Begründung zum Bebauungsplan

„Schlatt III Teil 1” in Laupheim

Inhaltsverzeichnis

1. Anlass der Planung 2
2. Bestand.....2
2.1 Lage und Größe.....2
2.2 Topografie.....2
2.3 Nutzung.....3
Flächennutzung.....3
vorhandene Bebauung / Ortsbild.....3
2.4 Verkehr.....3
3. Abgrenzung des Geltungsbereichs 3
4. Planungsrecht.....4
4.1 Flächennutzungsplan.....4
4.2 Landschaftsplan 4
4.3 Bestehende Bebauungspläne.....4
4.4 Bebauungsplanverfahren.....5
5. Planung.....5
5.1 Plankonzept.....5
5.2 Städtebau – Gestaltung 6
5.3 Verkehr.....6
5.4 Entwässerung.....8
5.5 Schutz vor Emissionen.....8
Fluglärm.....8
Verkehrslärm.....8
Gerüche.....9
5.6 Grünflächen.....9
5.7 Baugrund.....10
5.8 Flugsicherheitsbereich.....10
5.9 Grünordnung – Einbindung in die Landschaft.....10
6. Umweltprüfung.....11
7. Realisierung.....11
8. Flächenangaben.....11

1. ANLASS DER PLANUNG

In Laupheim stehen nur noch wenige Bauplätze zur Verfügung, so dass die Erschließung weiterer Wohnbauflächen dringend erforderlich ist. Insbesondere altengerechte und familiengerechte Wohnungen in mehrgeschossigen Gebäuden, wie auch im verdichteten Einfamilienhausbau sind knapp. Das Plangebiet liegt in günstiger Nähe zu Schulen, Sport und zum Stadtzentrum. Die Beeinträchtigung durch den Flugplatz ist zwar gegeben, jedoch vertretbar.

Dieser Bebauungsplan beinhaltet den ersten Bauabschnitt des Baugebiets „Schlatt III“ wie es im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit vorgetragen worden ist. Der restliche Bereich wird im Bebauungsplan nachrichtlich wiedergegeben um das Gesamtkonzept zu veranschaulichen. Es ist beabsichtigt, zunächst nur den östlichen Teil bis zum Weg Flst. 1370/7 zu erschließen.

2. BESTAND

2.1 Lage und Größe

Das Plangebiet liegt am südlichen Ortsrand von Laupheim zwischen Walpertshofer Straße und dem südlichen Ende des Baugebiets „Schlatt I“ und erstreckt sich dadurch in Ost-West-Richtung auf eine Länge von maximal ca. 120 m (gesamt 410 m), die Ausdehnung in Nord-Süd-Richtung beträgt maximal 190 m (gesamt max. 200 m). Die Gesamtfläche beträgt 2,17 ha (gesamt ca. 7,5 ha), wovon jedoch ca. ¼ als Grün- bzw. Retentionsfläche von der Bebauung frei bleibt.

2.2 Topografie

Bedingt durch seine Lage auf dem Bühler Plateau sind die Höhenunterschiede nur gering. Das Gelände fällt gleichmäßig von Südosten nach Nordwesten; der höchste Punkt befindet sich direkt neben der K 7518 an der Grenze zum bestehenden Baugebiet „Schlatt I“ (535,7 m), der tiefste Punkt des ersten Bauabschnitts liegt im Norden an der Grenze zum Baugebiet „Kleines Kreuzle“ (532,9 m), (späteren Erweiterungen: Walpertshofer Straße / Hasenstraße an der Grenze zum bestehenden Baugebiet im Norden). Über das natürliche Gelände ragt ein Teil des Lärmschutzwalls, der bisher die Bebauung des benachbarten Baugebiets schützte.

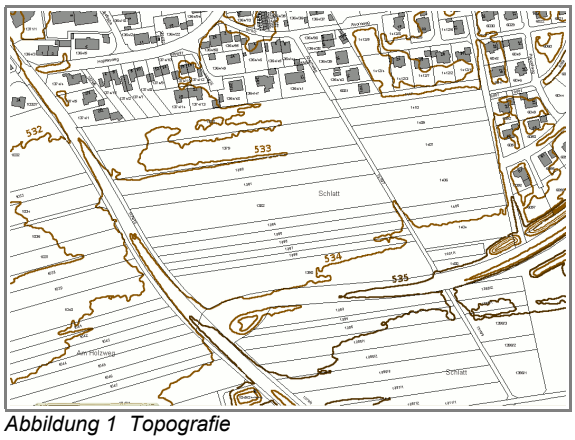

Abbildung 1 Topografie

2.3 Nutzung

Flächennutzung

Die überplante Fläche wird ausschließlich landwirtschaftlich genutzt. Die Umgebung wird im Norden und Osten von den angrenzenden Wohngebieten geprägt, ca. 200 m südöstlich, jenseits der K 7518, beginnt der Heeresflugplatz. Die Flächen zwischen der K 7518 und dem Heeresflugplatz werden teilweise landwirtschaftlich, im Bereich des Baugebiets „Schlatt I“ auch als Grünfläche für Sport, Freizeit und Erholung genutzt.

