

Gemeinde Beimerstetten

Vorbereitende Untersuchungen

Städtebauliche Erneuerungsmaßnahme

„Bahnhofstraße - Ortsmitte“



Auftraggeberin:

Gemeinde Beimerstetten

Verfasser:

Sanierungstreuhand Ulm GmbH

Neue Straße 102

89073 Ulm

Telefon: 0731 15386 0

info@san-ulm.de

www.san-ulm.de

Bearbeitung:

Karla Niebling-Junginger

Karin Meixner

Ramona Figel

in Zusammenarbeit mit:

stemshorn kopp partgmbb

Gartenstraße 20

89077 Ulm

Telefon 0731 88 0711 20

Bearbeitung:

Philipp Kopp

Ulm, April 2021

INHALT

1	VORBEMERKUNG	5
1.1	Anlass und Ziel des Verfahrens.....	5
1.2	Zweck der vorbereitenden Untersuchungen	5
1.3	Methode und Aufbereitung der Daten	6
1.4	Stand des Verfahrens	7
2	DAS UNTERSUCHUNGSGEBIET – BESTANDSAUFNAHME UND -ANALYSE ...	8
2.1	Geographische Lage, Gemeindestruktur, Geschichte und bauliche Entwicklung Beimerstetten	8
2.2	Lage und Größe des Untersuchungsgebietes	10
2.3	Planerische Vorgaben des Regionalplans, Flächennutzungsplans und bestehender Bebauungspläne.....	11
2.3.1	Regionalplan Donau -Iller	11
2.3.2	Flächennutzungsplan.....	12
2.3.3	Bebauungspläne.....	12
2.4	Städtebauliche Situation und Ortsbild	14
2.5	Grundstücke und Bebauung.....	15
2.5.1	Grundstücke	15
2.5.2	Bebauung	16
2.6	Öffentlicher Raum, Grünflächen und Verkehr	16
2.6.1	Öffentlicher Raum.....	16
2.6.2	Verkehr – Straßenflächen sowie Fuß- und Radwege	17
2.6.3	Parkierungsflächen	17
2.6.4	Anbindung ÖPNV – Bahnhof und Bushaltestellen.....	17
2.6.5	Verkehrslärm	18
2.7	Öffentliche Einrichtungen/Infrastruktur und Kirchen.....	18
2.8	Versorgung, Betriebe und gewerbliche Nutzungen	19
2.9	Gebäude- und Wohnungszustand	19
2.10	Grunddaten	20
3	BETEILIGUNG DER TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE, EIGENTÜMER UND BETROFFENEN.....	23
3.1	Beteiligungskonzept.....	23
3.2	Träger öffentlicher Belange	23
3.3	Befragung der Eigentümer und Betroffenen	27
3.3.1	Mitwirkungsbereitschaft	27
3.3.2	Nutzung	28
3.3.3	Veränderungsabsichten und Bewertung des Gebäudezustands	28
3.3.4	Stellplätze	28
3.3.5	Nutzung von regenerativen oder umweltschonenden Energien	29
3.3.6	Bewertung des Wohnumfeldes	29
3.3.7	Fragen zu den Betriebsstätten	30
3.4	Sonstige Anregungen und Bemerkungen.....	30
3.5	Zusammenfassung der Ergebnisse.....	31

4	SANIERUNGSKONZEPT	32
4.1	Funktions- und Substanzschwächen, Potentiale	32
4.1.1	Funktionsschwächen und -stärken des Untersuchungsgebietes	32
4.1.2	Substanzschwächen und -stärken des Untersuchungsgebietes.....	32
4.1.3	Potentiale	33
4.2	Ziele	33
4.3	Entwicklungskonzept, Rahmenplan Bahnhofstraße, Planungsvorgaben	34
4.3.1	Entwicklungskonzept	34
4.3.2	Städtebaulicher Rahmenplan Bahnhofstraße.....	35
4.3.3	Planungsvorgaben.....	35
4.4	Maßnahmenkonzept	36
4.5	Sanierungsverfahren	39
4.5.1	Wahl des Sanierungsverfahrens nach BauGB	39
4.5.2	Wahl des Verfahrens für das Sanierungsgebiet „Bahnhofstraße-Ortsmitte“	41
4.6	Sozialplan.....	42
4.7	Abgrenzungsvorschlag	42
5	STÄDTEBAUFÖRDERUNG, KOSTEN- UND FINANZIERUNGSÜBERSICHT	44
5.1	Städtebauförderung	44
5.2	Kosten und Finanzierungsübersicht	44
6	ZUSAMMENFASSUNG.....	46
7	ANHANG.....	47
7.1	Fragebögen	47
7.2	Pläne.....	47
7.3	Veröffentlichung Satzung	47
7.4	Literatur, Quellen, Bilder	47

