werden im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms der Bahn Lärmschutzmaßnahmen angestrebt (besonders betroffen vom nächtlichen Güterverkehr ist der Ostrand des südlichen Ortskerns).

Die Bushaltestelle am Sonnenbrunnen wird im Zuge der neuen Verkehrsführung geringfügig verlegt. Am Busumsteigepunkt an der Wilhelm-Leuschner-Straße wird die Straßenquerung für Fußgänger verbessert.

Das Radwegenetz im Stadtteil soll ausgebaut werden:

In Böckingen Nord sollen die wichtigen Radwegeverbindungen im Verlauf der Route West (entlang der Großgartacher Straße) und der Route Südwest (entlang der Heidelberger Straße / Wilhelm-Leuschner-Straße bzw. alternativ über die Hans-Multscher-Straße mit Anschluss an die Route West) Richtung Innenstadt optimiert werden. Vorgesehen sind Lückenschlüsse bei den Radwegen/-radfahrsteifen im Bereich der Hauptverkehrsstraßen, eine verbesserte Markierung im Bereich größerer Knotenpunkte, eine Umgestaltung der Nebenstraßen und der Neubau einer direkten Wegeverbindung vom Endpunkt der Großgartacher Straße bis zur Radwegebrücke. Mittel- bis langfristig soll zudem ein neuer Radweg entlang der Bahn im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bahn Bogens gebaut werden.

In Böckingen Süd sollen neue Radwege vom Sonnenbrunnen bis zur Sickingenstraße, zum Längelter/Berufsschulzentrum sowie entlang der Bahn zum alten Friedhof mit Anschluss an die Friedrichstraße angelegt werden. Ziel ist die Einrichtung einer markierten Radwegeverbindung entlang der Bahn auf Radwegen und wenig befahrenen Anliegerstraßen halbkreisförmig um den Ortskern herum.

Am Sonnenbrunnen werden die genannten Radwegeverbindungen gemäß der Planung für die neue Verkehrsführung miteinander verknüpft (vgl. Ziffer 4.2.1).

Um die zentralen Einrichtungen (wie z.B. die Grundschule) und die Geschäftsbereiche besser erreichen zu können, sollte der Radverkehr auf den Einbahnstraßen (insbes. auf der Ludwigsburger Straße) in Gegenrichtung freigegeben werden.

Angestrebt wird weiterhin, dass an publikumsintensiven Einrichtungen (wie z.B. Stadtbahnhaltestellen, Schulen und Lebensmittelmärkten) ausreichend Fahrradabstellplätze geschaffen werden (möglichst mit Abschließmöglichkeit/Überdachung).

Zur Verringerung der negativen Effekte der Mobilität durch den individuellen Kraftfahrzeugverkehr sollte ein Mobilitätskonzept für den Stadtteil erarbeitet werden, um die Verkehrsmittelwahl in Richtung umweltfreundlicher, nachhaltiger Verkehrsmittel (Fußgänger, Fahrradfahrer, Car-Sharing, Öffentlicher Verkehr) zu verändern. Dabei sollte neben einem Gesamtkonzept für nachhaltige Verkehrsmittel auch das Thema Parkierung behandelt werden, mit dem Ziel, die Anzahl parkender Pkws im öffentlichen Raum zugunsten von mehr Aufenthaltsqualität und Platz für Spielmöglichkeiten, Begrünung etc. zu reduzieren. In diesem Zusammenhang sollten auch alternative Parkkonzepte (z.B. der Bau von Quartiersgaragen) geprüft werden.

4.1.2 Gesamtkonzept

In **Böckingen Nord** stehen Maßnahmen zur Aufwertung der stark befahrenen Straßenräume im Vordergrund:

Neue Wohn- und Geschäftsgebäude sollen den Straßenraum einfassen und wichtige Eingangsbereiche, Knotenpunkte und Platzbereiche städtebaulich betonen und beleben.

Die Straßenräume sollen umgestaltet und begrünt, Nebenstraßen verkehrsberuhigt werden.

Wichtige Knotenpunkte (wie z.B. an der Hans-Multscher-Straße Ecke Grünwald- und Großgartacher Straße) sollen platzartig aufgewertet werden.

Vom östlichen Abschnitt der Großgartacher Straße soll der Bereich **Bahnbogen** erschlossen werden, sobald die noch von der Bahn genutzten Grundstücke für eine Entwicklung zur Verfügung stehen. Die dort vorhandenen Bahnnutzungen könnten ggf. auf die Bahnflächen südöstlich/östlich des Eisenbahnmuseums verlagert werden.

Auf dem freigewordenen Bahngelände soll in Zusammenarbeit mit der Bahn ein gemischt genutztes Stadtquartier (aus Wohnen und nicht störendem Gewerbe) entstehen. Im Zusammenhang damit soll das Angebot an barrierefreiem Wohnraum ausgebaut und eine Kindertagesstätte eingerichtet werden (z.B. im Erdgeschoss eines Wohnhauses).

Die Bebauung wird so angeordnet, dass entsprechend dem Wettbewerbsergebnis für die Bundesgartenschau ein markanter bogenförmiger Ortsrand entlang der Stadtbahn ausgebildet wird. Die Verknüpfung zum bestehenden Quartier entlang der Großgartacher Straße wird über begrünte Wegeverbindungen zwischen den U-förmigen Baublöcken gewährleistet.

Zwischen der Neubebauung und der Stadtbahn soll ein Grünzug bzw. Park mit Spielplatz und Fuß- und Radweg angelegt werden, der nicht nur der Erholung der Anwohner, sondern auch als Wegeverbindung zwischen Sonnenbrunnen und Neckar/Innenstadt dient.

In zentraler Lage zwischen Böckingen Nord und Süd wird die **Neue Mitte Böckingen** mit Lebensmittelmarkt, Bürgerhaus und ergänzender Wohn- und Geschäftsnutzung gebaut, um die Versorgung des Stadtteils zu verbessern. Zwei Wohn- und Geschäftshäuser sowie ein Parkdeck umschließen einen zentralen Erschließungshof mit Zufahrt von der Großgartacher Straße.

Nach dem Bau der Straßenunterführung im Zuge der **neuen Verkehrsführung Sonnenbrunnen** kann das Umfeld des Bahnübergangs neu geordnet und zu einem attraktiven Fußgängerbereich umgestaltet werden (unter Einbeziehung der denkmalgeschützten ehemaligen Bahngebäude). Die direkte Verbindung zwischen Böckingen Nord und Süd für Fußgänger und Radfahrer wird weiterhin über einen beschränkten Bahnübergang gewährleistet.

Voraussetzung für eine Erschließung des **Neubaugebiets Längelter** (außerhalb des Plangebiets) ist der Bau einer neuen Erschließungsstraße mit Anbindung an die geplante Straßenunterführung am Sonnenbrunnen über einen Kreisverkehr. Die Straße soll als Allee mit Fuß- und Radweg ausgeführt, die angrenzenden Grünflächen zum Teil umgestaltet werden.

Für eine Realisierung des Baugebiets ist eine Bebauungsplanänderung erforderlich, da das ursprüngliche Konzept an neue Gegebenheiten angepasst werden muss.

Im Rahmenplan werden die wesentlichen Wettbewerbsergebnisse/Ziele des freiraumplanerischen Wettbewerbes für die **Bundesgartenschau 2019** übernommen, auch wenn Böckingen nicht mehr Teil des BUGA-Kernbereichs ist. Ziel ist es, die Grünflächen entlang der Bahn zu erhalten bzw. auszubauen und mittels attraktiver Fuß- und Radwegeverbindungen erlebbar zu machen.

Ähnlich wie bei der geplanten Parkanlage im Bereich Bahnbogen (s.o.) soll auch Böckingen Süd in einen Grünzug entlang der Bahn „eingebettet“ werden:

Im Norden sollen die Grünflächen im Talraum des Wolfsgrabens (insbes. Schießplatz, Sportanlagen und Kleingärten) im Zuge des Baus der Erschließungsstraße zum Baugebiet Längelter größtenteils erhalten und umgestaltet, der Wolfsgraben auf einem kleinen Abschnitt renaturiert werden.

Im Nordosten bzw. Osten soll zwischen Sonnenbrunnen/Eisenbahnmuseum und dem alten Friedhof eine begrünte Wegeverbindung (Allee) geschaffen werden (mit Anschluss an die Friedrichstraße und das Bürgerhaus). Die bestehenden Grünflächen entlang der Böschung sollen aufgewertet, störende Lagerplätze beseitigt werden. Die denkmalgeschützten Bahngebäude im Verlauf der Grünverbindung (insbes. das Eisenbahnmuseum) sollen saniert werden. Das denkmalgeschützte Ziegelgebäude am Rangierbahnhof sollte mittel- bis langfristig so umgenutzt werden, dass es für die Öffentlichkeit erlebbar wird (z.B. für Gastronomie, Vereinsnutzung etc.).

Im Osten bzw. Südosten vom alten Friedhof bis zu den Neckarwiesen soll die Vegetation entlang des Bahndamms erhalten und punktuell ergänzt, bestimmte Flächen umgestaltet werden: die Einsehbarkeit des Bereichs östlich der Fußgängerunterführung an der Stedinger Straße soll verbessert und das Verkehrsbauwerk am südlichen Ortsrand durch zusätzliche Pflanzmaßnahmen aufgewertet werden.