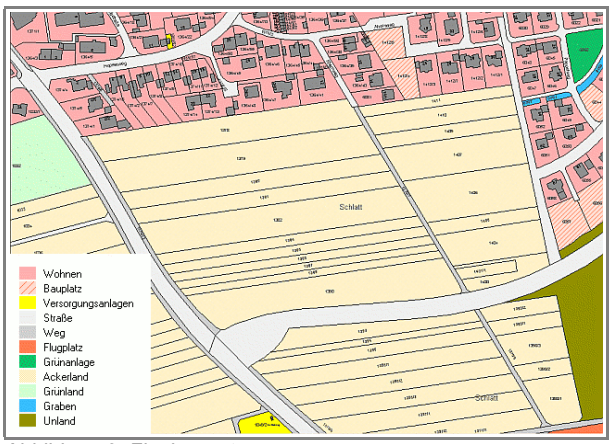

Abbildung 2 Flächennutzung

vorhandene Bebauung / Ortsbild

Das Plangebiet selbst ist bisher noch völlig unbebaut. Die angrenzenden Wohngebiete bestehen aus ein- bis zweigeschossigen, mehrheitlich frei stehenden Einfamilienhäusern mit Satteldach (selten Pultdach). Sie bilden in Zusammenspiel mit den Hausgärten die bisherige Siedlungsgrenze. Von Norden her ist der Ortsrand teilweise eingegrünt; dort, wie im Bereich „Schlatt I“, bestehen noch Defizite, die beim „Schlatt I“ allerdings mehrheitlich auf das geringe Alter der Hausgärten, bzw. der Gehölze zurückzuführen ist.

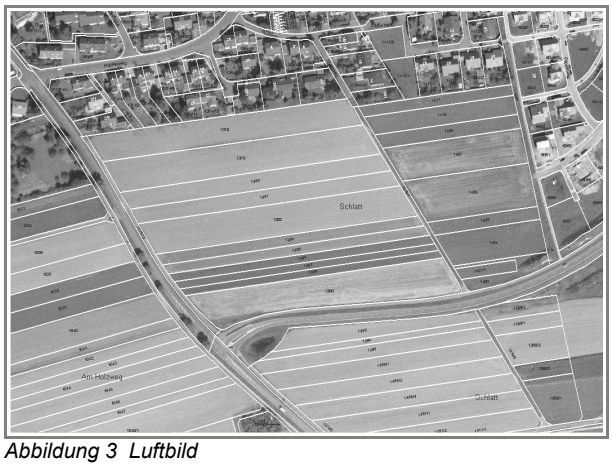

Abbildung 3 Luftbild

2.4 Verkehr

Am östlichen Rand endet die Neustadt Allee und gewährleistet so eine Anbindung über das dortige Wohngebiet. Die Grenze zu diesem Gebiet wird von einem in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Geh- und Radweg gebildet, der in den Geh- und Radweg der K 7518 mündet.

Am westlichen Rand des Plangebiets befindet sich noch ein etwa in Nord-Süd-Richtung verlaufender, nicht befestigter Wirtschaftsweg, der vom Baugebiet „Kleines Kreuzle“ in die K 7518 einmündet.

Durch die Lage an den beiden Hauptverkehrsverbindungen Hasenstraße / Walpertshofer Straße und K 7518 ist bei den späteren Bauabschnitten eine direkte Verkehrsanbindung an das Hauptverkehrsstraßensystem gegeben. Die K 7518 ist mit einem einseitigen, die Walpertshofer Straße mit einem beidseitigen Geh- und Radweg versehen

3. ABGRENZUNG DES GELTUNGSBEREICHS

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans beinhaltet den ersten Bauabschnitt der Gesamtplanung. Dieser soll den Weg 1370/7 nicht überschreiten. Dadurch erklärt sich der unregelmäßige Verlauf des Geltungsbereichs im Westen – er orientiert sich am Verlauf der geplanten Baugrundstücke.