Hinweis:

In diesem Bericht wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit das generische Maskulinum verwendet. Weibliche und anderweitige Geschlechteridentitäten werden dabei ausdrücklich mitgemeint, soweit es für die Aussage erforderlich ist.

1 Vorbemerkung

1.1 Anlass und Ziel des Verfahrens

Die Gemeinde Beimerstetten hat Mitte 2010 ihr erstes Sanierungsgebiet „Beimerstetten-Ortskern“ im Gemeinderat beschlossen und eine Sanierungssatzung erlassen. Das Sanierungsgebiet wurde mit Städtebaufördermitteln zunächst im Landessanierungsprogramm (LSP) und seit 2012 im Bund-Länder-Programm für Kleinere Städte und Gemeinden (LRP) gefördert. Zum Dezember 2020 erfolgte die Abrechnung des Förderprogramms mit dem Land.

Weiterhin sind jedoch in der Bahnhofstraße und der Ortsmitte städtebauliche Missstände vorhanden, die im laufenden Sanierungsgebiet noch nicht behoben werden konnten. Zudem besteht aufgrund neuer Entwicklungen ein Anpassungsbedarf der Sanierungsziele.

Der Gemeinderat hat aus diesem Grund in der Sitzung am 24.09.2020 für den Bereich „Bahnhofstraße-Ortsmitte“ (siehe 7.2, Plan 02) die Einleitung der vorbereitenden Untersuchungen (VU) nach § 141 Abs. 3 BauGB beschlossen. In der gleichen Sitzung hat der Gemeinderat zugestimmt, dass ein Antrag auf Städtebaufördermittel für ein neues Sanierungsgebiet beim Land gestellt werden und die Sanierungstreuhand Ulm mit der Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen beauftragt werden soll.

Ziele der Untersuchungen sind

- Konkretisierung der städtebaulichen Missstände im Zuge von Bestandsaufnahmen und Befragungen,
- Fortschreibung der Erneuerungsziele für das Untersuchungsgebiet, Basis ist die VU aus dem Jahr 2009,
- Erstellung eines Sanierungskonzepts.

1.2 Zweck der vorbereitenden Untersuchungen

Die vorbereitenden Untersuchungen dienen dazu, die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge innerhalb eines begrenzten Gebiets in der Gemeinde aufzunehmen und zu analysieren. Ziel ist die Gewinnung von Beurteilungskriterien zur Notwendigkeit der Städtebaulichen Sanierung, zur Definition der Ziele und zur Beurteilung der Durchführbarkeit (vgl. § 141 BauGB).

Die vorbereitenden Untersuchungen orientieren sich dabei inhaltlich an den Vorgaben des Baugesetzbuches. In § 136 BauGB wird beschrieben, dass städtebauliche Sanierungsmaßnahmen sich dadurch auszeichnen, dass durch diese ein Gebiet mittels Behebung der Missstände wesentlich verbessert oder umgestaltet wird. Städtebauliche Missstände liegen vor, wenn

- das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen auch unter Berücksichtigung der Belange des **Klimaschutzes** und der **Klimaanpassung** nicht entspricht oder
- das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen.

Hierbei wird zwischen Substanz- und Funktionsschwächen unterschieden.

