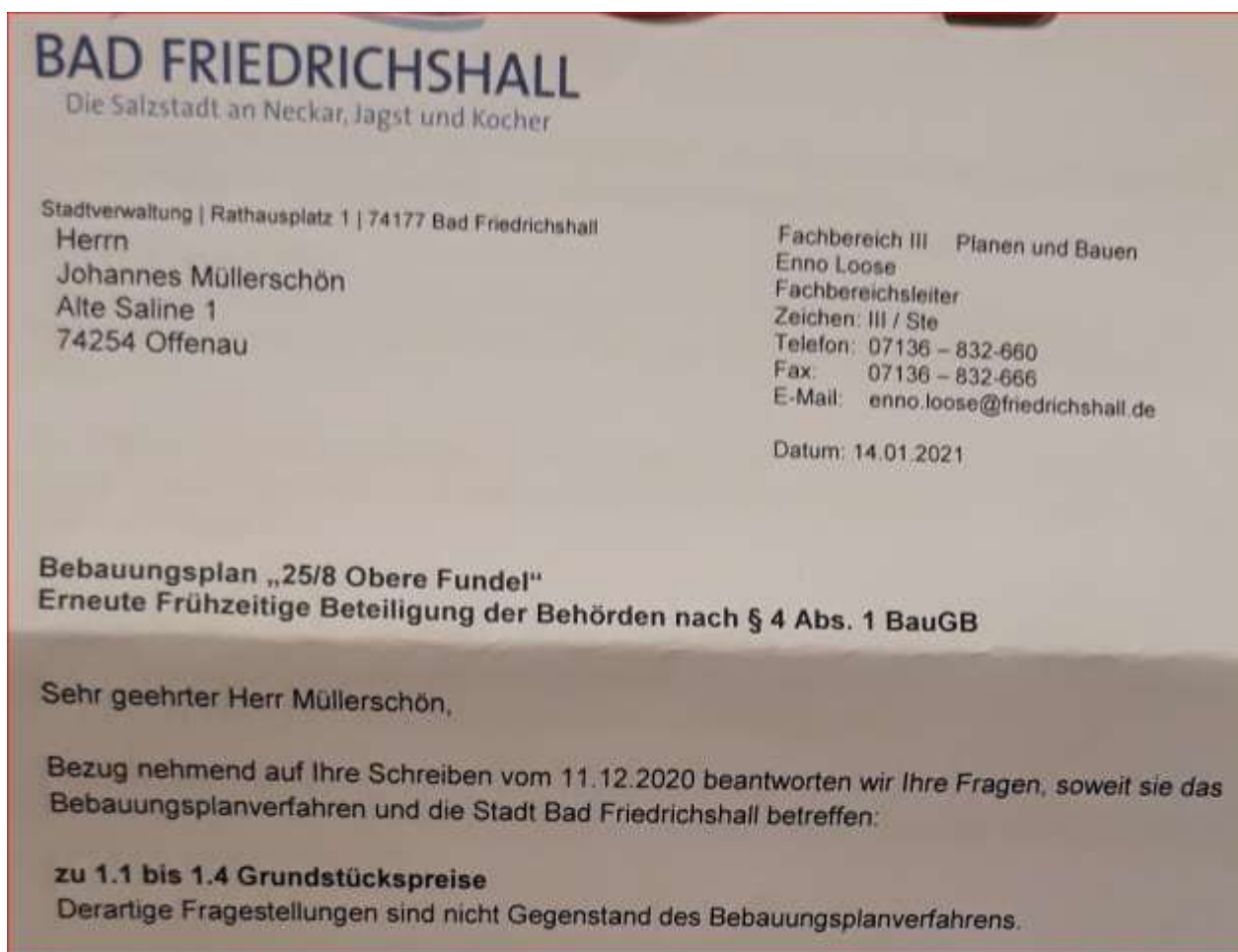


Fragen zum (SPC) Schwarz Projekt Campus auf der Oberen Fundel in Bad Friedrichshall.