4. PLANUNGSRECHT

4.1 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan 2015 der Verwaltungsgemeinschaft Laupheim wurde am 31.05.2006 genehmigt. Er stellte den Planbereich als geplante Wohnbaufläche, teilweise auch als geplante Grünfläche und Suchfläche für Ausgleichsmaßnahmen dar. Die Baufläche wird gegenüber den Darstellungen geringfügig zurückgenommen.

Die Planung steht damit in Einklang mit den Darstellungen des Flächennutzungsplans.

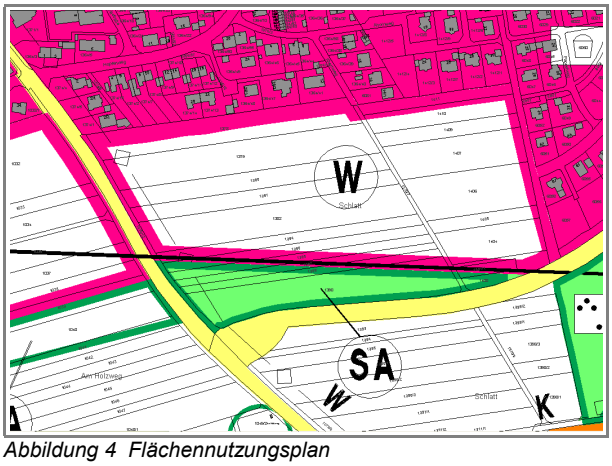

Abbildung 4 Flächennutzungsplan

4.2 Landschaftsplan

Der Landschaftsplan der Verwaltungsgemeinschaft Laupheim ist Bestandteil des Flächennutzungsplans 2015. Laut dessen Aussage gehört der Planbereich zur geologischen Formation „Iller-Riß / Altheim-Laupheimer Hochflächen“ mit guter bis mittlerer Eignung für Ackerbau.

Der bestehende Ortsrand verursacht gemäß den planerischen Aussagen Konflikte bezüglich des Landschaftsbildes (mangelnde Eingrünung).

Der südliche Rand des Plangebiets ist als Suchraum für Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von Nr. 2c der Anlage zum BauGB dargestellt. Dieser Bereich ist gleichzeitig ein Bestandteil eines den Osten der Stadt umgreifenden Grünzugs.

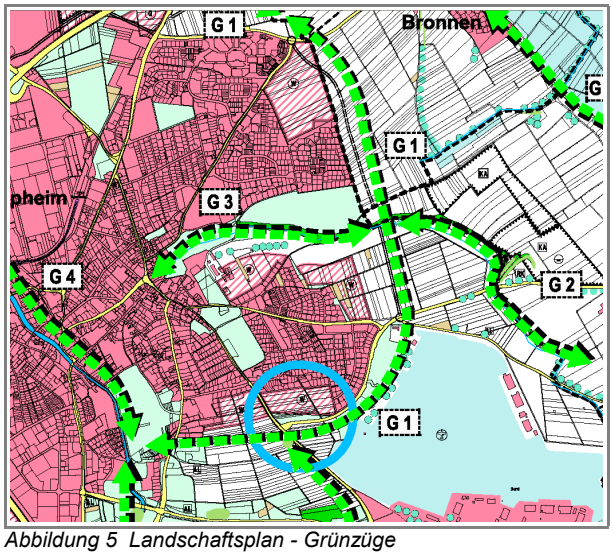

Abbildung 5 Landschaftsplan - Grünzüge

4.3 Bestehende Bebauungspläne

In der Nachbarschaft des Plangebiets existieren folgende Bebauungspläne:

- Im Norden:
  - „Kleines Kreuzle - Sportplatzgelände“, rechtskräftig 01.03.1971
  - „Kleines Kreuzle II“, rechtskräftig 15.06.1971
  - „Kleines Kreuzle IV“, rechtskräftig 17.07.1986
- Im Osten bzw. Nordosten:
  - „Schlatt I“, rechtskräftig 30.04.1999
- Im Süden:
  - „Schlatt II“, rechtskräftig 30.04.1999 (K 7518, Südosttangente)

- Im Westen:
  - „Am Mäuerle“ (öffentliche Auslegung durchgeführt)
- Im Nordwesten:
  - „Hasenstraße – Lange Straße – Am Mäuerle Teil I“, Änderung 1, rechtskräftig 16.04.1958

4.4 Bebauungsplanverfahren

Grundsätze der Bebauung, die sich im benachbarten ‘Mäuerle’ fortsetzen sollte, wurden bereits im Planverfahren des benachbarten Baugebiets „Schlatt I“ aufgestellt. Diese Planung war so konzipiert, dass sie nahtlos nach Westen fortgeführt werden konnte.