Zu den Substanzschwächen gehören hier insbesondere die Beurteilung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse in Bezug auf

- die bauliche Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten,
- die Zugänglichkeit der Grundstücke und die vorhandene Erschließung
- die Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten,
- die Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand,
- die energetische Beschaffenheit, die Gesamtenergieeffizienz der vorhandenen Bebauung und der Versorgungseinrichtungen des Gebiets.

Zu den Funktionsschwächen gehört die Beurteilung in Bezug auf

- den fließenden und den ruhenden Verkehr,
- die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebiets unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion,
- die infrastrukturelle Erschließung des Gebiets, u. a. mit Anlagen des Gemeinbedarfs, insbesondere unter Berücksichtigung der sozialen und der kulturellen Aufgaben des Gebiets.

Die städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen dienen dem Wohl der Allgemeinheit, hierbei sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

In Beimerstetten wurden die ersten Bestandserhebungen und -analysen bereits 1995 und weitere Erhebungen 2009 im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen zum Sanierungsgebiet „Beimerstetten-Ortskern“ durchgeführt. Diese Grundlagen können in vielen Teilen übernommen werden und müssen lediglich auf die aktuellen Entwicklungen sowohl in gesellschaftlicher und städtebaulicher Sicht angepasst und fortgeschrieben werden. Dabei konzentrieren sich in Beimerstetten die Untersuchungen vorwiegend auf den Bereich der Verbesserung der Wohnverhältnisse im Zusammenhang mit der Ausnutzung der Grundstücksflächen, der Nutzungsmischung und der Anpassung an den Klimaschutz. Ein wichtiges Thema ist ebenso die kommunale Infrastruktur zur langfristigen Sicherung der Funktionsfähigkeit des Gebiets. Dies betrifft im Wesentlichen die Anpassungen des öffentlichen Raums und die Sicherung, Modernisierung und die Schaffung von Gemeinbedarfseinrichtungen.

Aufbauend auf den Erkenntnissen der Bestandaufnahme und -analyse wird ein Sanierungskonzept erarbeitet, das für ausgewählte Themen Zielvorstellungen und Maßnahmen entwickelt. Dies soll gewährleisten, dass das Gebiet auch zukünftig allen Anforderungen und Funktionen gerecht wird.

1.3 Methode und Aufbereitung der Daten

Zur Erfassung und Beurteilung der örtlichen Zusammenhänge und Verhältnisse wurden folgende Methoden und Instrumente angewandt:

- die örtlichen bestehenden Verhältnisse wurden im Rahmen von Ortsbegehungen augenscheinlich begutachtet, festgehalten und analysiert,
- aus dem Untersuchungsbericht zum Sanierungsgebiet „Beimerstetten - Ortskern“ aus dem Jahr 2010 wurden Daten überprüft, übernommen und teilweise fortgeschrieben,
- die Träger öffentlicher Belange und die im Gebiet ansässigen Vereine und Vereinigungen wurden beteiligt und zur Stellungnahme aufgefordert, diese wurden anschließend ausgewertet und eingearbeitet,
- statistische Daten zur Einwohnerzahl und Bevölkerungsentwicklung wurden eingeholt,

- Grundstückseigentümer wurden durch schriftliche Befragung (Fragebogen) u. a. zum baulichen Zustand, zur Ausstattung und Nutzung der Gebäude sowie zu ihrer Einstellung und ihrer Mitwirkungsbereitschaft in Bezug auf die Sanierung befragt,
- die Bewohner, Mieter und Gewerbetreibenden wurden mittels eines Informationsflyers (Briefkasteneinwurf), durch eine Info auf der Internetseite der Gemeinde und der Sanierungstreuhand Ulm GmbH und im Mitteilungsblatt dazu aufgefordert ihre Wünsche und Anregungen in dem Prozess einzubringen. Aufgrund der COVID-19-Pandemie im Zeitraum der Untersuchungen konnte leider keine Vor-Ort-Veranstaltung durchgeführt werden. Dies soll nun in der Durchführungsphase jeweils zu den einzelnen Projekten und Maßnahmen nachgeholt werden.

