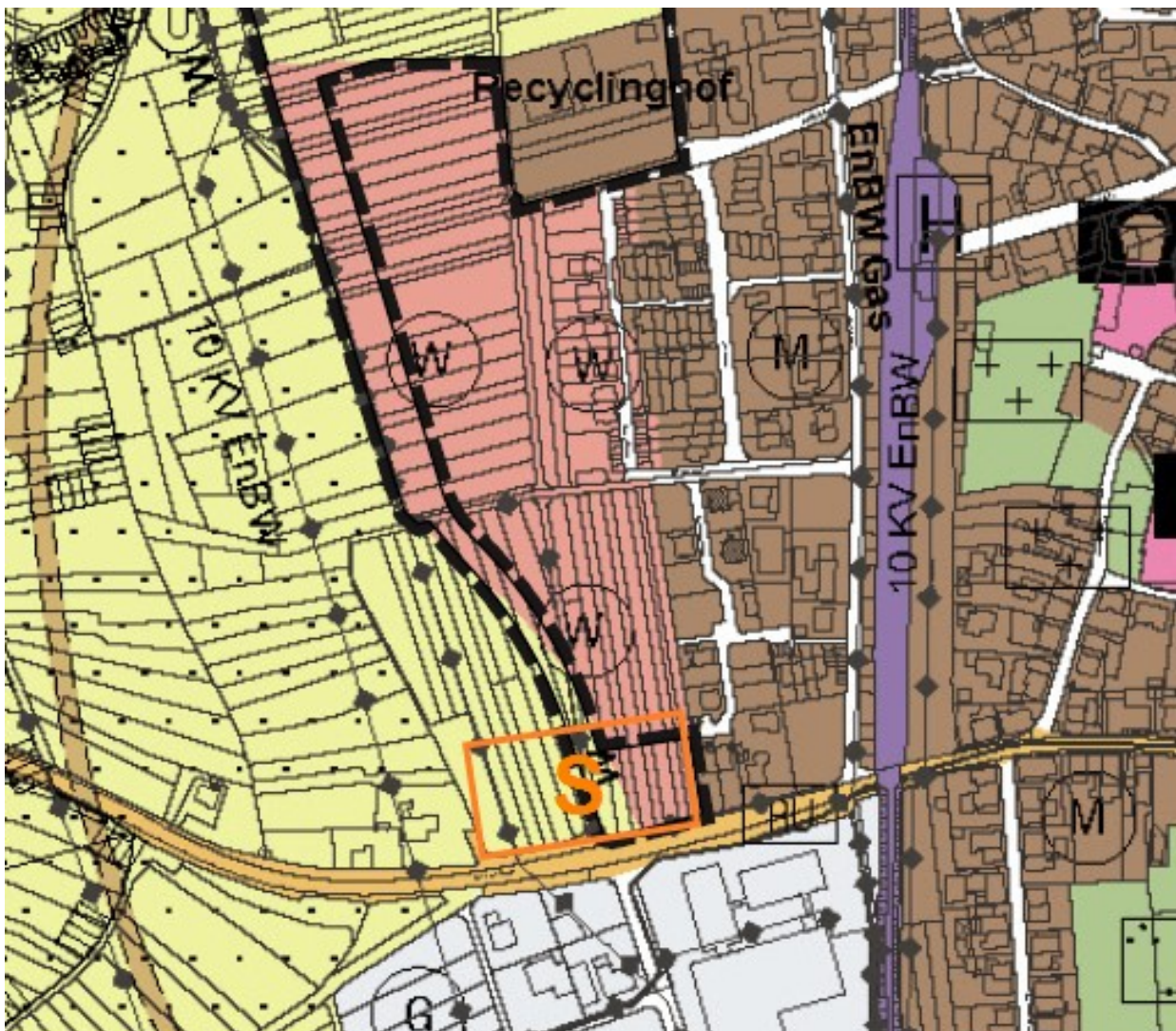


Anlage 3: Erläuterungen zu den Fragen zur Erörterung nach § 3 BauGB

1. Themenbereich Verfahren
 - 1.1 Trotz Corona wären vielfältige Möglichkeiten der frühen Bürgerbeteiligung und Information möglich gewesen. Es herrscht großes Unverständnis, warum dies unterblieben ist und die Stadt ist dringend aufgefordert, dies umgehend nachzuholen.
 - 1.2 Die vorliegende Planung hat massive Auswirkungen auf Anwohner und Grundstückseigentümer, so dass es nicht nachvollziehbar ist, warum bei Erstellung des Vorentwurfes keinerlei Einbeziehung seitens der Stadt stattgefunden hat.
 - 1.3 Die Detailplanung lässt sich nur aus Teilausschnitten erahnen, aber nicht vollständig erkennen, was eine Bewertung von Details schwierig bis unmöglich macht.