Das Plankonzept, das darauf hin aufgestellt wurde, bezog auch den Bereich „Am Mäuerle“ mit ein. Wegen der Gleichzeitigkeit der Planung wurde der Aufstellungsbeschluss und die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit für beide Planteile parallel durchgeführt. Danach wurde zunächst der Bereich „Am Mäuerle“ vorgezogen.

Nachdem sich dort unvorhergesehene liegenschaftliche Schwierigkeiten aufgetan hatten, die voraussichtlich eine deutliche Verkleinerung des Plangebiets unumgänglich machen, werden die vorerst fehlenden Bauflächen im Bereich „Schlatt III“ aktiviert.

Der Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan erfolgte am 07.07.2005. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit wurde in der Zeit vom 08.08.05 – 12.09.05 durchgeführt. Die öffentliche Auslegung fand in der Zeit vom ... bis ... statt.

5. PLANUNG

5.1 Plankonzept

Die Konzeption geht, wie bereits erwähnt, auf ein Entwicklungskonzept zurück, das das gesamte südöstliche und östliche Stadtgebiet umfasst. Bereits bei der Planung des Wohngebiets „Schlatt“ ging man davon aus, dieses Gebiet im südlichen Anschluss an die bestehende Bebauung in westliche Richtung bis in den Bereich ‘Mäuerle’ zu entwickeln. Die für die Fortsetzung des Baugebiets „Schlatt I“ ausgearbeiteten städtebaulichen Vorentwürfe wurden nicht nur Grundlage dieses Bebauungsplans, sondern auch des im Anschluss geplanten Gebiets „Am Mäuerle“, für den zeitgleich mit jenem Bebauungsplan ein Aufstellungsbeschluss gefasst und die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt wurde.

Grundlage der Planung war als Haupterschließung die „Neustadt Allee“ im Baugebiet „Schlatt I“ in Richtung Walpertshofer Straße weiter zu führen, wo sie ihre Fortsetzung im lagemäßig gegenüber heute leicht verschwenkten und ausgebauten „Steigle“ findet.

Die Verlängerung der Neustadt Allee dient dem Baugebiet als Haupterschließung. Von ihr gehen hierarchisch untergeordnete Straßen in schleifenförmigem System aus.

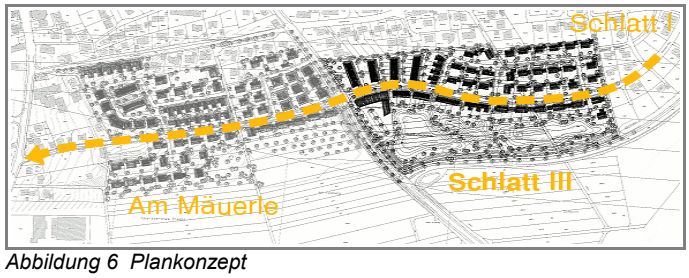

Abbildung 6 Plankonzept

Eine Mischung aus verschiedenen Wohnformen soll durch den hohen Anteil an Mehrfamilienhäusern und anderen verdichteten Wohnformen eine verhältnismäßig hohe Wohndichte ermöglichen. Erwartet werden durchschnittlich ca. 60 EW/ ha Bruttobauland entsprechend ca. 120 – 130 Wohnungen, der jetzige Bauabschnitt beinhaltet ca. 35 Wohneinheiten.

5.2 Städtebau – Gestaltung

Durch die Lage zwischen den weitgehend von Einzelhäusern dominierten Baugebieten im Norden und Osten und dem in verdichteter Weise geplanten Gebiet im Westen kommt der Bebauung die Aufgabe zu, zwischen den verschiedenen Baudichten und -Stilen zu vermitteln und dabei doch ein eigenständiges Gesicht zu entwickeln. Darüber hinaus ist wegen der geringen Tiefe in Nord-Süd-Richtung südlich der Fortsetzung der Neustadt Allee nur eine Bauzeile möglich, im Bereich an der Walpertshofer Straße ist auch die Tiefe des Baugebiets im Norden relativ beschränkt.

Südlich der Verlängerung Neustadt Allee ist eine bandartige zweigeschossige Bebauung vorgesehen, die einen klaren Ortsabschluss bildet und wegen der vorgelagerten Grün- bzw. Retentionsflächen gut in die Landschaft eingebunden werden kann. Diese Art der Bebauung soll ihre Fortsetzung im benachbarten Baugebiet „Am Mäuerle“ finden. Nördlich der Haupterschließung ist die Bebauung differenzierter, wobei die Dichte von Osten nach Westen generell zunehmen soll. Während in der Nachbarschaft des Baugebiets „Schlatt I“ freistehende Einzelhäuser und Doppelhäuser dominieren, ist im Bereich Richtung Walpertshofer Straße als späterem Bauabschnitt eine Bebauung mit Mehrfamilienhäusern und Reihenhäusern vorgesehen, die in Richtung abnehmender Baudichte auch als Kettenhäuser vorstellbar sind.