1.4 Stand des Verfahrens

Der Gemeinderat beschäftigt sich bereits seit Anfang der 1990er Jahre mit der Entwicklung der Ortsmitte, bereits 1995 erfolgte eine erste umfangreiche Bestandserhebung. Im Sommer 2010 wurde das erste Sanierungsgebiet nach umfangreichen vorbereitenden Untersuchungen im Gemeindegebiet Beimerstetten vom Gemeinderat beschlossen. Das Gebiet wurde in einem Städtebauförderprogramm gefördert, der Förderzeitraum des Sanierungsgebietes „Beimerstetten - Ortskern“ wurde zum 31.12.2020 beendet und abgerechnet.

Im Jahr 2016 hat die Gemeinde Beimerstetten das integrierte Gemeindeentwicklungskonzept (GEK) beschlossen, das von 2015 bis 2016 unter Beteiligung der Bevölkerung und des Gemeinderats erstellt wurde. Die Innenentwicklung, die Schaffung von Gemeinbedarfseinrichtungen und die Aufwertung des öffentlichen Raums sind dort als wesentliche Handlungsfelder benannt.

Da in der Laufzeit des ersten Sanierungsgebietes nicht alle Ziele erreicht werden konnten, hat der Gemeinderat in der Sitzung am 24.09.2020 beschlossen, das Untersuchungsgebiet „Bahnhofstraße - Ortsmitte“ festzulegen und vorbereitende Untersuchungen gem. § 141 BauGB durchzuführen. Für die Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen wurde die Sanierungstreuhand Ulm GmbH beauftragt. Die öffentliche Bekanntmachung erfolgte im Mitteilungsblatt - Beimerstetter Nachrichten – am 23.10.2020.

In der gleichen Sitzung des Gemeinderates am 24.09.2020 hat der Gemeinderat beschlossen, den Antrag auf Aufnahme in ein Städtebauförderprogramm beim Land Baden-Württemberg zu stellen. Der Antrag auf Städtebaufördermittel wurde am 30. September 2020 beim Regierungspräsidium (RP) Tübingen eingereicht. Mit Bescheid vom 09.02.2021 des RP Tübingen wurde dem Antrag stattgegeben und das Gebiet „Bahnhofstraße-Ortsmitte“ in das Förderprogramm Landessanierungsprogramm (LSP) aufgenommen. Die bewilligte Finanzhilfe beträgt 1,2 Mio. €, der derzeit bewilligte Förderrahmen beträgt 2,0 Mio. € für den Zeitraum von 1. Januar 2021 bis 30. April 2030. Der Schwerpunkt der Förderung liegt in der Schaffung von Gemeinbedarfseinrichtungen und der Aufwertung des öffentlichen Raums, wobei die Innenentwicklung zur Schaffung von Wohnraum durch Neubau, Umnutzung und Modernisierung mit der Entwicklung einhergehen soll.

Die vorbereitenden Untersuchungen zum Erneuerungsgebiet „Bahnhofstraße-Ortsmitte“ sollen bis Mitte April 2021 abgeschlossen sein. Es ist geplant, dass der Gemeinderat in seiner Aprilsitzung die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Bahnhofstraße-Ortsmitte“ beschließen wird, gleichzeitig soll in dieser Sitzung dann die Satzung des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes „Beimerstetten - Ortskern“ aufgehoben werden.