Innerhalb des Ortskerns von **Böckingen Süd** werden punktuell Maßnahmen zur Beseitigung städtebaulicher Missstände vorgeschlagen (durch städtebauliche Neuordnung, Baulückenschließungen und Umgestaltung von Straßen- und Platzflächen).

Entsprechend dem städtischen Entwicklungskonzept sollen Spielplätze mit Sanierungsbedarf aufgewertet werden (z.B. in der Hecken-/Friedrichstraße und Im Jockele). Zudem sollte geprüft werden, ob bei der Anlage von Grünflächen z.B. am Bahnbogen weitere Spielmöglichkeiten für ältere Kinder z.B. zum Fußballspielen geschaffen werden können.

Im Umfeld des **Netto-Markts** wird im Zuge der neuen Verkehrsführung eine stärkere Eingrünung der Parkplatz- und Lagerflächen südlich der Leonhardstraße angestrebt.

Der bestehende Markt soll am Standort gehalten werden, weil er eine wohnungsnahе Versorgung gewährleistet und ein wichtiger Anziehungspunkt für die Geschäftslage in der Ludwigsburger Straße ist.

Falls die Einzelhandelsnutzung aufgegeben wird, muss für diesen Bereich ein neues Konzept erarbeitet werden.

Das bestehende Versorgungszentrum mit Lebensmittelmarkt an der **Schuchmannstraße** soll durch den Neubau eines Geschäftshauses (z.B. mit einer Einzelhandelsnutzung im Erdgeschoss und Büros/Praxen in den Obergeschossen) gestärkt werden. Hierzu müsste der Kinderspielplatz z.B. an den wenig belebten Dorfplatz verlagert oder mit dem Schulgarten zusammengelegt werden.

Das Bürgerhaus soll nach und nach saniert werden. Aktuell steht die Modernisierung der Gaststätte an. Wichtig ist zudem ein barrierefreier Umbau des Gebäudes.

Als Grundlage für die Sanierung sollte ein Entwicklungskonzept für die wichtigen öffentlichen Einrichtungen im Bürgerhaus und im benachbarten alten Rathaus erarbeitet werden. Neben dem Familienzentrum und der Stadtteilbibliothek (im Bürgerhaus) hat auch die Volkshochschule (im alten Rathaus) einen zusätzlichen Raumbedarf angemeldet.

Im Zusammenhang mit einer Gebäudesanierung bietet sich eine intensivere Nutzung der Freiflächen im rückwärtigen Bereich an. In Verbindung mit dem Familienzentrum könnte ein „Bürgergarten“ geschaffen werden, der unterschiedliche Nutzergruppen anspricht, ggf. im Zusammenhang mit „Urban Gardening“ (d.h. einem gemeinschaftlichen Anbau von Nutzpflanzen in der Stadt, wie es in Heilbronn kürzlich bei Arkus in der Happelstraße initiiert wurde).

Wichtig für die Attraktivität der öffentlichen und privaten Einrichtungen in der Schuchmannstraße ist zudem eine abgestimmte Vorgehensweise zur Eindämmung sozialer Konflikte im Umfeld des Bürgerhauses (z.B. durch Ordnungsmaßnahmen und soziale Maßnahmen).

Der zentral gelegene Bereich **Hohlstraße** im Umfeld der Feuerwehr und des Bauhofs soll neu geordnet und aufgewertet werden. Angestrebt wird ein Neubau von Wohn- und Geschäftshäusern in Verbindung mit einer Verlagerung von Bauhof und Feuerwehr (vgl. Ziffer 4.2.2).

Im Zusammenhang damit soll der zentrale Straßenraum umgestaltet sowie die Wegebeziehungen zum Wasserturm sowie entlang der Heuchelbergstraße zum Ziegeleipark durch Umgestaltungsmaßnahmen bzw. Baumpflanzungen betont werden.

Im dem dicht bebauten Bereich **zwischen der Haagstraße und der Hofstattstraße** sollen die größtenteils in einem schlechten Zustand befindlichen Straßenräume umgestaltet und der Grünanteil durch Baumpflanzungen (auch in den noch umgestalteten Abschnitten der Ludwigsburger- und Klingenbergstraße) zur Verbesserung der Wohnqualität erhöht werden. Einen Umgestaltungsbedarf gibt es weiterhin in der Pfarrgasse. Außerdem sind Baumpflanzungen im dicht bebauten Bereich westlich der Ludwigsburger Straße zwischen der Mühlstraße und der Eppinger Straße vorgesehen.

Im Bereich **Viehweide** wird zur besseren Anbindung des Stadtteils die Einrichtung einer Bahnhaltestelle angestrebt, u.a. um Alt-Böckingen als Wohnstandort für Berufspendler noch attraktiver zu machen (vgl. auch Ziffer 4.1.1).

Falls die Planung konkret wird, sollte für diesen Bereich ein Konzept zur verkehrlichen und gestalterischen Einbindung der Haltestelle erarbeitet werden (mit Aussagen zur Erschließung, Park&Ride, Bike&Ride, Fuß- und Radwegeeinbindung, Begrünung etc.).

Daneben könnte auf einer Teilfläche des kaum noch genutzten Festplatzes ein Neubau für die Feuerwehr entstehen (als Voraussetzung für eine städtebauliche Neuordnung des Bereichs Hohlstraße, vgl. Ziffer 4.2.2). Dabei soll jedoch auch weiterhin eine ausreichende Anzahl von Parkplätzen für die Vereinssportanlagen und die hier befindlichen Vergnügungsstätten sowie ggf. zukünftig als Park&Ride-Platz zur Verfügung stehen.

Feuerwehrebau und Parkplatz sollen entsprechend dem Konzept des Grünflächenamts zur Umgestaltung der Viehweide langfristig in ein parkartiges Grünsystem eingebunden werden, wozu das Konzept angepasst werden muss.

Als neuer Standort für den Bauhof kommt u.a. die Fläche nordwestlich der Kreuzung Brackenheimer Straße - Viehweide in Frage.

Neben den oben genannten Maßnahmen zur Neuordnung/Aufwertung einzelner Teilbereiche von Alt-Böckingen steht in dem fast vollständig bebauten Gebiet die **ortsbildgerechte Modernisierung des Gebäudebestands** im Vordergrund.

Ziel ist es, den historischen Gebäudebestand auch in energetischer Hinsicht zukunftsfähig zu machen und dabei die Besonderheiten, die das Ortsbild von Alt-Böckingen auszeichnen, zu erhalten. Dies soll auch zukünftig durch die Erhaltungssatzung Alt-Böckingen gewährleistet werden.

Damit Gebäudeeigentümer die Modernisierungsmaßnahmen steuerlich geltend machen können (gemäß § 7h des Einkommensteuergesetzes), soll in den besonders erhaltenswerten Teilen des Ortskerns und sonstigen Bereichen mit besonderem Modernisierungsbedarf ein Sanierungsgebiet ohne finanzielle Ausstattung ausgewiesen werden (siehe Sanierungsplan).

Zur Beschleunigung der Modernisierung sollte zudem geprüft werden, ob für Teile des Plangebiets ein Konzept für die energetische Sanierung erarbeitet und umgesetzt werden kann (in Zusammenarbeit mit einem hierfür spezialisierten Planungsbüros), unter der Voraussetzung, dass die Fördervoraussetzungen hierfür vorliegen.

Um weiterhin die für Alt-Böckingen typische wohnortnahe Versorgung zu gewährleisten, sollten zumindest in den Hauptgeschäftsbereichen von Alt-Böckingen (insbes. im nördlichen Teil der Ludwigsburger Straße, in der Klingenger Straße und der Schuchmannstraße) Geschäftsräume im Erdgeschoss erhalten und aufgewertet werden.

Hierzu könnten (insbes. im Umfeld größerer Lebensmittelmärkte) Maßnahmen zur Vermarktung/Attraktivierung der Geschäftsbereiche (ggf. unter Einschluss eines Leerstandsmanagements) ergriffen werden.

Nicht mehr vermietbare Gewerberäume können zu Wohnzwecken umgenutzt werden (betroffen sind insbes. zu kleine Gewerbeeinheiten in Nebenstraßen, die auch häufig nur über Stufen erreichbar sind). Zusätzlicher Wohnraum kann zudem durch einen Ausbau von Dachgeschossen geschaffen werden.

Zur Verbesserung der Wohnqualität wird im Zuge der Gebäudemodernisierung eine Entsiegelung und Begrünung der stark versiegelten privaten Hofbereiche und eine Schaffung von Sitzmöglichkeiten im Freien (über Balkone/Terrassen) angestrebt. Einen besonderen Handlungsbedarf gibt es in den Baublocks mit einem Überbauungsgrad von mehr als 50 % (siehe Maßnahmenplan).

Damit Alt-Böckingen auch weiterhin ein attraktiver Wohnstandort bleibt, muss auch das Image des Stadtteils verbessert werden.

Hierzu sollten nicht nur imageschädigende Zustände beseitigt werden (z.B. durch eine Entschärfung sozialer Problempunkte und eine Aufwertung vernachlässigter Bereiche) und imageschädigende Nutzungen (wie z.B. Spielhallen, Wettbüros und Bordelle) unterbunden werden, sondern auch Stärken des Stadtteils und positive Entwicklungen positiv dargestellt werden.