 - 1.4 Es gibt mehrere naheliegende alternative Planungsvarianten, bei denen eine ausgewogene Abwägung aller Interessen möglich wäre. Insbesondere die Berücksichtigung der Lärmbelastung der Bestandsflächen und geplanten Neubaufächen taucht in der Planung nicht auf. Eine Aufteilung ohne die Ortstrandstraße, die den massivsten Eingriff und einen erheblichen Flächenverbrauch darstellt, fehlt. Dabei lassen sich bereits bei kurzer Betrachtung Varianten entwickeln, die deutlich weniger das Ortsbild verändern, dennoch den Bedarf decken können und im ersten Schritt maximal geringfügige Änderungen am Flächennutzungsplan erforderlich machen würden:

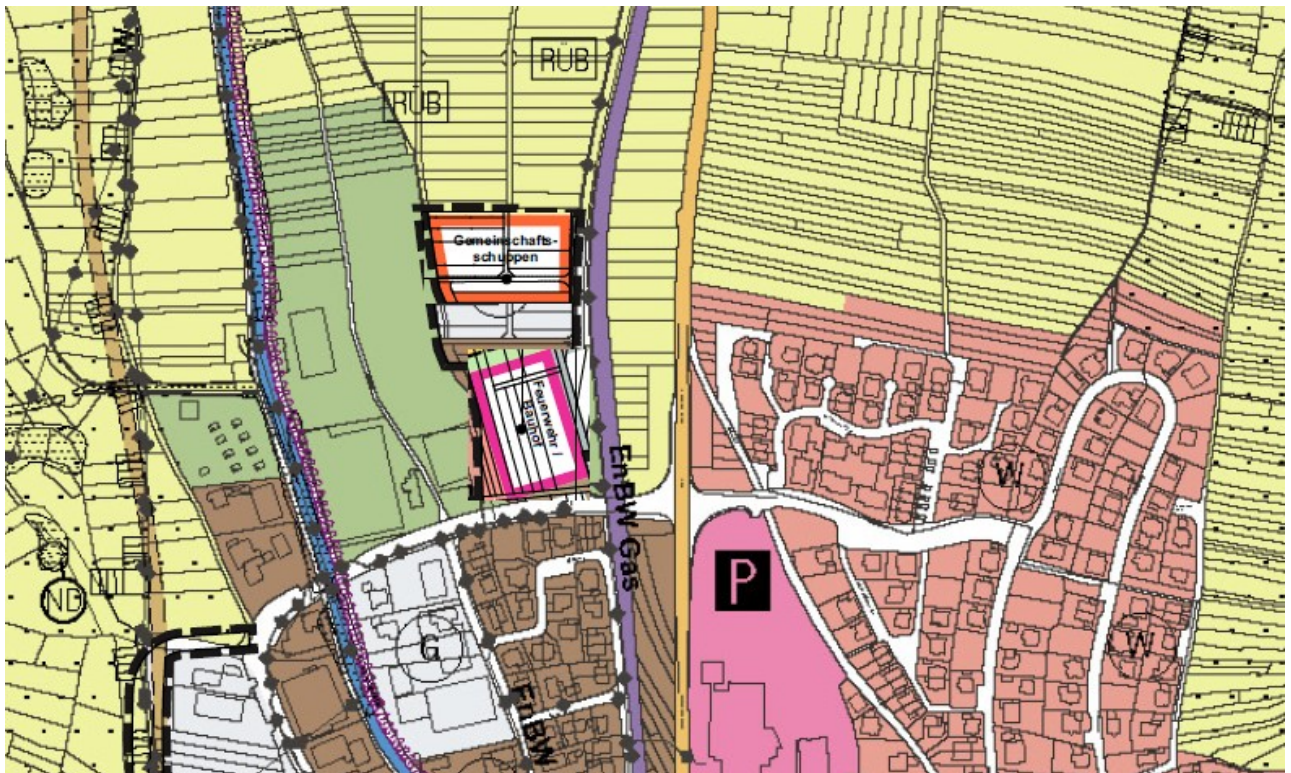
Variante 1: Einzelhandel südlich direkt an der Beurener Straße, Bauhof nördlich:



Hier ließe sich ohne große zusätzliche Verkehrsinfrastruktur und sehr verkehrsgünstig sowohl ein Supermarkt als auch Apotheke o.ä. entwickeln (ohne verkehrliche Abtrennung vom Ort) mit einer späteren Option, nach Norden Schritt für Schritt nach tatsächlichem Owner Bedarf zu erweitern mit Misch- und Wohnbebauung, die von der Beuener Straße damit schon einen gewissen Lärmschutz mitbekommt und durch eine Anwohnerstraße südlich angebunden werden könnte. Die Versiegelungsflächen wären minimal und auch die Bestandsbebauung würde dadurch profitieren. Eine größere Abweichung vom Flächennutzungsplan wäre hierfür nicht notwendig. Auch der Trassenbereich für die Ortsumfahrung wäre unangetastet.

Sollte zu einem späteren Zeitpunkt tatsächlich eine Ortsumfahrung oder Teilumfahrung realisiert werden, könnte die ursprüngliche Trassenführung umgesetzt werden und durch eine einreihige Gewerbefläche von der Bestandsbebauung als natürlicher Lärmschutzbereich abgegrenzt werden, der entweder von der Beuener Straße aus nach Norden oder vom bestehenden Gewerbegebiet nördlich nach Süden entwickelt werden könnte.

Für Bauhof und Feuerwehr könnte der nördliche Bereich zusammen mit dem Gemeinschaftsschuppen genutzt werden, auch hier verkehrsgünstig und mit wenig Versiegelung durch die Verkehrsanbindung.



Der nördliche Ortstrand würde sich dadurch nicht wesentlich in seinem Erscheinungsbild unterscheiden von der Lösung mit lediglich dem Gemeinschaftsschuppen. Es würden sich aber Synergien ergeben, wenn Gemeinschaftsschuppen und Bauhof in einer Gesamtkonstellation entwickelt werden würden. Denkbar wäre auch eine Einbeziehung des Wohnmobilstellplatzes (Sanitäre Einrichtungen).

Perspektivisch wäre bei dieser Lösung eine Entwicklung nördlich der Wohnbebauung rechts der B465 denkbar, falls die Wohnbauflächen im Westen erschöpft wären, um den nördlichen Ortstrand auf eine durchgängige Linie anzugleichen. Hierbei könnte das Ende des Sportplatzes letztendlich als Begrenzungslinie dienen.

Variante 2: Bauhof südlich direkt an der Beurener Straße, Einzelhandel nördlich:



Bei dieser Variante könnte man die gesamte nördliche Misch- und Gewerbefläche für Supermarkt, Apotheke o.ä. ebenso wie bei Variante 1 entwickeln.

Gleiches gilt für Bauhof und Feuerwehr direkt an der Beurener Straße:



Auch hier könnte man mit geringfügigen Anpassungen des Flächennutzungsplanes und ohne große Einstiegsinvestitionen und Versiegelung durch Verkehrsflächen schnell starten

und dann die Bereiche im Anschluss sukzessive bedarfsgerecht und jeweils nur mit den tatsächlich zwingend notwendigen Eingriffen in Natur und Bestand entwickeln.

Bei dieser Variante wäre die Fläche für den Gemeinschaftsschuppen nördlich, südlich an der Beurener Straße oder auch westlich auf mittlerer Höhe mit Zufahrt Wasenweg oder Mack & Schühle Parkplatz denkbar.

Variante 3: Bauhof und Einzelhandel südlich direkt an der Beurener Straße:



Bei dieser Variante wären alle als dringend erkennbaren Flächen direkt an der Beurener Straße angeordnet mit denselben Entwicklungsmöglichkeiten und Vorteilen wie Variante 1 und 2.

Die bei diesen Varianten eingesparten Kosten für Ortsrandstraße und Lärmschutz könnten zeitgemäß für die Stärkung des ÖPNV, Verkehrsvermeidung (z.B. Aktionsplanung zur Vermeidung von Autofahrten am Ort wie Kindergarten, Schule, Arbeitsplatz) und Lärmschutz an der Ortsdurchfahrt (Flüsterasphalt, eigene regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen, Verbesserung des Verkehrsflusses) verwendet werden. Damit wäre eine Reduzierung der Lärmbelastung im Ort möglich, die nicht durch eine zusätzliche erhebliche Lärmbelastung für die Weststadt erkaufte wäre.

