

Begründung zum Bebauungsplan

Erfordernis der Planaufstellung

Der Bebauungsplan „Brühlstraße“ stellt eine sinnvolle Verlängerung und Erweiterung der Baugebietsabrundung „Nördlich der Bahnhofstraße“ dar. Gleichzeitig definiert er nun eindeutig die Ortsgrenze nach Norden und Westen entlang der ehemaligen Bahntrasse Göppingen-Boll.

Hierdurch erfährt der harte Ortsrand mit nur einseitiger Bebauung an der Brühlstraße eine sinnvolle und verträgliche Abgrenzung zur freien Landschaft.

Des Weiteren kann die wieder zunehmende Nachfrage nach Wohnbauplätzen für Einzelhäuser in zumindest geringem Maße bedient werden.

Die Aufstellung des Bebauungsplans erfolgt daher aufgrund einer städtebauliche sinnvollen Fortentwicklung des Ortsrandes und einer Stärkung der ehemaligen Bahntrasse als Schwelle zum Außenbereich.

Die Festsetzungen orientieren sich im vorliegenden Fall an den östlich angrenzenden Bebauungsplan „Nördlich der Bahnhofstraße“ und entwickeln diesen nach Westen fort. Das ehemalige Bahnhofsgebäude (Bahnhofstraße 48) wird als Bestand aufgenommen und fügt sich in die geplanten Festsetzungen der Umgebung gut ein.

Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan des Verwaltungsverbandes Raum Bad Boll stellt für die Umgebung der vorliegende Fläche Wohnbauland dar. Die Fläche selbst ist als Bahngelände definiert, was heute jedoch keine Bedeutung mehr hat.

Der Bebauungsplan kann daher jedoch nicht aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden, so dass er nach § 10 Abs. 2 BauGB genehmigungspflichtig ist.

Den Antrag auf Änderung des Flächenutzungsplanes hat der Gemeinderat in der Sitzung am 05.03.2007 beschlossen. Die Änderung soll bei der nächsten Fortschreibung des Flächennutzungsplans berücksichtigt werden.

Beschreibung des Bestandes

Der Bereich des Bebauungsplans ist derzeit eine nicht bebaute Wiese, die den ehemaligen Bahnanlagen als Umschlagplatz eines Gütergleises diente und derzeit weder eine landwirtschaftliche noch sonstige Nutzung aufweist. Südlich und östlich des geplanten Bebauungsplanbereichs schließt direkt eine Bebauung aus den Gebieten „Nördlich der Bahnhofstraße“ und „Oberes Mähdle“ an.

Die Vegetation im Gebiet ist von geringem ökologischem Wert, lediglich die dort vor einigen Jahren angepflanzten Streuobstbäume müssten zum Teil entfallen. Im Gebiet befinden sich zwei alte, erhaltenwerte Bäume, die mit einem Erhaltungsgebot versehen wurden.

Anbindung an das überörtliche Straßennetz und Innere Erschließung

Die Anbindung des Baugebietes erfolgt an die Brühlstraße. Öffentliche Stellplätze sind aufgrund der Straßenbreite nicht vorgesehen. Eine Anlegung von öffentlichen Stellplätzen auf der Fläche des Regenüberlaufbeckens ist nicht sinnvoll.

Bauliche Nutzung

Die bauliche Nutzung ist nach § 4 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in Anlehnung an die östlich und südlich angrenzenden Baugebiete als Wohngebiet vorgesehen. Die Grundflächenzahl beträgt 0,4, da aufgrund der Grundstücksgrößen keine geringere GRZ sinnvoll ist. Die maximalen Höhen der Gebäude werden durch eine Firsthöhe begrenzt, die anhand einer für die Bauplätze abgestimmte Bezugsebene/-höhe berechnet werden. Es wird die Höhenentwicklung der umgebenden Gebiete „Nördlich der Bahnhofstraße“ und „Oberes Mähdle“ aufgenommen und fortentwickelt.