Abschließend noch ein Hinweis zur **Umsetzung**:

Bestimmte Maßnahmen wie z.B. die Aufstellung von Bebauungsplänen können nach einem entsprechenden Gemeinderatsbeschluss von der Verwaltung selbst durchgeführt werden. Auch Maßnahmen im öffentlichen Raum wie der Neubau bzw. die Umgestaltung öffentlicher Straßen und Grünflächen gehören zu den öffentlichen Aufgaben. Die Umsetzung ist allerdings davon abhängig, dass Fördermittel zur Verfügung stehen bzw. vom Gemeinderat entsprechende Haushaltsmittel bereitgestellt werden.

Viele Maßnahmen (wie z.B. Neubauten, Gebäudemodernisierungen, die Entsiegelung/Begrünung privater Grundstücke etc.) können dagegen nur von privater Seite (durch Bewohner, Grundstückseigentümer, Investoren und sonstigen Institutionen im Stadtteil) in Abstimmung mit der öffentlichen Hand realisiert werden.

4.2 Detailkonzepte

Für den Bereich Sonnenbrunnen und für den Bereich Hohlstraße wurden Detailkonzepte in einem größeren Maßstab entwickelt.

4.2.1 Konzept Sonnenbrunnen

a) Ausgangslage

Bei dem Gebiet rund um den Verkehrsknotenpunkt Sonnenbrunnen (mit Stadtbahn- und Bushaltestelle und einem beschränktem Bahnübergang) handelt es sich um einen vor Allem durch Brach- und Bahnflächen geprägten Bereich, der seiner zentralen Lage am Übergang von Böckingen Nord und Süd derzeit nicht gerecht wird.

Ziel war es deshalb, nicht nur die Verkehrsbeziehungen zu optimieren, sondern dem Bereich Sonnenbrunnen durch eine Zusammenführung der verschiedenen Einzelprojekte (Neue Mitte, neue Verkehrsführung, Erschließung Längelter, Bahnbogen Böckingen, Aufwertung des Eisenbahnmuseums, Grünkonzept entsprechend dem BUGA-Wettbewerb etc.) eine neue Identität zu geben.

b) Konzept Verkehr

Im Rahmen der neuen Verkehrsführung Sonnenbrunnen wird der Kraftfahrzeugverkehr künftig über eine Straßenunterführung unter der Bahn zwischen der Ludwigsburger Straße und der Wilhelm-Leuschner- bzw. der Großgartacher Straße geleitet werden.

Ein neuer Kreisverkehr am Endpunkt der Ludwigsburger Straße soll die neue Straßenunterführung sowie die geplante Erschließungsstraße zum Baugebiet Längelter anbinden.

Im Zusammenhang damit muss das bestehende Straßennetz (insbes. im Bereich der Ludwigsburger Straße, der Leonhardstraße sowie der Großgartacher Straße) angepasst werden.

Durch den Bau der neuen Unterführung muss die südliche Stadtbahnhaltestelle geringfügig im Osten verkürzt und im Westen verlängert werden. An beiden Haltestellen sollen die Zugangsbereiche umgestaltet werden. Beide Haltestellen werden über einen neuen Fuß- und Radweg im Norden und einen Fußweg am Ende der südlichen Haltestelle eine Anbindung über die Unterführung nach Osten erhalten. Somit werden der Bereich Bahnbogen und das Eisenbahnmuseum optimal an die Haltestellen angebunden und es kann auch auf der Ostseite ein zweiter Zugang ohne Treppen realisiert werden.

Zudem ist vorgesehen, auf beiden Seiten der Bahn öffentliche Park&Ride-Plätze zu schaffen (westlich des ehemaligen Bahnwärterhauses und nördlich der Ludwigsburger Str. 4, 4/1 und 4/2). Der Standort an der Ludwigsburger Straße kann allerdings erst im Zusammenhang mit dem Neubau der Erschließung Längelter realisiert werden.

Weiterhin soll auf beiden Seiten der Bahn eine größere Anzahl von überdachten Fahrradstellplätzen (Bike&Ride) bereitgestellt werden. Zusätzlich dazu können bei Bedarf im Bereich der Grünfläche zwischen dem Bahnsteig und der Bushaltestelle geschlossene Fahrradboxen angeordnet werden.

Durch die Planung sind zwei Wertstoffcontainerstandorte betroffen. Der Standort an der Straße Am Haselter kann künftig im Bereich der geplanten Park&Ride-Parkplätze angeordnet werden, der Standort im Bereich der geplanten Einmündung der Unterführung in die Großgartacher Straße weiter nach Osten versetzt werden.

Die Bushaltestelle wird künftig an der neuen Straße östlich des Kreisverkehrs angeordnet. Hier soll zudem eine Haltebucht für Pkws für kurze Haltevorgänge eingerichtet werden (sog. Kiss&Ride).

Fußgänger und Radfahrer können weiterhin den beschränkten Bahnübergang am Endpunkt der Ludwigsburger Straße benutzen. Der Kreisverkehr ist so angeordnet, dass die historische Wegeverbindung zwischen Böckingen Nord und Süd in gerader Linie durchlaufen kann. Weitere Fuß- und Radwege sollen entlang der Straßenunterführung sowie zwischen der neuen Mitte und der Bahn zur Anbindung des Bereichs Bahnbogen realisiert werden. Um den Fuß- und Radweg entlang der Unterführung bis zur Großgartacher Straße führen zu können, ist allerdings noch Grunderwerb erforderlich.

Mittel- bis langfristig sollen weitere Fuß- und Radwegeverbindungen folgen:

- entlang der geplanten Erschließung Längelter,
- von der Ludwigsburger Straße zur Keil- bzw. zur Sickingenstraße im Bereich der ursprünglich geplanten Straßentrasse,
- vom Sonnenbrunnen zum Eisenbahnmuseum und weiter entlang der Bahn zum alten Friedhof und
- im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bahnbogens entlang der Bahnlinie.

Weiterhin soll auf der Nordseite der Leonhardstraße auf Höhe des Eisenbahnmuseums ein Gehweg angelegt werden.

c) Konzept Nutzung

Von besonderer Bedeutung für die Entwicklung von Böckingen ist die „Neue Mitte“, die mit einem Lebensmittelmarkt, dem Bürgeramt, einer ergänzenden Wohn- und Geschäftsnutzung und einem Parkdeck die Versorgung in zentraler Lage zwischen Böckingen Nord und Süd verbessern wird. Die „Neue Mitte“ ist nicht nur mit dem Auto, sondern auch sehr gut über den öffentlichen Nahverkehr (Stadtbahn, Bus) erreichbar. Die Einbindung in ein attraktives Wegenetz garantiert zudem eine sehr gute Erreichbarkeit für Fußgänger und Radfahrer.

Es ist vorgesehen, das historische, denkmalgeschützte Bahnwärterhaus im Westen der „Neuen Mitte“ zu sanieren und zur Belebung des Haltestellenbereichs als Café um zu nutzen. Die dafür notwendigen Stellplätze können weiter westlich geschaffen werden.

Im Osten der neuen Straßenunterführung soll in Zusammenarbeit mit der Bahn der Bereich Bahnbogen mit einer gemischt genutzten Bebauung und einem Grünzug entlang der Stadtbahnlinie entwickelt werden. Der Bereich wird an die „Neue Mitte“ bzw. die Stadtbahnhaltestelle über einen neuen Fuß- und Radweg angebunden. Zur Realisierung der Neubebauung muss das bestehende Instandsetzungswerk der Bahn verlagert werden (z.B. in den Bereich des Rangierbahnhofs bzw. der Gleisflächen südöstlich des Eisenbahnmuseums).

Im Süden der Straßenunterführung soll das denkmalgeschützte Eisenbahnmuseum saniert und die Freiflächen davor aufgewertet werden. Direkt vor den Museumsgebäuden sieht das Konzept einen Weg vor, der sowohl zur Erschließung von Besucherstellplätzen als auch als Fuß- und Radwegeverbindung konzipiert ist. Eine weitere Zufahrtsmöglichkeit besteht von der neuen Straßenunterführung.

d) Konzept Gestalt

Der öffentliche Raum entlang der historischen Wegeverbindung zwischen Böckingen Nord und Süd soll auf beiden Seiten der Bahn platzartig mit Pflaster umgestaltet werden.

Auf der Südseite der Bahn ist direkt an der Stadtbahnhaltestelle ein durch Bäume eingefasster Platz mit Kreisverkehr geplant, an dem die verschiedenen Verkehrsbeziehungen zusammengeführt werden. Durch die ihn umgebenden Grünflächen erhält er eine landschaftliche Prägung. Im Zusammenhang mit der Neuanlage des Platzes soll der Haltestellenbereich mit einem kombinierten Schutzdach für Fahrgäste und zum Abstellen von Fahrrädern zu einem einheitlich gestalteten „Bahnhof Böckingen“ umgebaut werden.

Der Platz auf der Nordseite wird von den Neubauten der neuen Mitte, dem denkmalgeschützten ehemaligen Bahnwärterhaus und der westlich angrenzenden Grünfläche geprägt. Zur Belebung des Platzes wird eine Umnutzung des Denkmals für gastronomische Zwecke mit Außenbewirtschaftung angestrebt. Zur Aufwertung des Platzes bietet sich hier zudem eine Offenlegung des Wolfsgrabens an. Auch auf dieser Seite der Bahn sollen zwischen der Großgartacher Straße und dem denkmalgeschützten Gebäude überdachte Fahrradabstellplätze geschaffen werden.