Da wegen des Sicherheitsbereichs des Heeresflugplatzes und der hieraus resultierenden Höhenbegrenzung eine weitere Ausdehnung nach Süden ausgeschlossen ist, findet die städtebauliche Entwicklung hier ihren Abschluss, was auch durch die bandförmige Randbebauung betont wird.

Maßgebend für die Gebäudehöhe ist die Firsthöhe respektive bei Flachdächern der obere Abschluss der Außenwände. Dies ist zusammen mit der Angabe der Geschosszahl das zentrale Steuerungselement zur Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung. Auch in Hinblick auf die Höhen des Flugsicherheitsbereichs ist die Festlegung einer Firsthöhe/Gebäudehöhe sachgerecht. Auf eine Festlegung der maximalen Geschossflächenzahl wurde verzichtet; sie ist eher in dicht bebauten (innerstädtischen) Bereichen wirksam. Auch auf eine Festlegung der Traufhöhe wurde verzichtet, da in weiten Bereichen die Obergrenze einer Zweigeschossigkeit in Verbindung mit der maximalen Gebäudehöhe eine große Spanne an Traufhöhen zulässt.

Neben der Höhe der Gebäude ist auch die Dachform ein wesentliches Element der Gestaltung. Als Dachformen sind Sattel-, Pult- und in einigen Bereichen auch Flachdächer zulässig. Die Spanne der zulässigen Dachneigungen variiert innerhalb der einzelnen Gebietseinheiten nur mäßig, größere Unterschiede treten zwischen den verschiedenen Einheiten auf. Dadurch soll auf die unterschiedlichen Wünsche der Bauherren eingegangen werden können, ohne eine städtebauliche Ordnung völlig aufzugeben.

5.3 Verkehr

Die hierarchische Organisation des Straßennetzes soll die Bedürfnisse von leichter Orientierung, guter Erreichbarkeit und geringem Flächenverbrauch optimal vereinen.

Um zu hohe Geschwindigkeiten auf Haupterschließungsstraße entgegenzuwirken, sind abschnittsweise alternierende Parkstreifen vorgesehen; die dadurch entstehenden Fahbahnversätze zwingen zur Mäßigung des Tempos. Die Bäume akzentuieren die Straße zusätzlich und verleihen ihr einen alleeartigen Charakter. Die dafür festgesetzte Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung kann, den örtlichen Erfordernissen angepasst, in Grundstückszufahrten, Parkplätze und Verkehrsgrün aufgeteilt werden. Die straßenräumlichen Gestaltungsgrundsätze des östlich vorhandenen Baugebiets werden so aufgegriffen und fortgeführt.

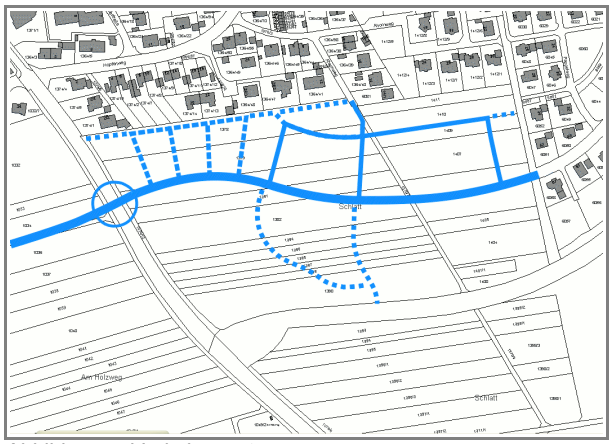

Abbildung 7 Verkehrssystem

Den im Teil 2 vorgesehenen Anschluss an die Hasenstraße gewährleistet eine Kreisverkehrsanlage mit Überquerungshilfen. Die Lage des Anschlusses an die Hasenstraße ist so gewählt, dass die Linksabbiegespur zur Einmündung der südlich gelegenen K 7518 nicht tangiert wird (Abstand 140 m). Der Abstand zur Einmündung ‘Am Mäuerle’ / Hopfenweg beträgt 120 m.

Auf Stichstraßen wurde soweit wie möglich verzichtet. Auch bei den Reihenhäusern ist eine Umfahrung möglich. Lediglich ein Grundstück im äußersten Südosten ist durch einen kurzen Stichweg erschlossen. Dieser Weg ist als Geh- und Radweg bereits vorhanden und muss nur geringfügig verbreitert werden.