Im Gebiet sollen ausschließlich Einzelhäuser entstehen. Um die Verdichtung in Grenzen zu halten, wird die Anzahl der Wohnungen pro Gebäude auf maximal 2 beschränkt.

Die Dachform kann zwischen klassischem Satteldach und versetztem Sattel- bzw. versetztem Pultdach gewählt werden. Andere Dachformen sind ausgeschlossen.

Ökologie und Ausgleich gemäß § 1a BauGB

Nach Absprache mit dem Landratsamt Göppingen wurde vom Büro Titze der Umweltbericht erstellt, der verbal-argumentativ auch die Eingriffs- und Ausgleichsbilanz ausweist.

Umweltverträglichkeit

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach einer Vorprüfung gemäß § 14 b Abs. 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) nicht erforderlich, da es sich um einen Bebauungsplan handelt, der die Nutzung eines kleineren Gebietes auf lokaler Ebene festlegt und voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen haben wird (§ 14 d Abs. 1 UVPG).

Die Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB bleibt davon unberührt.

Es wird auf den Umweltbericht des Büros Titze verwiesen.

Anzahl der erforderlichen Stellplätze

Die Brühlstraße hat eine Breite von 5,5 - 6 Meter. Am westlichen Ende ist als Option für die Zukunft eine Wendepalte, die für LKW zum Wenden geeignet ist, geplant. Derzeit besteht nur eine eingeschränkte Wendemöglichkeit. Auf diesen Flächen müssen LKW, PKW, Fahrrad und Fußgänger Raum finden. Allerdings funktioniert dieses Straßensystem nur dann, wenn keine parkenden Fahrzeuge die Straßenflächen blockieren und gleichzeitig die schwächeren Verkehrsteilnehmer durch Unübersichtlichkeit gefährden. Aus diesem Grund wird von der nach der Landesbauordnung vorgegebenen erforderlichen Stellplatzzahl von 1,0 pro Wohneinheit abgewichen und auf 1,5 pro Wohneinheit erhöht. Dieses soll bewirken, dass die Fahrzeuge auf den privaten Grundstücken untergebracht werden. Somit haben die Verkehrsteilnehmer ausreichend Raum, um gemeinsam am Verkehr teilnehmen zu können.

Eine breitere Ausführung der bereits bestehenden Straße hätten deutliche Mehrkosten zur Folge und die zur Verfügung stehende Bauplatzfläche verringert sich. Dieser wirtschaftliche Nachteil ist nicht vertretbar. Darüber hinaus soll das optische Bild der neuen Wohnbebauung durch parkende Fahrzeuge auf der Fahrbahn nicht gestört werden.

Wasserversorgung

Das neue Wohngebiet wird an die bestehende Wasserversorgung an der Brühlstraße angeschlossen.

Entwässerung

Für das Gebiet ist eine Trennentwässerung vorgesehen, bei der das unverschmutzte Oberflächenwasser entweder in den Seitengraben der ehemaligen Bahntrasse oder gedrosselt über die Entlastungsleitung des Regenüberlaufbeckens in den Sachsentobelbach eingeleitet wird. Sofern sich die Trennentwässerung aus rechtlichen oder wirtschaftlichen Gründen als undurchführbar erweist, wird das gesamte Gebiet im vorhandenen Mischsystem entwässert.

Gemäß dem ingenieurgeologisch - bodenmechanisches Gutachten der Fa. BWU vom 13.06.2007, lassen hier wie in den umliegenden Baugebieten die vorliegenden Böden keine Versickerung des unverschmutzten Dachwassers zu. Somit kann den Vorgaben des Wassergesetzes nicht Rechnung getragen werden, das Regenwasser im Gebiet zu belassen um zu versickern bzw. zu verdunsten.