Die zentrale Fußgängerachse soll im Norden durch eine Verkehrsberuhigung der Grünwaldstraße und im Süden durch eine gestalterische Einbindung des Geschäftsbereiches an der Ludwigsburger Straße sowie eine Umgestaltung der Leonhardstraße mit einem breiteren Gehweg fortgeführt werden.

Die geplante Bahnunterführung wird in Zusammenarbeit mit einem Architekturbüro so gestaltet, dass ein ansprechender Stadteingang nach Böckingen Süd entsteht.

e) Konzept Grün

Am Sonnenbrunnen sollen die unterschiedlichen Grünflächen miteinander verknüpft und aufgewertet, die Grünzäsur zwischen Böckingen Nord und Süd erhalten werden. Dadurch wird neben der neuen baulichen auch eine neue grüne Mitte entstehen.

Der Grünzug westlich der Ludwigsburger Straße entlang der Bahn (der Talraum des Wolfsgrabens) soll von Bebauung freigehalten werden und im Zuge der des Neubaus der geplanten Erschließung Längelter umgestaltet werden. In diesem Zusammenhang wird eine Renaturierung des von der Straßenplanung betroffenen Abschnitts des Wolfsgrabens angestrebt (als Ausgleichsmaßnahme). Eine Umgestaltung/Neuordnung wäre zudem im Bereich der Kleingärten und der Sportanlagen erforderlich, um den geplanten Fußweg zur Keil- bzw. zur Sickingenstraße zu realisieren.

Der Grünzug am Wolfsgraben wird zukünftig entlang vom Eisenbahnmuseum/Rangierbahnhof bis zum alten Friedhof als grüner Ortsrand bzw. Baumallee weitergeführt. Der Museumsvorplatz am Sonnenbrunnen soll terrassiert als Landschaftstreppe umgestaltet werden.

Der neugeplante Grünzug im Bereich Bahnbogen wird mit dem Talraum des Wolfsgrabens über Grünflächen entlang der geplanten Straßenunterführung verknüpft. Durch großzügige Böschungen auf der Kurvenaußenseite soll ein harmonischer Übergang zwischen Straße und angrenzendem Gelände sichergestellt werden.

4.2.2 Konzept Bereich Hohlstraße

a) Ausgangslage

Bei dem Bereich „Hohlstraße“ rund um die Feuerwehr und den Bauhof handelt es sich um eine durch die Ludwigsburger- und Klingenberger Straße in Nord-Süd-Richtung und die See-, Hohl- und Heuchelbergstraße in Ost-West-Richtung sehr gut erschlossene Fläche in zentraler Lage von Alt-Böckingen.

Der derzeitige Zustand, der durch sanierungsbedürftige Gebäude, Baulücken, Lager- und Stellplatzflächen geprägt ist, wird dem Standort nicht gerecht. Zwar wurde kurzfristig eine gewisse Aufwertung durch Pflanzmaßnahmen erzielt, langfristig wird an dieser städtebaulich bedeutsamen Stelle jedoch eine Neuordnung/Neubebauung angestrebt.

b) Voraussetzungen für eine Neuordnung

Als Voraussetzung für eine komplette Neuordnung des Areals wurde im Zuge der Rahmenplanung ein Konzept für eine Verlagerung von Feuerwehr und Bauhof mit einer Abschätzung der dafür erforderlichen Kosten erarbeitet (siehe Ziffer c bis g).

Der Vertrag mit dem Betreiber des Getränkemarkts, der das Erdgeschoss der Hohlstraße 1 sowie das ehemalige Milchlädle nutzt, läuft Ende 2016 ab.

Zusätzlich gibt es Mietwohnungen in den Obergeschossen der Gebäude Hohlstraße 1 sowie 1/1. Vor einer Neuordnung müssten die Mieter zu einer Kündigung bewegt werden.

Voraussetzung für einen Abbruch der zum Teil erhaltenswerten historischen Gebäude wäre eine Herausnahme des Bereichs aus der Erhaltungssatzung durch Gemeinderatsbeschluss.

Die Kosten für den Abbruch werden unter Ziffer e) dargestellt.

Schließlich müsste bei einer Neuordnung ein neuer Platz für die Wertstoffcontainer gefunden werden. In Frage kommt ggf. der Parkplatz am Bürgerhaus entlang der Pfarrgasse. Alternativ könnte im Bereich der Hohlstraße ein Unterflurcontainer installiert werden.

c) Untersuchung einer Verlagerung des Bauhofs

Der Bauhof wird über die Hohlstraße erschlossen. Zum Bauhof gehören im Bereich des Hofes im Westen insbes. ein Büro, ein Aufenthalts- und ein Technikraum, Sanitärräume, eine Garage und im östlichen Bereich ein Abstellraum für Fahrzeuge (Lkw) und Winterdienstgeräte in der ehemaligen Scheune sowie offene Schüttgutbehälter und Mitarbeiterstellplätze. Der Standort wird im Großen und Ganzen den Anforderungen des Bauhofs gerecht, einige Bereiche sind jedoch stark sanierungsbedürftig (z.B. die ehemalige Scheune an der Klingenberger Straße).

Im Falle einer Verlagerung kommt für das Betriebsamt nur ein Standort in Böckingen (z.B. im Gewerbegebiet Böckingen Nord oder West oder im Bereich Viehweide) in Frage. Eine Konzentration am Standort Austraße wird abgelehnt, weil dann zu weite Wege zum Einsatzgebiet zurückgelegt werden müssten. Dabei wurde vom Betriebsamt das folgende Raumprogramm angegeben:

- Fahrzeughalle, 35 m x 15 m, 5 m hoch
- Salzsilo bzw. Schuppen, 10 m x 15 m, 7 m hoch
- Sozialgebäude mit 2 Büroräumen (jeweils 20 m²), Pausenraum (60 m²) und Sanitärräumen (80 m²)

- Erschließungshof mit Wendemöglichkeit für Lkws, 4 Containerstellplätzen und 8 Stellplätzen für Mitarbeiter/innen

Der höhere Flächenbedarf wird mit einer Steigerung der Leistungsfähigkeit begründet.

Aufgrund dieses Raumprogramms hat das Hochbauamt die Kosten überschlägig ermittelt (im Wege einer sog. Kostenannahme). Demnach ist für die Verlagerung des Bauhofs mit Kosten zwischen 1,7 und 2,4 Mio. Euro zu rechnen (ohne Grundstückskosten).

d) Untersuchung einer Verlagerung der Feuerwehr

Die Feuerwehr wird ausschließlich über die Hohlstraße erschlossen. Zur Feuerwehr Böckingen gehören insbes. eine Fahrzeughalle (im Gebäude Hohlstr. 1/2) und ein Schulungsraum (in dem Gebäude hinter dem ehemaligen Milchlädle). Die Mitglieder der freiwilligen Feuerwehr identifizieren sich mit dem Standort. Jedoch sind die Gebäude sanierungsbedürftig. Kurz- und mittelfristig sind diese nach Einschätzung des Hochbauamts durch Notreparaturen zu erhalten. Auf lange Sicht ist jedoch eine Komplettisanierung bzw. ein Abbruch/Neubau erforderlich. Außerdem werden zumindest zwei zusätzliche Stellplätze für Einsatzfahrzeuge in einer Halle benötigt.

Im Falle einer Verlagerung kommt für die Feuerwehr nur ein ähnlich zentraler Standort in Frage, der aber zur Vermeidung von Immissionsschutzkonflikten möglichst nicht in direkter Nachbarschaft zur Wohnbebauung liegt. Dabei wurde von der Feuerwehr das folgende Raumprogramm angegeben:

- Fahrzeughalle mit 8 Stellplätzen, 450 m²
- Zwingend ebenerdige Räume, 315 m²
Funkraum (20 m²), Lagerflächen (160 m²), Notstromversorgung (15 m²), Umkleiden (120 m²)
- Räume, die auch im Obergeschoss angeordnet werden können, 146 m²
Schulungsraum (60 m²), Küche (12 m²), Sanitäre Anlagen (50 m²), Haustechnik (20 m²), Putzraum (4 m²)
- Erschließungshof, ca. 1150 m²
Stauraum vor Fahrzeughalle (450 m²), 33 Pkw-Stellplätze f. Feuerwehrangehörige (ca. 450 m²), Übungshof 250 m²

Der deutlich höhere Flächenbedarf als am bisherigen Standort wird mit einer höheren Leistungsfähigkeit, den gestiegenen gesetzlichen Anforderungen an einen Feuerwehrneubau sowie mit den Flächenverlusten in der Feuerwehrzentrale (im Zuge des Baus der integrierten Leitstelle) begründet.