2 Das Untersuchungsgebiet – Bestandsaufnahme und -analyse

2.1 Geographische Lage, Gemeindestruktur, Geschichte und bauliche Entwicklung Beimerstetten

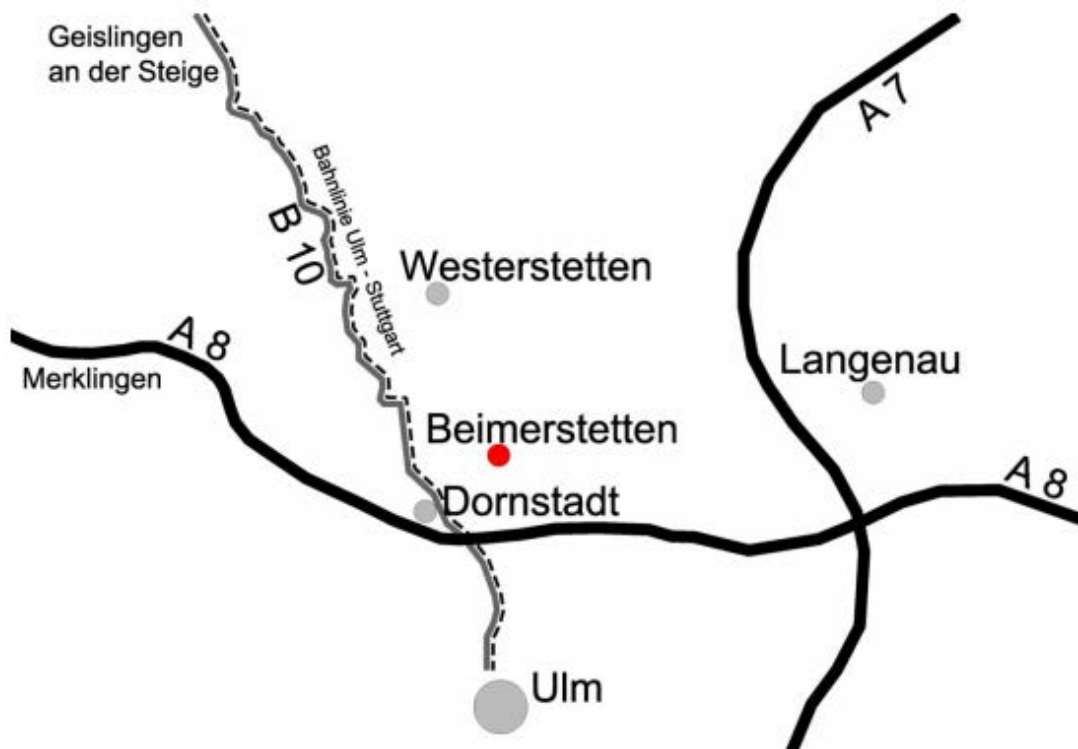
Geographische Lage, Gemeindestruktur

Die Gemeinde Beimerstetten mit den Ortsteilen Eiselau und Hagen liegt landschaftlich schön auf der Ulmer Flächenalb, umgeben von Wäldern, fruchtbaren Äckern und Wiesen. Das nächstgelegene Kleinzentrum ist die Gemeinde Dornstadt, das 4 km entfernt südwestlich liegt. Die Gemeinden Dornstadt, Westerstetten und Beimerstetten sind eine Verwaltungsgemeinschaft u. a. im Bereich des Flächennutzungsplans. Im Osten grenzen die Nachbargemeinden Langenau und Bernstadt, im Norden die Gemeinde Breitingen an. Das Oberzentrum Ulm liegt ca. 11 km südlich und ist über die L1165 und die B10 innerhalb von rund 15 Minuten erreichbar. Die Regionalbahn verbindet den Bahnhof Beimerstetten direkt mit den Hauptbahnhof Ulm.

Aufgrund der guten Anbindung an die Stadt Ulm ist Beimerstetten ein beliebter Ort zum Wohnen, Leben und Arbeiten.

Die Einwohnerzahl von Beimerstetten wuchs beständig. 1786 waren es ca. 230 Einwohner, 1895 bereits ca. 536 Einwohner. 1960 hatte die Gemeinde Beimerstetten 1.217 Einwohner und zum Ende des Jahres 2019 weist die Statistik eine Einwohnerzahl von 2.495 aus. Seit dem Jahr 2004 bewegt sich die Einwohner Zahl stabil bei ca. 2.500 Einwohner.

Das Gemeindegebiet umfasst eine Fläche von 1.434 ha. Das entspricht einer Einwohnerdichte von 174 Einwohner/km². Davon betragen die Siedlungs- und Verkehrsflächen 166 ha (= 11,58%), die Vegetationsflächen und Gewässer 1268 ha (Stand 2019).