1) Zum Thema gerechte Grundstückspreise

- 1) Wie hoch ist der durchschnittliche Grundstückspreis, den die Stadt Bad Friedrichshall an die Grundstückseigner in der Oberen Zundel bezahlt hat, a) für Gewerbefläche und b) für Wohnbaufläche. Oder haben alle Grundstückseigner denselben Preis erhalten? Wenn ja, welchen.
- 2) Wie hoch ist der durchschnittliche Grundstückspreis in Bad Friedrichshall für Gewerbe- und Wohnbauflächen in den Jahren 2015, 2016, 2017, 2018 und 2019 gewesen.
- 3) Wieviel qm Ackerfläche hat die Stadt Bad Friedrichshall außerhalb ihrer Gemarkungsgrenzen gekauft, um sie als landwirtschaftliche Tauschflächen für das (SPC) Projekt einsetzen zu können?
- 4) Umwidmung der Fläche des 2.Bauabschnittes (Gebäudekomplexe 6+7) von Gewerbe- in Wohnbaufläche. Wären für diesen Fall „Nachzahlungen“ an die ehemaligen Grundstückseigner nötig? Wenn ja, wieviel?



2) Zum Thema Alternativen zur unlösbaren Verkehrsproblematik an der gesamten B 27 entlang

Auch Neckarsulm, Offenau, Gundelsheim und andere Ortschaften entlang der B 27 und im Neckartal ersticken schon jetzt im Pendler(individual)verkehr morgens und abends. Durch die Neuansiedlungen der Schwarz Gruppe in Bad Wimpfen und in Bad Friedrichshall wird diese Situation drastisch verschärft. Mit Ausnahme von Neckarsulm sind die leidtragenden Kommunen (wie auch der Regionalverband) noch nicht mal beim von den Konzernen AUDI und Schwarz initiierten „Mobilitätspakt Heilbronn-Neckarsulm“ beteiligt – der da Abhilfe schaffen soll. Unabhängig davon, ob dieser Pakt das gewünschte (auch in der Gemeinderatsitzung am 26.11.20

angezweifelte) Ergebnis bringt, gibt es noch im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens realistische Alternativen zu dieser Steigerung des Verkehrswahnsinns?

Mindestens 2 der sieben Gebäudekomplexe sollen umgewidmet werden zur Wohnbebauung. Damit lies sich auch der abgeschottete Charakter des Gewerbebetriebes in einen „offenen Campus in parkähnlicher Umgebung“ einfacher Verwirklichen.



1) Lässt sich der Neubau von 5 000 (im Endausbau) Parkplätzen (und damit die eingeplanten Pendlerströme) noch reduzieren? Kann man Arbeit und Wohnen speziell bei diesem Projekt „Obere Fundel“ nicht auch (zumindest zum Teil) noch räumlich zusammenführen? Ist es möglich die beiden Gebäudekomplexe 5+6, (die erst im 2. Bauabschnitt vermutlich ab 2026 gebaut werden sollen) noch umzubeamen von Gewerbe- auf verdichtete Wohnbaufläche?

Zu 2.1 Stellplätze / Wohngebiet

Das städtebauliche Konzept sieht für das Gebiet „Obere Fundel“ die Ausweisung eines regional bedeutsamen Gewerbegebietes (Flächennutzungsplan) vor, aus dem ein Sondergebiet für Dienstleistungen (Bebauungsplan) entwickelt wurde. Dieses Konzept wurde bereits 2006 im Flächennutzungsplan beschlossen. Die Ausweisung eines Wohngebietes erfolgt entgegen Ihres Vorschlags nicht auf der Gewerbefläche im Süden des Bebauungsplanes, sondern im Norden entlang der Amorbacher Straße.

2) Lässt sich mit einer solchen Maßnahme die Schaffung von ca 1000 Wohneinheiten (statt 1500 Büroarbeitsplätzen) verwirklichen? Wären dann die Verkehrspendlerströme nicht überhaupt (durch Reduzierung) erst händelbar?