Aufgrund dieses Raumprogramms hat das Hochbauamt die Kosten überschlägig ermittelt (im Wege einer sog. Kostenannahme). Demnach ist für die Verlagerung der Feuerwehr mit Kosten zwischen 2,1 und 2,6 Mio. Euro zu rechnen (ohne Grundstückskosten). Unter Berücksichtigung einer Förderung des Landes für Feuerwehrneubauten (gemäß der Verwaltungsvorschrift „Zuwendungen Feuerwehrwesen 2011“) von 410.000 Euro müssten immerhin noch 1,7 bis 2,2 Mio. Euro veranschlagt werden.

e) Gebäudeabbrüche

Für den Abbruch aller Gebäude wurden vom Hochbauamt Kosten in Höhe von ca. 320.000 Euro veranschlagt. Dabei sind Kosten für eine mögliche Kontaminierung des Bodens oder Anfall von

Schadstoffen bzw. von übermäßig belastetem Abbruchmaterial nicht enthalten. Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

- Gebäude 1 Feuerwehrgerätehaus Hohlstr. 1/2, ca. 31.000 Euro
- Gebäude 2 Schuppen, ca. 17.000 Euro
- Gebäude 3 Wohnhaus mit Bauhofnutzung im Erdgeschoss Hohlstr. 1/1, ca. 53.000 Euro
- Gebäude 4 Scheune mit Zwischenbau, ca. 55.000 Euro
- Gebäude 5a Aufenthaltsraum für Bauhofmitarbeiter, ca. 11.000 Euro
- Gebäude 5b Aufenthaltsraum für Feuerwehr und Lager, ca. 35.000 Euro
- Gebäude 6 Lager für Getränkemarkt / ehemaliges Milchlädle, ca. 10.000 Euro
- Gebäude 7 Wohnhaus mit Getränkemarkt Hohlstr. 1, ca. 36.000 Euro
- Abbruch Außenanlagen, ca. 30.000 Euro
- Baunebenkosten/Honorare, ca. 42.000 Euro

f) Einnahmen

Einnahmen würden für die Stadt durch einen Verkauf der freigemachten Grundstücke entstehen. Nach einer ersten überschlägigen Einschätzung kann von einem Verkaufspreis von ca. 290 Euro pro m² (ohne Berücksichtigung eventueller Bodenbelastungen) ausgegangen werden. Bei einer zu verkaufenden Fläche von ca. 2450 m² könnten also Grundstückserlöse von ca. 710.000 Euro erzielt werden.

g) Konzept

Angestrebt wird eine Neubebauung in Verbindung mit einer Verlagerung des Bauhofs und der Feuerwehr.

Alle Gebäude werden abgebrochen, wofür die Erhaltungssatzung in diesem Bereich durch Gemeinderatsbeschluss aufgehoben werden muss.

Anstelle der Altbebauung sollen an der Hohlstraße zwei Wohn- und Geschäftshäuser mit 2 - 3 Vollgeschossen in Zusammenarbeit mit einem privaten Investor gebaut werden. Durch die Neubebauung erhält die Hohlstraße, Ludwigsburger- und Klingenberger Straße wieder eine angemessene räumliche Begrenzung.

Im Erdgeschoss ist eine gewerbliche Nutzung (z.B. Gastronomie, Bäckerei, Arztpraxen) vorgesehen. In den Obergeschossen sollen Wohnungen geschaffen werden, die zu einem begrünten Hof orientiert sind. Als Ersatz für die Rodung von Bäumen sollen im Hofbereich neue Bäume gepflanzt werden.

Die erforderlichen Stellplätze können in einer begrünten, in die Hanglage integrierten Tiefgarage mit Zufahrt von der Klingenberger Straße angeordnet werden.

Die Hohlstraße soll umgestaltet werden. Der Straßenverlauf wird begradigt, die Seitenbereiche insbes. auf der Südseite deutlich verbreitert. Eine einheitliche Pflasterung der Seitenbereiche sowie zusätzliche Baumpflanzungen auf beiden Seiten sollen den zentralen Platzbereich aufwerten. Entlang der Straße kann eine gewisse Anzahl von Parkständen längs zur Fahrbahn geschaffen werden.

Um die Fläche entwickeln zu können, müssen Feuerwehr und Bauhof verlagert werden. Nach einer Grundstücksrecherche kämen dafür folgende Standorte in Frage:

Als Standort für die Feuerwehr kommt der Parkplatz Viehweide bzw. die Grünfläche südlich davon in Frage.

Der Standort ist gut erreichbar. Sowohl das Einsatzgebiet in Böckingen Süd als auch in Böckingen Nord könnte zügig über die See- bzw. die Neckartalstraße angefahren werden. Zudem sind am Standort keine Konflikte mit der hinter dem Bahndamm gelegenen Wohnbebauung zu erwarten.

Der Parkplatz ist im Bebauungsplan 30B/1 „Böckinger Wasen“ vom 31.10.1985 als öffentliche Grünfläche mit einer Überlagerung durch eine Fläche für Stellplätze festgesetzt. Für den Bau der Feuerwehr müsste der Bebauungsplan in einem Teilbereich geändert werden (Fläche für Gemeinbedarf anstelle der bisher festgesetzten öffentlichen Grünfläche / Stellplatzfläche).

Durch die Bebauung müssten ggf. Parkplätze entfallen. Ein Konflikt mit Veranstaltungen auf der Viehweide gibt es nach Angaben der HMG jedoch nicht (demnach finden kaum noch Veranstaltungen auf der Viehweide statt).

Falls durch die Neubebauung der zugeschüttete Böckinger See (Altlastenverdachtsfläche) bzw. der auf dem Parkplatz verlaufende Kanal tangiert wird, können zusätzliche Kosten entstehen. Durch einen Neubau von Feuerwehr und Bauhof wird das Konzept des Grünflächenamts zur Umgestaltung der Viehweide tangiert, dessen Umsetzung allerdings (finanziell und bezüglich der darin vorgesehenen Aufgabe/Verlagerung von Vereinssportanlagen) nicht gesichert ist. Die geplante Parkanlage wird durch den Neubau nicht grundsätzlich in Frage gestellt, es wäre jedoch eine Anpassung des Konzepts erforderlich. Angestrebt wird in jedem Falle eine intensive Eingrünung des Neubauareals.

Als Standort für den Bauhof kommt der Bereich zwischen der Brackenheimer Straße im Süden, der Straße Viehweide im Osten, einem bestehenden Sportplatz im Westen und einem Parkplatz im Norden in Frage. Dazu würden ein Teil der Grünfläche sowie eine schon derzeit vom Bauhof genutzte Parktasche mit ca. 28 Parkständen benötigt. Die landschaftliche Einbindung würde durch eine starke Eingrünung des Areals gewährleistet.

Zur Ansiedlung des Bauhofs müsste auch an diesem Standort der Bebauungsplan 30B/1 „Böckinger Wasen“ vom 31.10.1985, der dort öffentliche Grünfläche (zum Teil überlagert durch eine Fläche für Stellplätze) festgesetzt, geändert werden.

In Frage für den Bauhof käme weiterhin ein Standort im Nordwesten des Gewerbegebiets Böckingen Nord westlich der August-Mogler-Straße. Der bisher unbebaute, landwirtschaftlich genutzte Bereich ist im Bebauungsplan „Änderung des Beb.- Planes 34/18 Mittlerer Weg II“ vom 22.02.1973 als Fläche für Gemeinbedarf (Zweckbestimmung Feuerwache) bzw. als Fläche für Gemeinschaftsgaragen festgesetzt. Ein ausreichend großer Bereich befindet sich in städtischer Hand. Für den Bau des Bauhofs müsste allerdings der Bebauungsplan geändert werden (Zweckbestimmung Bauhof anstelle der bisher festgesetzten Zweckbestimmung Feuerwache). Für die Feuerwehr ist der Standort nicht zentral genug.

Zu prüfen wäre weiterhin, ob der Bauhof kostengünstiger auf einem bereits bebauten Grundstück realisiert werden kann.

Kosten

Bei einer Verlagerung von Bauhof/Feuerwehr an die Viehweide könnten Einnahmen durch Grundstückserlöse in Höhe von ca. 0,7 Mio. Euro erzielt werden.

Dagegen kommen im Bereich der Hohlstraße und der Viehweide ggf. grundstücksbedingte Kosten (Altlasten, Kanal) dazu.

Neubau Bauhof	ca. 1,7 - 2,4 Mio. Euro
Neubau Feuerwehr (8 StPl erf.)	ca. 1,7 - 2,2 Mio. Euro (bei einer Bezuschussung von ca. 0,4 Mio Euro)
Abbruchkosten	ca. 0,3 Mio. Euro
Entmietungskosten (f. d. best. Wohnungen)	?
Kosten für Umgestaltung der Hohlstraße	?
Grundstücksbedingte Kosten (AltI., Kanal, etc.)	?
Einnahmen durch Grundstücksverkäufe	ca. - 0,7 Mio. Euro
<u>Gesamt:</u>	<u>ca. 3,0 - 4,2 Mio. Euro + X</u>

Ein Teil der mit dem Vorhaben verknüpften Folgekosten (wie z.B. die Umgestaltung der angrenzenden Verkehrsfläche) kann ggf. über einen städtebaulichen Vertrag auf den Vorhabenträger umgelegt werden.

5 Maßnahmen

Die wichtigsten Maßnahmen zur Umsetzung des Gesamtkonzepts sind zur besseren Übersicht in zwei Plänen dargestellt. Alle Aussagen zu den Themenbereichen Erhaltungssatzung, Stadtumbaugebiet und Sanierung sind im Sanierungsplan dargelegt, alle anderen Maßnahmen (insbes. Planfeststellungsverfahren, Bebauungspläne, Straßenbau- und Begrünungsmaßnahmen) im Maßnahmenplan.

5.1 Maßnahmenplan

Im Maßnahmenplan werden die zur Umsetzung des Gesamtkonzepts vorgeschlagenen Maßnahmen unterteilt nach Themen und Gebieten dargestellt.