Darstellung Beimerstetten mit Nachbargemeinden

Geschichte und Bauliche Entwicklung Beimerstetten

Beimerstetten wurde 1377 erstmals in einer Urkunde des Grafen Heinrich von Werdenberg-Albeck erwähnt. Als der Graf 1383/85 seine Herrschaft „diesseits und jenseits des Lonetals“ an die Reichstadt Ulm verkaufte, stand Beimerstetten unter der Herrschaft von Ulm und gehörte zum Amt Bernstadt. In verschiedensten Kriegen im 17. und 18. Jahrhundert wurde Beimerstetten von vielen Verheerungen heimgesucht. Im Dreißigjährigen Krieg (1618-1648) zündeten kaiserliche Truppen am 11. Juli 1635 den Ort an, sieben Gebäude fielen dem Brand zum Opfer. Noch im gleichen Jahr starben 121 Menschen an Hunger und Pest. Während der Raub- und Eroberungskriege Ludwigs des XIV. wurde der Ort von den Franzosen zweimal in Brand gesetzt, erstmals am 29. November 1688. Es wurden alle Gebäude bis auf 3 Häuser zerstört. Im Spanischen Erbfolgekrieg wurde am 27. Juni 1707 der Ort abermals zerstört. Im Jahr 1802 kam Beimerstetten zusammen mit der Reichsstadt Ulm durch Napoleon zu Bayern und 1810 zu Württemberg. Im 19. Jahrhundert bis 1938 gehörte Beimerstetten zum Oberamt Ulm, 1938 wurde sie Teil des Landkreises Ulm. Seit 1973 ist Beimerstetten eine selbständige Gemeinde des Alb-Donau-Kreises.

In der Beschreibung des Oberamts Ulm vom 1897 wird Beimerstetten nach Eröffnung der Eisenbahnstrecke Stuttgart-Ulm 1850 als letzte Station vor Ulm und höchster Punkt des Albübergangs (587 m ü. NN) beschrieben. Südlich der Bernstadter Straße erhebt sich ein Hügel, der Lindenberg. Dort befand sich früher die Zehntscheuer, das Hirtenhäuslein, das Spritzenhaus und der Gemeindearrest samt zwei Brunnen. Es ist anzunehmen, dass hier das Ortsgericht und die Gemeindeversammlungen abgehalten wurden. Der 31 Meter hohe Kirchturm der ev. Petruskirche mit Satteldach und Zwerchgiebeln ist das weithin sichtbare Kennzeichen des Ortes. Ein weiteres ortsbildprägendes Gebäude ist das Rathaus aus dem Jahr 1883 im alten Ortskern. Seit der Errichtung hat es viele Nutzungen erfahren. In den Jahren 2016 bis 2017 wurde das Rathaus vollumfänglich mit Hilfe von Städtebaufördermitteln saniert und modernisiert und bildet, neben der evangelischen Kirche, das wichtigste Gebäude der Gemeinde in der Ortsmitte.

Ältestes Haus ist das 1650 erbaute Brauereigebäude des früheren Gasthofes Pflug in der Breitinger Straße. Zu den älteren Gebäuden zählt auch der Gasthof „Zur Post“ (um 1882), eine ehem. Postkutschenstation, in der Vorderen Straße.

Beimerstetten ist ein sogenanntes Haufendorf auf der Ulmer Flächenalb. Ein Haufendorf ist ein geschlossenes bebautes Dorf mit unregelmäßigen Grundstückszuschnitten und unterschiedlich großen Höfen. Charakteristisch ist, dass sie unplanmäßig angelegt wurden. Das ursprüngliche Dorf begrenzte im Westen das „Gänge“, im Norden der „Haitelweg“, im Osten die östliche Bebauung der „Vorderen Straße“ und im Süden die beidseitigen Bebauungen des „Lindenberg“. Geprägt wurde das Dorf im ursprünglichen Siedlungskern von den großen Bauernhöfen an der Vordere Straße und der Breitinger Straße sowie den kleinen ehemaligen Seldnerhäusern zwischen Bernstadter Straße und Lindenberg. Der Bau der Eisenbahnstrecke Stuttgart-Ulm und der Bahnhof ab 1850 führten zur ersten Ortserweiterung in westlicher Richtung. Um die Jahrhundertwende entstanden entlang der Bahnhofstraße meist zweigeschossige Wohnhäuser mit Backsteinfassaden und Reliefverzierungen an Fenstern und Türen. Im Erdgeschoss befanden sich oft kleinere Ladengeschäfte. In dieser Zeit entstanden auch die kleinen Siedlungshäuser entlang der Friedenstraße und dem Lehenweg und im Süden, an der Ulmer Straße, die ersten kleinen Gewerbebetriebe des Ortes. Auf den Katasterplänen von 1906 und 1948 ist dies gut erkennbar. Hier wird auch deutlich, dass in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts nur wenig städtebauliche Entwicklung erfolgte.