Zu 2.2 Pendlerströme

Die verkehrlichen Erschließung des Gebietes wurde durch umfangreiche Untersuchungen auf lokaler, überörtlicher und regionaler Ebene nachgewiesen. Hierzu ist auf die Verkehrsgutachten in der Anlage zur Begründung des Bebauungsplanes und auf den Mobilitätspakt Heilbronn / Neckarsulm zu verweisen, an dem seit Ende 2020 auch die Stadt Bad Friedrichshall beteiligt ist.

Es sind nicht 5.000 Parkplätze, sondern bis zu 5.000 Arbeitsplätze im Endausbau geplant.

3) Wieviel kostet(e) die Verlegung der Kreisstraße K 2117? Wie werden die Kosten aufgeteilt? Ist eine Beteiligung der Schwarz Gruppe vorgesehen? Gibt es den Vertrag (Drucksache Kreistag zwischenzeitlich)?

Zu 2.3 Kosten K2117

Die Kosten der Verlegung der K 2117 werden auf ca. 3 Mio. € prognostiziert. Es erfolgt eine Kostenverteilung durch Vertrag entsprechend der Erschließungsfunktionen.

4) Sind die beiden Brücken für die Erschließung des Geländes per Fuß- und Fahrradverkehr im Bebauungsplan rechtssicher verankert? Ist die notwendige Finanzierung gesichert? Wer bezahlt - was? Oder sind das Nebelkerzen, um das Schwarz Projekt erstmal durch die öffentliche Anhörungen zu hieven und danach als unfinanzierbar wieder zu streichen?

Zu 2.4 Fußwegbrücken

Die Fuß- und Radwegbrücke über die verlegte K 2117 ist im Entwurf des Bebauungsplans als Rad- und Fußwegebrücke verbindlich festgesetzt. Die Finanzierung ist durch die Projektbeteiligten gesichert.

Die zweite vorgesehene neue Rad- und Fußwegebrücke von der K 2000 zum geplanten Stadtbahn-Haltepunkt Kochendorf-Süd wird in einem separaten Verfahren verbindlich geregelt. Diese wird zeitnah eingeleitet.

5) Wer finanziert den neuen sinnvollen, von der Schwarz Gruppe fürs Image gewünschte, vorgesehene S-Bahnhaltepunkt Kochendorf Süd? Nur „planerische Überlegungen?“ im Vorentwurf.

Gibt es eine Machbarkeitsstudie, oder ein Gutachten, das Bau und Betrieb des S-Bahnhaltepunktes (BFH_)Kochendorf Süd (trotz Schienenengpass zwischen Heilbronn und BFH) bei bestehender Infrastruktur ermöglicht? Wer bezahlt die eventuell notwendige Infrastrukturkosten für diesen Halt?

Die S-Bahn-Haltestelle „Kochendorf“ ist zu Fuß und mit dem Rad gut erreichbar. Zur weiteren Verbesserung der ÖPNV-Anbindung gibt es planerische Überlegungen, mittel- bis langfristig einen neuen S-Bahn-Haltepunkt unmittelbar westlich des Plangebiets auf Höhe des Anschlusses der K 2000 an die B 27 zu errichten („Kochendorf-Süd“) . Ziel ist es, den neuen S-Bahn-Haltepunkt bis Ende 2025 fertig zu stellen und in Betrieb zu nehmen. Zur Stärkung seiner Wirkung ist zudem eine gute Erschließung dieses neuen Haltepunkts für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen.

In der Karte von Openrailway sind 2 Optionen Bad Friedrichshall Süd enthalten, welche wird festgeschrieben und rechtssicher umgesetzt?



Quelle: <https://openrailwaymap.org/>

6) Ist gewährleistet, dass ein zusätzlicher Halt in BFH-Kochendorf Süd, im eh schon verstopften Schienenengpass zwischen Neckarsulm und Bad Friedrichshall überhaupt möglich ist?

Ist dazu noch eine Machbarkeitsstudie oder ein Gutachten vorgesehen? Wer bezahlt die dazu eventuell notwendigen Infrastrukturkosten?

Zu 2.5 -2.6 Haltepunkt

Die grundsätzliche Realisierbarkeit des Haltepunktes wurde in einer Machbarkeitsstudie nachgewiesen. Für die Planung und Errichtung des S-Bahn-Haltepunktes ist ein separates Planfeststellungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz erforderlich.