5.1.1 Planfeststellung (P)

- P1 Neue Verkehrsführung Sonnenbrunnen
Alle Änderungen im Bereich der Bahnanlagen im Zusammenhang mit der Neuordnung der Verkehrsführung am Sonnenbrunnen, insbes. für das geplante Brückenbauwerk für die Straßenunterführung, für die Änderungen im Bereich der Haltestellen(-zugänge) und für die Umgestaltung des beschränkten Bahnübergangs für Fußgänger/Radfahrer
- P2 Neue (S-)Bahn-Haltestelle in Böckingen Süd
Prüfung der Einrichtung einer Bahnhaltstelle bzw. einer S-Bahnhaltstelle im Zuge der Stadtbahnplanung Süd

5.1.2 Bebauungspläne (BP)

- BP1 Neue Mitte Böckingen (bereits im Verfahren unter BP 34/28 Bereich Flurstück Nr. 1229)
Entwicklung eines Versorgungszentrums mit Bürgeramt, Lebensmittelmarkt, Wohn- und Geschäftsnutzung und einem Parkdeck
- BP2 Neue Verkehrsführung Sonnenbrunnen
insbes. Neubau einer Straßenunterführung in Verbindung mit einem Umbau der Anschlüsse an das bestehende Straßennetz (im Süden mit einem neuen Kreisverkehr), Anlage eines Haltestellenvorplatzes, Neugestaltung des Fuß- und Radwegenetzes, Umgestaltung der Grünflächen
Voraussetzung: Entwidmung von Bahnflächen, weiterer Grunderwerb
- BP3 Bahnbogen Böckingen (Neubebauung und Grünzug mit Fuß- und Radweg)
Schrittweise Realisierung möglich, bevor die verbliebenen Bahnnutzungen verlagert sind
BP 3a Eine zeitnahe Realisierung einer Bebauung/Grünfläche wäre möglich, da der Bereich in städtischer Hand ist, ggf. aber auch Zwischennutzung als Grünfläche möglich, bis das Gesamtkonzept für den Bahnbogen umgesetzt werden kann
BP 3b Fuß- und Radweg zwischen Großgartacher Straße und bestehender Fußgängerbrücke sowie ein Bürogebäude zur Betonung des Ortseingangs,
Der Weg wäre dringend erforderlich zur Schaffung einer durchgehenden Radwegeverbindung zum Sonnenbrunnen bzw. zur Heidelberger Straße,
Voraussetzung: Grunderwerb von Privat und von der Bahn, für das Bürogebäude wäre der Erwerb und Abbruch der betroffenen Wohngebäude erforderlich, Entwidmung der Bahn-

- flächen
 BP 3c Entwicklung der restlichen Bebauung/Grünfläche in Zusammenarbeit mit der Bahn
 Voraussetzung: Verlagerung des Instandsetzungswerks (in Frage kämen die Bahnflächen im Südwesten/Westen des Eisenbahnmuseums mit Zufahrt von der Leonhardstraße), Grunderwerb von der Bahn, Entwidmung der Bahnflächen
- BP4 Neue Randbebauung Wilhelm–Leuschner–Straße
 Entwicklung einer Neubebauung mit Geschäftshäusern
 Voraussetzung: Weiterer Grunderwerb von Privat, Abbruch der bestehenden Gebäude, für den Abbruch der erhaltenswerten Gebäude ist eine Herausnahme des Bereichs aus der Erhaltungssatzung erforderlich
- BP5 Erschließung Längelter
 Neubau einer Straße mit Fuß- und Radweg zur Erschließung des geplanten Baugebiets Längelter und zur besseren Anbindung der Haseltersiedlung und des Berufsschulzentrums,
 im Zuge dessen Renaturierung des offen verlaufenden Wolfsgrabens und Umgestaltung der Grünflächen im Plangebiet,
 Voraussetzung: Grunderwerb von der Bahn und vom Schützenverein, Entwidmung der Bahnflächen
- BP6 Fuß- und Radweg zur Sickingenstraße, Erschließung rückwärtiger Grundstücke
 Anstelle der bisher im Baulinienplan vorgesehenen Straßentrasse soll ein Fuß- und Radweg realisiert werden (BP 6a), in diesem Zusammenhang könnten auch städtische Grundstücke in zweiter Reihe erschlossen werden (BP 6b),
 Voraussetzung: Grunderwerb von der Bahn und vom Schützenverein
- BP7 Neuer Ortsrandweg
 zur Umsetzung eines neuen Ortsrandwegs mit Begrünung (Allee),
 im neuen Grünzug am Ortsrand könnten punktuell zusätzliche Sport- und Freizeitnutzungen hergestellt werden, angestrebt wird zudem eine bessere Vernetzung mit den angrenzenden Grünflächen und Straßen,
 der Recyclinghof sollte eingegrünt bzw. zugunsten einer Freizeitnutzung verlegt werden (z.B. auf den Parkplatz auf der Viehweide)
 Voraussetzung: Grunderwerb von der Bahn, Zustimmung SEH (wo das Museum betroffen ist), Beseitigung einzelner Lagerplätze, Entwidmung von Bahnflächen
- BP8 Geschäftshaus an der Schuchmannstraße
 Zur Aufwertung des Versorgungsbereichs an der Schuchmannstraße wird der Neubau eines Geschäftshauses mit Ladennutzung und Büros/Praxen angestrebt.
 Voraussetzung: Verlegung des Kinderspielplatzes: entweder Zusammenlegung mit dem Schulgarten oder Verlagerung (z.B. auf den Dorfplatz)
- BP9 Dorfplatz
 Zur Belebung des derzeit nur wenig genutzten Dorfplatzes wäre eine Bebauungsplanänderung sinnvoll, um auf einer Teilfläche einen Spielplatz anlegen zu können (z.B. als Ersatzstandort für den Spielplatz an der Reinöhlschule)
- BP10 Baugebiet Längelter zur Realisierung einer Wohnbebauung
 Der bestehende Bebauungsplan (außerhalb des Rahmenplanbereichs) muss überarbeitet werden.
 Voraussetzung: Realisierung einer Erschließungsstraße vom Baugebiet zum Sonnenbrunnen (siehe BP 5)

5.1.3 Städtebauliche Neuordnung (N), Neubauten

a) Städtebauliche Neuordnung

Dargestellt sind Bereiche, in denen eine städtebauliche Neuordnung im Rahmen des bestehenden Planungsrechts sinnvoll wäre (insbes. zur Baulückenschließung und zur Verbesserung des Angebots mit hochwertigen Wohnungen bzw. Geschäftsräumen). Dabei handelt es sich um reine Vorschläge, die bei Grundstücken im Privateigentum nur zu realisieren sind, wenn der Eigentümer einer Verlagerung/Aufgabe der bisherigen Nutzung zustimmt (im Plan mit „V“ gekennzeichnet).

- N1 Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses
zur Belegung/Aufwertung des Bereichs südlich der Grünwaldschule in Verbindung mit dem Umbau der Kreuzung und einer Verkehrsberuhigung der Grünwald- und der Hans-Multscher-Straße
Voraussetzung: Verlagerung/Aufgabe des bestehenden Kfz-Handels, Abbruch der bestehenden Gebäude
- N2 Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses
zur Schließung einer Baulücke
Voraussetzung: Grundstücksneuordnung
- N3 Grundstücksneuordnung
Voraussetzung: Umbau der Großgartacher Straße
- N4 Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses
zur Aufwertung des Ortseingangs von Böckingen
Voraussetzung: Erwerb/Abbruch der bestehenden Gebäude
- N5 Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses
zur Schließung einer Baulücke
Voraussetzung: Abbruch der als Laden / für Gastronomie umgenutzten Tankstelle
- N6 Neubau von Wohnhäusern
Voraussetzung: Abbruch eines stark sanierungsbedürftigen Gebäudes
- N7 Neubau eines Wohnhauses
Voraussetzung: Abbruch einer Scheune, Grundstücksneuordnung
- N8 Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses
zur Aufwertung des Platzbereichs
Voraussetzung: Verlagerung/Aufgabe der Kfz-Werkstatt, Abbruch der Werkstattgebäude und des Wohnhauses
- N9 Neuordnung des Bereichs Hohlstraße durch Neubau von Wohn- und Geschäftshäusern,
Voraussetzung: Verlagerung von Feuerwehr/Bauhof (z.B. an die Viehweide), Aufgabe des Getränkehandels, Entmietung der Wohnungen, Abbruch aller Gebäude, für den Abbruch der z. Teil erhaltenswerten Gebäude ist eine Herausnahme des Bereichs aus der Erhaltungssatzung erforderlich,
- N10 Neubau eines Wohnhauses
Voraussetzung: Verlagerung des Ölhandels
- N11 Neubau von Wohnhäusern
Voraussetzung: für den Abbruch der z. Teil erhaltenswerten, aber stark sanierungsbedürftigen Gebäude ist eine Herausnahme des Bereichs aus der Erhaltungssatzung erforderlich
- N12 Neubau des katholischen Gemeindezentrums mit Gemeindehaus/Kindergarten
Voraussetzung: Abbruch des sanierungsbedürftigen alten Gemeindehauses, wofür der Bereich aus der Erhaltungssatzung herausgenommen werden muss

b) Neubebauung

Dargestellt ist eine mögliche Neubebauung zur Schließung von Baulücken bzw. im Zuge der Neuordnung/Entwicklung eines größeren Bereichs.