Der Gehweg, der das Baugebiet „Schlatt I“ in der Mitte entlang des Entwässerungsgrabens durchzieht, wird bis in das Gebiet „Mäuerle“ fortgesetzt. Er verläuft an der nördlichen Gebietsgrenze – für die Erschließung der Baugrundstücke erforderliche Straßen und Wohnwege werden, soweit möglich, mitgenutzt.

Die im Süden liegende Retentionsfläche wird in den folgenden Bauabschnitten durch zwei Wege erschlossen. Dadurch wird die Fläche in gewissem Umfang auch für Freizeit- und Erholungszwecke zugänglich, die Wege sind aber auch für Erhaltungs- und Pflegemaßnahmen erforderlich.

Querschnitte der Verkehrsflächen:

- Haupterschließung: Gehweg 1,50 m – Parkplätze / Begrünung 2,00 m – Fahrbahn 5,50 m – Gehweg 1,75 m
- übrige Straßen: Gehweg 1,50 m – Fahrbahn 5,50 m
- Stichstraßen, Wohnwege: 4,75 m
- Geh- und Radwege: 2,50 m

Im Plan davon geringfügig abweichende Maße kommen dadurch zustande, dass dort die Abstände zwischen den zukünftigen Grenzpunkten bestimmt sind. Deswegen ist auf jeder Seite der Verkehrsfläche die Hälfte der Randeinfassung hinzugerechnet worden.

5.4 Entwässerung

Ein Teil des Schmutzwassers kann höhenmäßig über die Kanalisation des Baugebiets „Schlatt I“ abgeleitet werden. Diese Grenze bestimmt den Geltungsbereich des ersten Bauabschnitts, der Gegenstand dieses Bebauungsplans ist.

Die Entwässerungskonzeption für die späteren Bauabschnitte sieht vor, das Schmutzwasser über das Steigle in Richtung Lange Straße bis zum Hauptsammler an der Rottum zu leiten. Eine ähnliche Behandlung des Regenwassers verbietet sich jedoch aus Kostengründen. Aus diesem Grund sind im Süden der Bebauung großzügige Retentionsflächen vorgesehen, die das Baugebiet in dieser Hinsicht quasi ‘autark’ machen, denn sie sind so berechnet, dass in ihnen auch Wassermengen nach Starkregenereignissen aufgenommen werden können. Dennoch ist aus Sicherheitsgründen ein Graben zum bestehenden Wassergraben des benachbarten Baugebiets vorgesehen, der die Funktion eines Notüberlaufs übernehmen kann.

5.5 Schutz vor Emissionen

Als Lärmquellen sind mehrere Faktoren zu berücksichtigen:

Fluglärm

Untersuchungen zu der Lärmbelastung liegen nicht vor, daher kann die Art des Flugbetriebs nur qualitativ beschrieben werden. Die Flugbewegungen finden im Wesentlichen nur mit Hubschraubern statt. Neben den Übungsflügen in der Umgebung von Laupheim finden auf dem Flugplatzgelände selber Aussenlast-Platzflüge und Schwebemanöver im Rahmen von Technik-Flügen und Notverfahren statt. Es werden an bestimmten Tagen auch Nachtflüge durchgeführt. Im Rahmen von groß angelegten Übungen kann es über kürzere Zeiträume zu intensivem Flugbetrieb kommen.

Eine etwaige Reduzierung der durch den Heeresflugplatz verursachten Emissionen durch Lärmschutzfenster an den Gebäuden wird im Ermessen des einzelnen Bauherren liegen.

Verkehrslärm

Der zweite Faktor ist der Verkehrslärm: Eine Zählung [Kölz 2002] ergab eine Belastung von 2000 KFZ/Tag (DTV) für die Hasenstraße (Prognose 2015: DTV 3200), für die K 7518 von 800 KFZ/Tag (Prognose 2015: DTV 1300). Die Lärmbelastung entlang der Hasenstraße wird bei der Aufstellung der weiteren Bauabschnitte näher beleuchtet.

Abbildung 8 Verkehrsaufkommen

Die Entfernung der geplanten Bebauung zur K 7518 beträgt zwischen 70 m und 120 m, so dass hier von vorne herein wenig Probleme zu erwarten sind.