7) Die endgültige Ausbaustufe der Anbindung an die B 27, soll erst ab dem Jahr 2026 erfolgen. Steht da die Finanzierung? Wird damit das Verkehrschaos nicht nur in Richtung Neckarsulm und Jagstfeld/Offenau verlagert?

Zu 2.7 Ausbaustufen B 27

Ziel der Beteiligten, auch der Schwarz-Gruppe ist es, einen funktionsgerechten Umbau des Knotens bis Ende 2025 herzustellen.

8) Sind bei den 3500 (1.Bauabschnitt) vorgesehenen „hochqualifizierten IT Arbeitsplätzen“ auch die in der Schwarz-Gruppe so beliebten, teils externe „geringfügig Beschäftigten“ im Reinigungsbereich, im Betriebsrestaurant, im Facility und Security Bereich ebenso enthalten, wie die oft schlecht bezahlten Erzieherinnen in der großen Kita? Entstehen da zusätzliche Verkehrs- und Pendlerströme? Wieviele Beschäftigte? On Top, oder inklusive?

Zu 2.8 Arbeitsplätze

Fragen zur Qualifikation und Entlohnung von Beschäftigten sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

9) Sind in der Verkehrs- und Lärmbetrachtung auch die zusätzlichen Fahrten von Bad Friedrichshaller Landwirten, von ihren Aussiedlerhöfen zu den (für den SPC) getauschten landwirtschaftlichen Nutzflächen zwischen Gundelsheim und Haßmersheim mit schweren landwirtschaftlichen Maschinen (über die B 27?) enthalten?

Zu 2.9 Lärmbetrachtung

Diese Fahrten sind in den Verkehrs- und im Schallgutachten nicht explizit berücksichtigt, da ihre absolute Anzahl gegenüber dem restlichen Verkehrsaufkommen nur marginal ist, so dass insbesondere deren Einfluss bei den Verkehrslärmprognosen äußerst gering ist.

3) Zum Thema örtliche Zusammenlegung von Arbeit und Wohnen, um Pendlerströme zu Reduzieren und um gemeinsames und soziales Leben im Umfeld zu organisieren.

1) Konkretisierung zur Frage 2.2, zu den 1000 Wohneinheiten. Ist da eine Aufschlüsselung im Bebauungsplanverfahren möglich, in ein Drittel „Werkwohnungen“ für den IT Campus Belegungsrechte bei der Schwarz Gruppe, ein Drittel „Freier Wohnungsmarkt“ Belegungsrechte am freien Wohnungsmarkt und ein Drittel „bezahlbarer und staatlich geförderter Mietwohnungsbau“ mit eilweisem Belegungsrecht für die Gemeinde und soziale Bauträger?

Zu 3.1 Arbeiten und Wohnen

Siehe Punkt 2.1

2) Ist eine Nachtruhe (und damit ein Zufahrtsverbot) auf dem Campusgelände von 22 Uhr bis 6 Uhr früh vorgesehen?

Zu 3.2 Nachtruhe

Im Zeitraum zwischen 22 bis 6 Uhr sind keine wesentlichen Lärmemissionen auf dem Betriebsgrundstück im Sondergebiet zu erwarten.

3) Wäre der „Lärmschutzwall“, der den offenen Campus eher zu einem abgesperrten Hochsicherheitstrakt macht bei einer Nachtruhe lärmtechnisch nicht überflüssig?

Zu 3.3 Lärmschutzwall

Der Lärmschutzwall schützt nicht das Sondergebiet, sondern das geplante Wohngebiet. Der Schutz erfolgt vor allem gegenüber dem Verkehrslärm, der auch nachts auftritt – dann vor allem von der B 27 und der Bahnstrecke.

4) Ist der Gemeindeverwaltung Bad Friedrichshall und der Schwarz-Gruppe die Initiative Neustart in Tübingen bekannt (<https://neustart-tuebingen.mtmedia.org/>)? Sind Sie bereit sich für ein eventuelles Wohnbaugelände (statt Gebäude 6 +7) dort ansprechende Anregungen zu holen?