5.1.4 Sanierung bedeutsamer Gebäude (S)

Dargestellt sind die Gebäude, die zur Aufwertung des Stadtteils saniert werden sollten. Dabei liegen die (ehemaligen) Bahngelände 1-3 und das Bürgerhaus alle an der angestrebten neuen Wege- und Grünverbindung vom Sonnenbrunnen/Eisenbahnmuseum bis zum alten Friedhof bzw. zum Bürgerhaus.

- S1 Sanierung/Umbau des ehemaligen Bahnwärterhauses zu einem Café im Zuge der Ansiedlung der neuen Mitte.
- S2 Hinwirkung auf eine Sanierung des denkmalgeschützten Lokschuppens (S2a) und der Wagenhalle (S2b) im Zusammenhang mit der Nutzung als Eisenbahnmuseum.
- S3 Hinwirkung auf eine Sanierung des denkmalgeschützten Bahngeländes am Rangierbahnhof in Zusammenhang mit einer Umnutzung/Belebung des Gebäudes.
- S4 Sanierung des Bürgerhauses (u.a. auch barrierefreier Umbau, Sanierung der Freiflächen), im Zusammenhang mit der Erarbeitung eines Nutzungskonzepts für das Bürgerhaus sowie für das angrenzende Alte Rathaus mit einer Entwicklungsperspektive für die wichtigen öffentlichen Einrichtungen (insbes. Familienzentrum, Stadtteilbibliothek und Volkshochschule).

5.1.5 Eisenbahnmuseum

Das Eisenbahnmuseum stellt eine Attraktion dar, die Besucher über die Stadtgrenzen hinaus anzieht. Deshalb zielt der Rahmenplan darauf ab, dem Museum die erforderlichen Entwicklungsspielräume zu sichern. Wichtig ist, dass Lokschuppen und Wagenhalle langfristig vom Museum genutzt werden können und dass die für den Museumsbetrieb bzw. für die Museumsbahn notwendigen Bahnanschlüsse erhalten bleiben. Hierfür ist Grunderwerb von der Bahn erforderlich. Zur Begrenzung der für die Erschließung des Museums erforderlichen Gleisflächen soll südöstlich der Wagenhalle eine Querverschiebeeinrichtung eingebaut werden (mit Anschluss an die Gelenkdrehscheibe). Die Museumsgebäude sollen saniert und die dahinter liegenden Freibereiche zum Schutz vor Vandalismus eingezäunt werden. Für einen Ausbau des Betriebs der Museumsbahn muss zudem ein neuer Bahnsteig gebaut werden.

Zur Optimierung der Museumsnutzung auch im Hinblick auf eine spätere Erweiterung sowie eine Einbindung in die Umgebung (bezüglich Erschließung, Aufwertung des Vorbereichs etc.) wird die Erarbeitung eines Gesamtkonzepts mit einer engen Zusammenarbeit von Museum, Stadt und Bahn angestrebt.

5.1.6 Straßenumgestaltung

a) Straßenumgestaltung bei Straßen mit überörtlicher Bedeutung

Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität sowie zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und des Komforts für Fußgänger und Radfahrer in Böckingen Nord (inklusive Begrünungsmaßnahmen wie z.B. Baumpflanzungen).

- ÜSt1 Rückbau der Kreuzung Großgartacher-/Grünewaldstraße im Zuge der Schließung des Bahnübergangs zugunsten eines zusätzlichen Radwegs auf der Nordseite und eines Grünstreifens mit Bäumen auf der Südseite
- ÜSt2 Umgestaltung des Abschnitts der Großgartacher Straße im Zuge der Ansiedlung der Neuen Mitte mit beidseitigen Baumreihen und Fuß- und Radwegen
- ÜSt3 Umgestaltung des Abschnitts der Wilhelm-Leuschner-Straße zwischen Großgartacher Straße und Heidelberger Straße im Zuge des Baus der neuen Straßenunterführung, zur Aufwertung des Straßenraums soll auf der Ostseite nach Abbruch der Nebengebäude der ehemaligen Metzgerei eine Baumreihe und auf der Südseite zumindest einzelne Bäume im Bereich des Ärztehauses gepflanzt werden
- ÜSt4 Rückbau/Umgestaltung des Abschnitts der Heidelberger Straße zwischen Adolf-Alter- und Sommerstraße insbes. im Bereich der Kreuzung mit der Grünewaldstraße mit beidseitigen Baumreihen (im Zuge einer Verkehrsberuhigung der Grünewaldstraße), Einrichtung von Radfahrstreifen
- ÜSt5 Umgestaltung der Straßenränder und Pflanzung von Bäumen auf der Nordseite auf dem Abschnitt der Heidelberger Straße zwischen Sommer- und Wilhelm-Leuschner-Straße nach einem Rückbau der überbreiten Fahrspur, Einrichtung von Radfahrstreifen
- ÜSt6 Umgestaltung des Abschnitts der Wilhelm-Leuschner-Straße östlich der Heidelberger Straße im Bereich der Straßenränder sowie durch Baumpflanzungen insbes. auf der Südseite und auf der Mittelinsel zur Aufwertung der Einfahrt nach Böckingen, Verbesserung des Busumstiegs (z.B. durch eine verbesserte Straßenquerung), Einrichtung von Radfahrstreifen

b) Straßenumgestaltung bei sonstigen Straßen

Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität sollen diese Straßenabschnitte mit neuem Belag und Begrünung umgestaltet werden.

- St1-4 Umgestaltung/Verkehrsberuhigung der Nebenstraßen in Böckingen Nord, um Schleichverkehr aus diesen Straßen herauszunehmen und die Wohnqualität zu erhöhen
U.a. kann die Grünewaldstraße nach Schließung des Bahnübergangs verkehrsberuhigt werden (St1) und der östliche Abschnitt der Großgartacher Straße zurückgebaut und auch vor dem Hintergrund der Entwicklung am Bahnbogen umgestaltet werden (St4)
- St5 Entlang der Leonhardstraße soll der Gehweg auf der Nordseite verbreitert werden (auf Höhe des Eisenbahnmuseums)
- St6 Fuß- und Radweg zwischen Friedrichstraße und neuem Ortsrandweg
- St7 Verbreiterung/Umgestaltung des Gehwegbereichs im Zusammenhang mit der Ansiedlung eines neuen Geschäftshauses auf Höhe der Schuchmannstraße
- St8 Umgestaltung der Pfarrgasse
- St9 Umgestaltung des Straßenraums für den Bereich Hohlstraße im Zuge der Ansiedlung eines Geschäftshauses (inklusive der hier befindlichen Abschnitte der Ludwigsburger- und Klingenger Straße)
Durch die Umgestaltung des westlichen Abschnitts der Hohlstraße soll die Wegeverbindung zum Wasserturm aufgewertet werden.
- St10 Umgestaltung/Verkehrsberuhigung der Nebenstraßen im südlichen Ortskern zwischen Haag- und Hofstattstraße, um die Wohnqualität zu erhöhen

c) Baumpflanzungen/Begrünungsmaßnahmen

Pflanzung von Bäumen bzw. sonstige Begrünungsmaßnahmen zur Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raums.

- B1 Ergänzende Baumpflanzung entlang der Leonhardstraße zur Eingrünung der Parkplätze
Voraussetzung: Erwerb eines Grünstreifens
- B2-4 Baumpflanzungen zur Aufwertung des Wohnumfelds im westlichen Ortskern
in der Mühl-, Teich-, Bach- und Keil-, Hecken- und Eppinger Straße
- B5 Ergänzende Baumpflanzungen/Begrünung in der Eisenbahnstraße entlang der Bahn
- B6-8 Baumpflanzungen im südlichen unsanierten Teil der Ludwigsburgerund Klingenberg
Straße zur Aufwertung des Wohnumfelds
- B9 Baumpflanzungen in der Heuchelbergstraße
zur Aufwertung des Wohnumfelds und der Wegebeziehung zwischen Ortskern und Zie-
geleipark
- B10 Baumpflanzungen im westlichen Teil der Hofstattstraße
zur Aufwertung des Wohnumfelds
- B11 Ergänzende Baumpflanzungen zur Aufwertung
des Verkehrsbauwerks am südlichen Ortseingang

5.1.7 Entsiegelung und Begrünung privater Grundstücke

Um die Wohnqualität in besonders dicht bebauten Teilen des alten Ortskerns mit einem Bebauungsgrad von mehr als 50 % zu verbessern, soll hier auf eine Entsiegelung und Begrünung privater Hofbereiche hingewirkt werden. Dies könnte ggf. durch die Aufstellung einfacher Bebauungspläne mit Festsetzungen zur Begrünung privater Grundstücke erfolgen.

5.1.8 Grünflächen (G)

- G1 aufgrund der für die Realisierung der Bebauungspläne 2, 3 und 4 (neue Verkehrsführung Sonnenbrunnen, Erschließung Längelter, Fußweg zur Sickingerstr.) erforderlichen Verkehrsanlagen müssen die Grünflächen/Sportanlagen teilweise umgestaltet werden
- G2/G4 Spielplatzsanierung
schon durch Haushaltsmittel abgedeckt
- G3 Umgestaltung der Grünfläche hinter dem Bürgerhaus zu einem Bürgergarten
für unterschiedliche Nutzergruppen
- G5 Auslichtung/Neugestaltung der Grünfläche an der Fußgängerunterführung zwischen der Stedinger Straße und der Erwin-Fuchs-Brücke, um die Einsehbarkeit des Wegs zu verbessern (auf Bahngelände bereits erfolgt).