Bei der Beurteilung des Verkehrslärms handelt es sich um eine grobe Risikoabschätzung. Stellvertretend wurden zwei Immissionspunkte im ersten Bauabschnitt betrachtet: Das südlichste Gebäude im Bereich des Weges 1370/7 (Nr.1) und das südlichste Gebäude direkt angrenzend an das bestehende Baugebiet (Nr. 2). Letzteres ist bereits durch den bestehenden Lärmschutzwall geschützt (Höhe ca. 2,50 m); die Grenzwerte der DIN 18005 werden hier eingehalten. Bei dem anderen Referenzpunkt ist wegen der ausreichenden Entfernung eigentlich kein Lärmschutzwall vonnöten, es ist dennoch ein niedriger Wall vorgesehen (ca. 1,5 m), da dadurch mit relativ geringem Aufwand nochmals eine geringfügige Verbesserung über die bestehende Situation hinaus erreicht werden kann. Vorteilhaft wirkt sich aus, dass die Kreisstraße etwa 1,5 m bis 2,0 m höher liegt als das zu schützende Gebiet.

Immissionsort: Obergeschoss	*RLS 90 (Tag/Nacht)*
Nr. 1 (Entfernung: 83 m)	
Standard-Mittelungspegel L_m^{25}	60,2 / 52,8 dB(A)
Mittelungspegel am Immissionsort ohne LSW	51,9 / 44,5 dB(A)
Mittelungspegel am Immissionsort mit LSW	50,5 / 43,2 dB(A)
Nr. 2 (Entfernung: 48 m)	
Standard-Mittelungspegel L_m^{25}	60,2 / 52,8 dB(A)
Mittelungspegel am Immissionsort (mit LSW)	50,4 / 43,0 dB(A)

Tabelle 1 Immissionen mit und ohne Lärmschutzwall

Gerüche

Abstände zu den vier nächsten emittierenden landwirtschaftlichen Betrieben mit Tierhaltung:

Betrieb	*Haltung*	*Emissionsradius (m)*	*Entfernung (m)*	*Richtung*
Reinalter	1200 Mastschweine	267	720	SSW
Bertsch	1600 Mastschweine	305	820	S
Münst	Mastschweine	110	710	WNW
Reinalter	Mastschweine	168	790	WNW

Tabelle 2 landwirtschaftliche Betriebe mit Tierhaltung

Das Plangebiet liegt mit Ausnahme des Betriebs Reinalter außerhalb der Hauptwindrichtung in einem Abstand zu den Betrieben, der ein Mehrfaches der jeweiligen Immissionsradien beträgt. Daher ist nicht mit geruchlichen Beeinträchtigungen zu rechnen.

5.6 Grünflächen

Zur Einbindung des Baugebiets in die Landschaft sind im Süden umfangreiche Grünflächen vorgesehen. Diese stehen wegen des Flugsicherheitsbereichs des Heeresflugplatzes ohnehin nicht für eine Bebauung zu Verfügung und sind für die Rückhaltung und teilweise Versickerung des Oberflächenwassers vorgesehen. Auf diesen Flächen werden auch die gesamten notwendigen Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt. Die Bepflanzung wird wegen des Flugsicherheitsbereichs verhältnismäßig niedrig gehalten werden müssen.

Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplans greift in das Baugebiet „Schlatt I“ in dessen Randbereich ein. Die dort vorhandene Grünfläche bleibt zwar im Grundsatz erhalten, erhält jedoch als Notüberlauf für die Retentionsflächen eine Mulde, die in den bestehenden Graben führt.

Im angrenzenden Baugebiet befindet sich bereits in einer Entfernung von ca. 100 m ein gut ausgestatteter Spielplatz.

5.7 Baugrund

Für das Baugebiet wurde ein Bodengutachten erstellt [BauGrund Süd 2006]. Demnach besteht der tiefere Untergrund aus den Gesteinen der tertiären Molasse. Darüber lagern die Schotter der Mindel- und Haslacheiszeit. Diese weisen eine tiefgründige Verwitterungsdecke auf. Darüber lagern der Lößlehm der Würmeiszeit und als oberste Schicht die Ackerkrume.

Einen gut tragfähigen Baugrund stellt die Kiesschicht der Molasse und die Verwitterungsdecke dar. Dies tritt spätestens in Tiefen ab 2,35 m auf. Aber auch die darüber liegende Lößlehmdecke weist noch eine mäßige Tragfähigkeit auf. Die Gründung von Bauwerken kann in tieferen Schichten daher auf konventionelle Art erfolgen. Lediglich bei Gründungen im Bereich der Lößlehmdecke (Gebäude ohne Keller) sind Zusatzmaßnahmen erforderlich.

Für den Straßen- und Kanalbau ist in der Regel die vorgefundene Lößlehmdecke maßgebend. Diese Bodenschicht ist sehr frost- und auch verwitterungsempfindlich. Daher sind Maßnahmen zur Bodenverbesserung erforderlich.