Keine Antwort bedeutet: Kein Neustart mit Schwarz Gruppe und Stadtverwaltung – Keine Alternativen?!

4) Zum Thema ökologischer Ausgleich in Bad Friedrichshall (statt in Widdern)

1) Wie viele große Bäume wurden auf den 20 ha Fläche seit 2015 gefällt?

Zu 4.1 Bäume

Es wurden sieben Einzelbäume gefällt. Im Rahmen der Entfernung von u.a. Feldgehölzen und Streuobstbeständen wurden weitere Bäume gefällt, die diesen Biotoptypen zugeordnet sind und dementsprechend nicht als Einzelbäume ausgewiesen wurden.

2) Gibt es auf Grund der Tiefgaragensituation überhaupt noch Möglichkeiten für hohe (schattenspendende) neu zu pflanzende Bäume? Bleibt der einzige alte (Zwischen 100 und 150 Jahre alt?) Birnbaum bestehen oder wird der auch noch gefällt?

Zu 4.2 Bäume auf TG

Hierzu wird auf den Grünordnungsplan (Anlage zum Bebauungsplan) verwiesen. Die Außenanlagen im Sondergebiet werden nach einem abgestimmten Freiflächengestaltungsplan begrünt. Der Birnbaum bleibt erhalten.

3) In der Gemeinderatsitzung am 26.11.20 wurde deutlich, dass denkbare Ökoausgleiche auf Bad Friedrichshaller Gemarkung (z. Bsp. Renaturierung der Sulm u.a.) an der Ungeduld der Schwarz Gruppe scheiterte („kurzfristig nicht umsetzbar“ – meinte der Gutachter). Um wieviel Wochen (oder Monate?) würde ein verpflichtender Öko Ausgleich nur auf Bad Friedrichshaller Gemarkung (wie von allen Gemeinderatsfraktionen am 26.11.20 gewünscht) das Projekt verzögern?

Zu 4.3 Sulmrenaturierung

Die ursprünglich in die Erwägung mit einbezogene Renaturierung eines Teilabschnitts der Sulm befindet sich derzeit lediglich im Ideenstadium und konnte nicht weiter berücksichtigt werden, da es unwahrscheinlich ist, dass die Maßnahme bis zum Zeitpunkt des anvisierten Geltungsbeschlusses im Sommer 2021 verbindlich rechtlich gesichert werden kann, was für die Rechtskraft des Bebauungsplans Voraussetzung ist. Die erforderlichen Konkretisierungen der Planungen sowie die erforderlichen Genehmigungsprozesse auf kommunaler, Landes- und Bundesebene sind mit mindestens fünf Jahren zu prognostizieren.

5) Welche Rolle spielt die Verwaltungsgemeinschaft Bad Friedrichshall, Offenau, Oedheim?

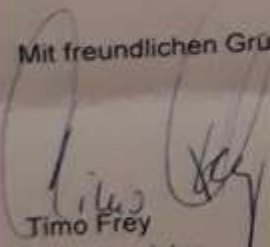
1) Welche Vorteile haben Offenau und Oedheim?

Zu 5.1 Vorteile für die vVG
Die vereinbarte Verwaltungsgemeinschaft ist Träger der Flächennutzungsplanung. Im derzeit gültigen Flächennutzungsplan wurde bereits 2006 die gewerbliche Nutzung des Areals als regional bedeutsamer Gewerbeschwerpunkt dargestellt.

2) Welche Kosten sind zu tragen und welche verkehrlichen Auswirkungen gibt es?

Zu 5.2 Kostentragung der vVG
Seitens der Vereinbarten Verwaltungsgemeinschaft sind keine Kosten zu tragen. Zu den verkehrlichen Auswirkungen auf die Nachbargemeinden wird auf das Verkehrsgutachten der BS-Ingenieure (Anlage zur Begründung des Bebauungsplanes) verwiesen.

Mit freundlichen Grüßen


Timo Frey
Bürgermeister

Fragesteller Johannes Müllerschön (Offenau), befürwortet und unterstützt von Jasmin Ellsäcker (Weinsberg)