Grünflächen sollen zudem auch im Zusammenhang mit den o.g. Bebauungsplänen B2, B3, B5, B6, B7, B9 und B10 umgestaltet bzw. neu angelegt werden.

5.1.9 Immissionsschutzmaßnahmen

Böckingen Nord ist sehr stark durch den Verkehr auf den überörtlichen Straßen, die östlichen Randbereiche des Plangebiets sehr stark durch den Güterverkehr der Bahn betroffen.

Straßen

Gemäß der Lärmkartierung von 2012 sind neben der Wilhelm-Leuschner-Straße auch in der Heidelberger Straße, Teilen der Großgartacher- und der Neckartalstraße sowie in einigen Einmündungsbereichen abzweigender Straßen gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen vorhanden. Zudem klagen Anwohner über erschütterungsbedingte Gebäudeschäden aufgrund des hohen Schwerlastverkehrsanteils. Schließlich gibt es aufgrund von Immissionsberechnungen des Ingenieurbüros Lohmeyer, Karlsruhe, im Zusammenhang mit der Aufstellung des Luftreinhalteplans 2007 an den oben genannten stark befahrenen Verkehrsstraßen eine zu hohe Schadstoffbelastung (insbes. durch Feinstaub und durch Stickstoffdioxid).

Zur Verringerung der Belastung werden im Zuge des Lärmaktionsplans verkehrsrechtliche Maßnahmen (z.B. Tempo 30) geprüft.

Sind diese nicht möglich, kommen passive Maßnahmen an den Gebäuden in Frage (z.B. der Einbau von Schallschutzfenstern bzw. von Lüftungsanlagen). Diese können ggf. durch eine Ausweitung des Lärmschutzfensterprogramms gefördert werden.

Sofern eine Ausweitung des Lärmschutzfensterprogramms durch den Gemeinderat beschlossen wird, sollen die aufzunehmenden Straßen nach der Reihenfolge im sogenannten Noise score, d.h. nach ihrer Betroffenheit, priorisiert werden. Derzeit gibt es nur für Anwohner der Wilhelm-Leuschner-Straße Zuschüsse für den Einbau von Lärmschutzfenstern.

Im Zuge der Neuanlage von Gehwegbereichen entlang stark befahrener Straßen sollte zudem geprüft werden, ob die Übertragung der Erschütterungen von der Straße auf die direkt angebauten Gebäude durch bauliche Maßnahmen verringert werden kann.

Bahn

Eine starke Betroffenheit insbes. durch Lärm und Erschütterungen durch Güterzüge gibt es entlang der Bahnlinie Heilbronn – Bietigheim bzw. am Rangierbahnhof. Betroffen ist vor allem die Wohnbebauung am östlichen Rand des Plangebiets.

Für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen ist die Bahn als Betreiber bzw. das Eisenbahnbundesamt als Aufsichtsbehörde zuständig. Laut Angabe der Bahn wird 2014 eine schalltechnische Untersuchung in Auftrag gegeben. Sobald die Untersuchungen abgeschlossen sind, steht fest, welche Maßnahmen nach der Förderrichtlinie „Lärmsanierung Schiene“ in Zusammenarbeit mit der Stadt umgesetzt werden können.

5.1.10 Sonstige Maßnahmen

Erarbeitung eines Entwicklungskonzepts für das Familienzentrum, die Stadtteilbibliothek und die Volkshochschule für den Bereich Bürgerhaus / altes Rathaus, da diese Einrichtungen einen zusätzlichen Raumbedarf angemeldet haben.

Eindämmung von sozialen Konfliktpunkten bzw. von Bereichen mit erhöhtem Vandalismus (insbes. am Bürgerhaus und am Eisenbahnmuseum), z.B. durch Ordnungsmaßnahmen und soziale Maßnahmen.

Vermarktung der Hauptgeschäftsbereiche (insbes. im Umfeld der Lebensmittelmärkte), ggf. unter Einbeziehung eines Leerstandmanagements.

Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts mit dem Ziel, nachhaltige Verkehrsmittel (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV, Carsharing) zu fördern und in diesem Zusammenhang auch die Qualität der öffentlichen Straßenräume zu erhöhen und Alternativen für die Parkierung auf der Straße anzubieten (z.B. durch Ausbau von Carsharing, Quartiersgaragen, etc.).

5.2 Sanierungsplan

5.2.1 Erhaltungssatzung „Alt-Böckingen“

Die seit 2009 geltende Erhaltungssatzung hat dafür gesorgt, dass das Ortsbild von Alt-Böckingen mit seinen historischen Gebäuden und typischen städtebaulichen und gestalterischen Eigenarten bewahrt wird. So konnten in vielen Fällen der Abbruch sowie unpassende Veränderungen (wie eine Dämmung bzw. ein Verputzen/Überstreichen historischer Zierfassaden) verhindert werden. Deshalb wird an der Satzung festgehalten.

Typische erhaltenswerte Merkmale sind u.a. eine Straßenrandbebauung mit einheitlichen Höhen und einer verdichteten Bauweise, steile Dächer mit roten Tonziegeln, historische Fassaden mit Ziegel- und Sandsteinelementen sowie einer zurückhaltenden Farbgebung.

Eine ortsbildverträgliche Sanierung des historischen Gebäudebestands, wie sie mit der Erhaltungssatzung verfolgt wird, ist für die Gebäudeeigentümer allerdings zum Teil mit einem finanziellen Mehraufwand verbunden.

Daher wird für private Bauherren auch weiterhin eine kostenfreie Beratung durch einen externen Spezialist in der energetischen Sanierung historischer Gebäude angeboten.

Zusätzlich wird vorgeschlagen, innerhalb des Geltungsbereichs der Erhaltungssatzung Sanierungsgebiete zu erweitern bzw. neu auszuweisen, damit modernisierungswillige Eigentümer zumindest eine verbesserte Abschreibungsmöglichkeit nach § 7 h Einkommensteuergesetz erhalten.

Nur in ein paar eng umgrenzten Bereichen wird aufgrund des schlechten Gebäudezustands und vor dem Hintergrund einer angestrebten Neuordnung eine Herausnahme (H) aus dem Geltungsbereich der Erhaltungssatzung geprüft. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass auf Grundlage eines Gesamtkonzepts ein größerer Bereich deutlich aufgewertet wird.

- H1 Neue Randbebauung Wilhelm-Leuschner-Straße
Zugunsten der Entwicklung einer Neubebauung mit Geschäftshäusern sollen die bestehenden sanierungsbedürftigen historischen Gebäude abgebrochen werden
Voraussetzung: Weiterer Grunderwerb von Privat
- H2 Neubebauung Stockheimer- und Brucknerstraße
Aufgrund eines größer angelegten Konzepts zur Erneuerung des Wohnungsbestands wird vorgeschlagen, die Erhaltungssatzung in diesem Bereich aufzuheben. Die Häuser in der Stockheimer- und Brucknerstraße sollen aufgrund ihres schlechten Zustands abgebrochen und durch eine sich in das Quartier einfügende Neubebauung mit Mehrfamilien- und Doppelhäusern ersetzt werden. In diesem Zusammenhang soll auch die Brucknerstraße 3 (Neubau) aus dem Geltungsbereich herausgenommen werden.
- H3 Neuordnung Hohlstraße
Die bereits begonnene Neuordnung des Bereichs Hohlstraße soll weitergeführt werden: Nach einer Verlagerung des Bauhofs und der Feuerwehr und einer Aufgabe des Getränkemarkts sollen die sich in einem schlechten Zustand befindlichen historischen Gebäude abgebrochen und durch eine hochwertige Bebauung mit Wohn- und Geschäftshäusern ersetzt werden.
- H4 Katholisches Gemeindezentrum in der Ludwigsburger Straße
Um einen Neubau eines barrierefreien Gemeindezentrums (u.a. mit Gemeindesaal, Kindergarten etc.) zu ermöglichen, soll das bisherige Gemeindehaus abgebrochen werden.

5.2.2 Stadtumbaugebiet Sonnenbrunnen

Für das Stadtumbaugebiet wurde im Zusammenhang mit der vorbereitenden Untersuchung ein städtebaulicher Rahmenplan erarbeitet, der bei Bedarf entsprechend den Zielen des Rahmenplans „Alt-Böckingen“ fortgeschrieben werden sollte.

Der Bewilligungszeitraum für das Stadtumbaugebiet Sonnenbrunnen endet am 31.12.2014; eine Verlängerung des Bewilligungszeitraums wird angestrebt.

5.2.3 Ausweisung weiterer Sanierungsgebiete

Im alten Ortskern gibt es einen besonders großen Sanierungsbedarf insbesondere in den Bereichen mit überwiegend historischem Gebäudebestand im Geltungsbereich der rechtskräftigen Erhaltungssatzung „Alt-Böckingen“.

Um die Modernisierung des privaten Gebäudebestands voranzutreiben, wird deshalb vorgeschlagen, den Geltungsbereich der Erhaltungssatzung (außerhalb des Stadtumbaugebiets „Sonnenbrunnen“) als Sanierungsgebiet ohne finanzielle Ausstattung auszuweisen. Damit würden Grundstückseigentümer eine verbesserte Abschreibungsmöglichkeit für die Gebäudemodernisierung gemäß § 7h des Einkommensteuergesetzes erhalten.

gez.
Dr. Böhmer