Grundwasser wurde bei den Bohrungen nicht angetroffen. Bei lang anhaltenden Niederschlägen ist aber mit geringen Schichtwassermengen zu rechnen.

Eine Versickerung des Niederschlagswassers ist nur möglich, wenn die Lößlehmdecke und die Verwitterungsdecke durchstoßen werden (3,2 – 3,5 m). Bei der Größe der vorhandenen Retentionsflächen kann aber auf eine Versickerung verzichtet werden. Deswegen ist die Lage innerhalb eines fachtechnisch abgegrenzten, jedoch nicht rechtskräftigen Wasserschutzgebiets (Zone IIIB) für die Planung nicht relevant.

Die angetroffenen Schichten zeigten organoleptisch keine altlastenverdächtigen Schadstoffanreicherungen. Werden bei der Herstellung der Versickerungs- bzw. Retentionsanlagen dennoch kontaminierte Auffüllungen festgestellt, müssen diese Bereiche näher untersucht und eingegrenzt werden.

Das Baugebiet ist für die Energiegewinnung mittels Erdwärmesonden geeignet, soweit es sich nicht um eine Wasser – Wasser – Wärmepumpenanlage handelt.

5.8 Flugsicherheitsbereich

Das Plangebiet befindet sich im Flugsicherheitsbereich des Heeresflugplatzes Laupheim. Von daher sind zwingend die Höhenbeschränkungen zu beachten. Maßgebend dafür ist der Startbahnbezugspunkt (538,15 m üNN). Das Plangebiet liegt in den sicherheitsrelevanten Teilen auf einer Höhe von 532,8 m bis 539,9 m üNN. Der Abstand der Bebauung von der Startbahnachse wurde so gewählt, dass von der Geländeoberfläche aus ein Abstand von mindestens 15 m zur Höhenbegrenzung des Flugsicherheitsbereichs gewährleistet bleibt. Die Festsetzungen des Bebauungsplans setzt die Gebäudehöhe dergestalt fest, dass oberhalb der Gebäude ein Sicherheitsabstand von 4 – 5 m nirgends unterschritten wird. Der Flugsicherheitsbereich darf auch durch Gehölze und Geländemodellierungen nicht tangiert werden.

5.9 Grünordnung – Einbindung in die Landschaft

Angaben zur Grünordnung sind dem Umweltbericht zu entnehmen.

6. UMWELTPRÜFUNG

Im Rahmen der Umweltprüfung wurde ein Umweltbericht erstellt, der gleichzeitig die Eingriffs- und Ausgleichsbilanz beinhaltet. Dieser ist Bestandteil der Begründung. Er ist als eigenständiges Dokument abgefasst.

7. REALISIERUNG

Das Baugebiet „Schlatt III“ wird in mehreren Teilabschnitten verwirklicht. Nach Realisierung dieses Bereichs sollen die weitere Umsetzung von Westen aus erfolgen, da die Entwässerung nur über das geplante Baugebiet „Am Mäuerle“ erfolgen kann. Zwingende Voraussetzung ist daher die Verwirklichung dieses Baugebiets.

8. FLÄCHENANGABEN

Nutzung	*Fläche (m²)*	*Anteil (%)*
Bauflächen	13.267	61,1
Verkehrsflächen	2.960	13,6
öff. Grünflächen (incl. Abwasserbeseitigung)	5.380	24,8
priv. Grünflächen	109	0,5
Summe	**21.716**	100,0

Tabelle 3 Flächenbilanz

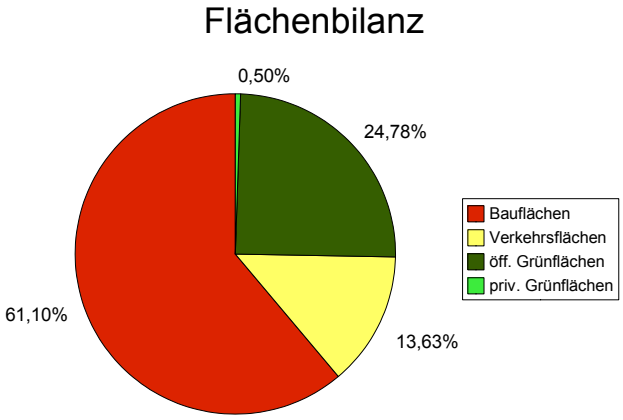

Abbildung 9 Flächenanteile

Laupheim, den 06.06.2006

.....
Jacobsen
Stadtplanung

.....
Fischer
Erster Beigeordneter