- 1.5 In den nächsten Jahren ist mit einem Rückgang des Individualverkehrs und einer Stärkung des ÖPNV zu rechnen. Darüber hinaus ist durch den Umstieg auf Elektroautos und andere Alternativen mit einer Reduktion von verkehrsbedingten Emissionen (Lärm und Abgase) zu rechnen. Beides dürfte eine Verbesserung der Situation im Ort mit sich bringen und eine Ortsumfahrung weniger notwendig erscheinen lassen.
- 1.6 -
- 1.7 -
- 1.8 -

- 1.9 Der Masterplan Owen 2025 mit Stand März 2011 weist etliche Baulücken und Entwicklungsflächen aus, die Vorentwurf nicht weiter behandelt werden. Ohne eine fortgeschriebene Version hiervon erscheint die Begründung des Bedarfs nicht gegeben.

Der Vorentwurf stellt auch lediglich die Behauptung auf, dass zwingender Bedarf an Wohn- und Gewerbeflächen besteht, bleibt aber belastbare Zahlen und Fakten dazu schuldig.

In den letzten Jahren wurden noch großzügig Flächen für z.B. Parkraum (Leuze, Mack & Schühle) zur Versiegelung frei gegeben, die bei weiterem Gewerbeflächenbedarf auch mit einbezogen werden könnten, insbesondere, wenn Anstrengungen zur Reduzierung der Autonutzung für den Weg zum Arbeitsplatz unternommen werden würden.

In einigen Bereichen bestehen durch Umbau im Bestand Möglichkeiten der Nutzung ohne zusätzlichen Flächenverbrauch durch Bauen in die Höhe.

Alle diese Potentiale sollten bei der Bedarfsanalyse berücksichtigt werden.

- 1.10 In den Vorbemerkungen des Vorentwurfs werden zahlreiche Vorgaben der übergeordneten Planungen aufgeführt, die aber im weiteren Verlauf nicht oder nur ansatzweise als erfüllt dargelegt werden.

Insbesondere folgende Punkte erscheinen bei Betrachtung des Vorentwurfs als kritisch, mit den aktuellen Veröffentlichungen nicht ausreichend begründet und als generell nicht realistisch zu erfüllen:

Plansatz 2.2.3.1: "Die Inanspruchnahme von Freiräumen für Siedlungszwecke ist auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Bei der Siedlungsentwicklung sind vorrangig die im Siedlungsbestand vorhandenen Potenziale an Brach- und Konversionsflächen, Baulücken und Baulandreserven zu nutzen."

Plansatz 2.2.3.7: "Zum Schutz der ökologischen Ressourcen, für Zwecke der Erholung und für land- und forstwirtschaftliche Nutzungen sind ausreichend Freiräume zu sichern."

Plansatz 3.1.9: "Die Siedlungsentwicklung ist vorrangig am Bestand auszurichten. Dazu sind Möglichkeiten der Verdichtung und Arrondierung zu nutzen, Baulücken und Baulandreserven zu berücksichtigen sowie Brach-, Konversions- und Altlastenflächen neuen Nutzungen zuzuführen. Die Inanspruchnahme von Böden besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt und die Landwirtschaft ist auf das Unvermeidbare zu beschränken."

Plansatz 5.1.2.1: "In den überregional bedeutsamen naturnahen Landschaftsräumen ist die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts zu erhalten und zu verbessern. Planungen und Maßnahmen, die diese Landschaftsräume erheblich beeinträchtigen, sollen unterbleiben oder, soweit unvermeidbar, ausgeglichen werden."

Plansatz 2.4.0.5 (Z): " In den Gemeinden, beschränkt auf Eigenentwicklung nach PS 2.4.2 (Z) sind Wohnbauflächen sowie gewerbliche Bauflächen im Rahmen der natürlichen Bevölkerungsentwicklung und des „inneren Bedarfs“ zulässig. In begründeten Fällen können auf Nachweis zusätzlich Wohnbauflächen zugelassen werden, wenn ein hoher Einpendlerüberschuss, ein Geburtenüberschuss oder andere konkrete örtliche Besonderheiten bestehen und nachgewiesen werden."

Insbesondere bei der Bevölkerungsentwicklung in Owen erscheint es auf den ersten Blick eher wahrscheinlich, dass in den nächsten Jahren mehr Wohnraum im Bestand frei wird als zusätzlicher darüberhinausgehender Bedarf entsteht. Hier wäre auf Basis der bei der Stadt sicher zur Verfügung stehende Zahlen eine entsprechende Betrachtung vorzunehmen und im Verfahren darzustellen.