Bahnlinie

Nördlich des Bebauungsplangebietes grenzt die ehemalige Bahnlinie Göppingen - Boll an. Die Strecke wurde vor mehreren Jahren stillgelegt. Der Bahnkörper ist allerdings noch als Bahnanlage gewidmet. Durch den Beschluss der Anliegergemeinden soll eine Wiederaufnahme des Schienenverkehrs durch das Bestehenbleiben der Widmung als Option für die langfristige Zukunft erhalten bleiben. Die Stärkung des ÖPNV ist das Ziel der Vereinbarung, auch wenn die Wiederaufnahme rechtlich wie technische unwahrscheinlich ist. Der Regionalplan der Region Stuttgart sieht die Wiederaufnahme des Schienenverkehrs ebenfalls als langfristiges Ziel.

Durch die geplante Bebauung ist die Wiederaufnahme direkt nicht betroffen, da keine Bahnanlagen tangiert sind. Allerdings kann ein Konflikt zwischen Wohnen und Bahnverkehr entstehen, falls der Betrieb wieder aufgenommen wird. Der Gemeinde ist dieser eventuelle Konflikt bekannt. Aufgrund der mangelnden Alternativen im Ort und dem durch dieses geplante Gebiet endgültig ausformulierten Abschluss des Siedlungskörpers, wurde die Fläche im FNP in direkter Umgebung als Wohnfläche dargestellt. Der Geltungsbereich des geplanten Bebauungsplans hat hingegen für die Bahnanlage keine Bedeutung mehr und soll nun ebenfalls in Wohnfläche umgewandelt werden. Das Heranrücken der Bebauung an die Bahnlinie ist bereits in der Gemeinde selbst und den anderen Bahngemeinden vorhanden, so dass hierbei kein gänzlich neuer Konfliktpunkt geschaffen wird.

Die Gemeinde begegnet möglichen Abwehransprüchen durch die frühzeitige Information der Bauinteressenten und den Ausführungen in Begründung und Textteil des Bebauungsplans. Weiterhin werden analog der Regelung der Gebietes „Nördlich der Bahnhofstraße“ im notariellen Kaufvertrag entsprechende Hinweise und Sicherungen, sowie die Eintragung einer entsprechenden Grunddienstbarkeit vorgesehen.

Falls der Bahnbetrieb langfristig tatsächlich wieder aufgenommen wird, ist es jedoch auch Aufgabe des zukünftigen Betreibers, diesem Konflikt zu begegnen.

Geologie

Die Gemeinde hat ein ingenieurgeologisch- bodenmechanisches Gutachten in Auftrag gegeben. Die Untersuchungen sind nur punktuell erfolgt, so dass die Hinweise nur allgemein gehalten werden können. Es wird empfohlen, vor der Bebauung der einzelnen Grundstücke Baugrunduntersuchungen durchführen zu lassen.

Im übrigen wird auf das Gutachten der Fa. BWU vom 13.06.2007 verwiesen.

Altlasten

Im Plangebiet sind keine Altlasten bekannt.

Gemeinde Dürnau
Landkreis Göppingen
Bebauungsplan "Brühlstraße"

Realisierung, Bodenordnung, Kosten

Die Flächen des Gebietes sind im Eigentum der Gemeinde. Die Kosten für die Erschließung und Versorgung der Baugrundstücke sind durch den Bestand der Brühlstraße als eher gering einzuschätzen. Sämtliche Kosten werden durch den Verkauf der Bauplätze refinanziert.

Flächen

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst eine Fläche von 3.193 m². Diese gliedert sich in folgende Flächen:

öffentliche Verkehrsflächen:	531 m ²
öffentliche Grünflächen:	86 m ²
Schutzflächen	147 m ²
private Grünflächen	888 m ²
Bauflächen (WA):	1.541 m ²

Dürnau, 28.02.2007 / 16.03.2007 / 18.07.2007 / 24.07.2007 / 24.09.2007

Buchmaier
Bürgermeister