- 1.11 -

1.12 -

1.13 -

1.14 Das könnte z.B. an Hand der unter 1.4 beschriebenen Varianten erläutert werden.

1.15 -

1.16 Ursprünglich war eine Bürgerbeteiligung versprochen worden. Vor der Veröffentlichung des Vorentwurfes sind uns aber keinerlei derartigen Aktivitäten bekannt.

1.17 -

1.18 Es tauchen an keiner Stelle des Vorentwurfs Betrachtungen zu Nachhaltigkeit und Klimaschutz. Das erscheint nicht mehr zeitgemäß

2. Themenbereich Ortsumfahrung/Ortsrandstraße

2.1 Im Vergleich zur schon immer geplanten und bekannten Trasse der Ortsumfahrung reduziert sich mit dem Vorentwurf der Abstand der Ortsrandstraße zur Bestandsbebauung in wesentlichen Bereichen um mehr als die Hälfte. Das stellt eine erhebliche Verschlechterung dar im Vergleich zu dem Stand, der zum Zeitpunkt des Erwerbs der Flächen von den jetzigen Eigentümern akzeptiert wurde.

Hier fehlt es an Transparenz und an ehrlicher Argumentation, falls der Einspruch gegen die Ortstrandstraße pauschal damit abgetan werden sollte, dass allen ja immer schon bekannt war, dass es eine Westumfahrung geben könnte.

2.2 -

2.3 Die Stadt Owen müsste für diesen Fall dauerhaft die Ortsumfahrung in Form der Ortsrandstraße unterhalten, was dann auch in die Kosten-Nutzen-Betrachtung insgesamt einfließen sollte.

2.4 In der Regel sind Lärmschutzmaßnahmen für die Bestandsbebauung beim Bau von neuen Straßen vorzusehen, insbesondere wenn eine erhebliche Zunahme des Lärmes zu erwarten ist. Keiner der Anwohner wird hierbei Abstriche am Lärmschutz akzeptieren.

2.5 Es sollte dabei mindestens der gesamte reale Verkehr angenommen werden, der heute insgesamt über Kirchheimer Straße / Beurener Straße und Neue Straße / Beurener Straße üblich ist, wenn nicht sogar mehr (siehe 2.17).

2.6 Die für die Ortstrandstraße festgesetzte Höchstgeschwindigkeit sollte dann auch im Alltagsbetrieb sichergestellt werden, da die Erfahrungen aus u.a. Neue Straße (trotz zahlreicher Verkehrsberuhigungen, die ja vermutlich auf der Ortsrandstraße nicht geplant sind) zeigen, dass sonst praktisch auf Grund der tatsächlichen typischen Geschwindigkeiten eine weitaus höhere Lärmbelastung und geringere Verkehrssicherheit zu erwarten ist als planerisch theoretisch vorgesehen.

2.7 Die planerisch gewollte Entwicklung von (minderwertigerem) neuen Wohnraum direkt an Hauptverkehrsstraßen erscheint widersinnig. Im Ort versucht man dem Lärm für den Wohnraum Herr zu werden durch Schaffung von weiterem Wohnraum, der dieselben Probleme aktiv einkalkuliert. Das ist nicht schlüssig.

2.8 Die Sondernutzungsfläche Einzelhandel sollte direkt vom Ort erreichbar sein ohne Querung der Ortsrandstraße oder Ortsumgehung.

2.9 -

2.10 Die Pläne lassen nicht erkennen, wie der bisher optimale Zugang zur Naherholung für Spaziergänger, Fahrradfahrer und Hundehalter zukünftig gleichwertig möglich sein wird.

2.11 Bisher sind die Feldwege westlich der Stadt über Parkplatz Mack & Schühle, Wasenweg, Brühlstraße und Wölfflinstraße möglich und nördlich direkt aus der Schießhüttestraße. Es ist nicht erkennbar, wie das zukünftig geplant ist. Im Plan sind teilweise Feldwege parallel zur Ortsrandstraße ersichtlich, was weitere Versiegelungsflächen bedeuten würde. Ein schlüssiges Gesamtkonzept lässt sich im Vorentwurf nicht finden.

2.12 -

2.13 -

2.14 -

2.15 Hier sollten alle positiven und negativen Auswirkungen der Ortsrandstraße berücksichtigt werden, also nicht nur die Entlastungen im Ort, sondern auch die Belastungen der Weststadt und Natur.

2.16 -

2.17 Ohne konkrete Zahlen und Fakten erscheint eine Entscheidung für oder gegen die Ortsrandstraße nicht seriös möglich.

2.18 In einem Plan ist ein Kreisverkehr angedeutet, was sicher insgesamt vorteilhaft für die Verkehrssicherheit an dieser Stelle wäre. Im Flächennutzungsplan ist eine einfache Einmündung eingezeichnet und es erscheint kein ausreichender Platz für einen Kreisverkehr mit dem Verkehr angemessenen Durchmesser.

2.19 Der Bereich erscheint sehr eng, direkt an der Bestandsbebauung und insbesondere bezüglich der Erhaltung der Feldwege als nicht einfach umsetzbar.

2.20 Dies scheint die Schlüsselstelle für die Sinnhaftigkeit der Ortsrandstraße zu sein. Ohne einen überzeugenden Lösungsansatz muss die gesamte Ortsrandstraße in ihrer Funktion als Ortsumfahrung in Frage gestellt werden.

3. Themenbereich Planungsstand Vorentwurf

3.1 Bei Betrachtung der unter 1.4 genannten Planungsvarianten existieren geeignete Lösungen ohne Änderung des Flächennutzungsplanes.

3.2 In den umliegenden Gemeinden gibt es ausreichend eigene Flächenangebote und vor allem Gewerbebrachflächen (z.B. Papierfabrik Lenningen), die vorrangig zur Bebauung des regionalen Bedarfs verwendet werden sollen. Es sollte also tatsächlich nur für Owener Bedarf wertvolles Ackerland in Bauland gewandelt werden.

3.3 Um die Plansätze der übergeordneten Planungen zu erfüllen, erscheinen klare und dauerhaft wirksame Regelungen notwendig, damit die Flächen dann tatsächlich nur für den Owener Bedarf herangezogen werden können.

Es sollte sichergestellt sein, dass nicht in Nachgang nochmal an den Kriterien gedreht werden kann nach dem Motto: „Jetzt haben wir die Flächen, dann nutzen wir sie auch anderweitig, wenn sich nicht ausreichend Owener Interessenten finden.“ Der Verkauf von Bauflächen ist bekanntermaßen eine gern herangezogene Einnahmequelle, insbesondere wenn es gilt, die Kosten für Erschließung und Ortsrandstraße auszugleichen.

Das darf hier nicht passieren, dass die Weststadt erhebliche Belastungen in Kauf nehmen muss, um dann letztendlich den allgemeinen Bauflächenbedarf in der Region zu bedienen.

3.4 -

3.5 -

3.6 -

- 3.7 Vor einer Planungsänderung, die die Wölfflinstraße zur Durchfahrtsstraße macht, sollte bei einem Ortstermin mit den Anwohnern die Umsetzbarkeit unter Berücksichtigung des Gefährdungspotentials erörtert werden.
- 3.8 Vor einer Planungsänderung, die die Brühlstraße zur Durchfahrtsstraße macht, sollte bei einem Ortstermin mit den Anwohnern die Umsetzbarkeit unter Berücksichtigung des Gefährdungspotentials erörtert werden.
- 3.9 Siehe 1.4
- 3.10 Siehe 1.4
- 3.11 Bisheriger Standort: blau, geplanter Standort: rot



- 3.12 -
- 3.13 Siehe 1.4 Variante 3
- 3.14 Die Natur- und Artenschutz Vorprüfungen und deren Berücksichtigung im Vorentwurf erscheinen noch nicht ausreichend.
- 3.15 Die Abwasserkanäle erscheinen bereits für die derzeitige Bebauung grenzwertig in ihrer Kapazität. Der Wegfall der Rückhaltekapazitäten und die zusätzlichen Versiegelungsflächen werden starke negative Auswirkungen haben, falls hier keine zusätzlichen Maßnahmen getroffen werden.
- 3.16 Die auf Grund des Klimawandels zu erwartende Zunahme von Starkregenereignissen sollte hier eher zu viel als zu wenig Berücksichtigung finden. Die Erfahrungen der letzten Jahre z.B. aus Kirchheim zeigen dies deutlich.
- 3.17 Es sind wohl seit einiger Zeit Untersuchungen zu Hochwasser bzw. Grundwasser erkennbar. Auch wird das Thema im Vorentwurf als möglicherweise problematisch benannt, aber nachvollziehbare Detailbetrachtungen fehlen und sollten nun erfolgen und transparent gemacht werden.