In den 1950er Jahren setzt eine rege Bautätigkeit ein. Östlich des Bahnhofs wurde das Wohngebiete Blumenweg und Gartenstraße erschlossen. Es entstanden Einfamilienhäuser und zweistöckige Mehrfamilienhäuser mit kleinen Gärten. Nördlich der Bahnhofstraße folgte das Neubaugebiet für Einfamilienhäuser zwischen Dolen- und Fildeweg. Bis 1970 wurde noch das Wohngebiet „In der Anke“ rund um die Silber- und Umlandstraße erschlossen. Ebenso entstand in den 1970er Jahren das Wohngebiet zwischen Fildeweg und Seeweg und das Baugebiet nördlich der Schillerstraße. Die weitere Wohnbauentwicklung bis zu den 2000er Jahren erfolgte weiter in nördlicher Richtung.

Die Entwicklung südlich der Dornstadter Straße und Ulmer Straße erfolgte in der 1960er und 1970er Jahren. Es entstand das Wohngebiet bis zum Lindenackerweg und neue gewerbliche Gebäude. Bereits schon 1954 entstand südlich der Dornstadter Straße das „neue Schulhaus“, 1976 wurde angrenzend die Mehrzweckhalle errichtet.

Ab den 2000er Jahren entwickeln sich die neuen Wohnbaugebiete von Beimerstetten auf der östlichen Ortsseite. Hier wurde im Nord-Osten das neue Wohngebiet „Im Bühl“ erschlossen und das kleine Wohngebiet südlich des Friedhofs.

1963 wurde ein neuer Bahnübergang an der Dornstadter Straße geschaffen und der Steg am Ende der Bahnhofstraße wurde abgerissen. Der Durchgangsverkehr erfolgt seither über die Dornstadter Straße. Seit den 2000er Jahren wird eine westliche Ortsumgehung für die Entlastung der Ortsmitte angestrebt. Der Anschluss im Süden Richtung Dornstadt wurde bereits 2020 gebaut. Das Planfeststellungsverfahren, für die Umfahrung von Beimerstetten aus Richtung Norden, soll 2021 eingeleitet werden.

2.2 Lage und Größe des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet (siehe Plan 01 und Plan 02) hat eine Fläche von 21,56 Hektar. Es umfasst den historischen Ortskern von Beimerstetten im Osten bis zu den angrenzenden Wiesen. Im Norden wird das Gebiet vom „Haitelweg“ und im Süden vom „Lindenberg“ begrenzt. Westlich des historischen Ortskerns umfasst das Gebiet die Bahnhofstraße mit den angrenzenden Grundstücken und die ersten Siedlungsgebiete zwischen „Hinter den Gärten“ und „Dornstadter Straße“ bis zum westlich gelegenen „Albrecht-Dürer-Weg“. Die südliche Abgrenzung ist die Ausfallstraße „Ulmer Straße“ nach Jungingen mit den angrenzenden gewerblich genutzten Grundstücken. Im Westen wird das Gebiet von der Bahntrasse begrenzt. Enthalten sind auch die Hauptdurchgangsstraßen sowie deren Kreuzungsbereiche.



2.3 Planerische Vorgaben des Regionalplans, Flächennutzungsplans und bestehender Bebauungspläne

2.3.1 Regionalplan Donau-Iller

Der Regionalplan Donau-Iller legt in seiner derzeit in der Aufstellung befindlichen Fortschreibung die Gemeinde Beimerstetten als Siedlungsbereich fest (B III 2 Z (2)).

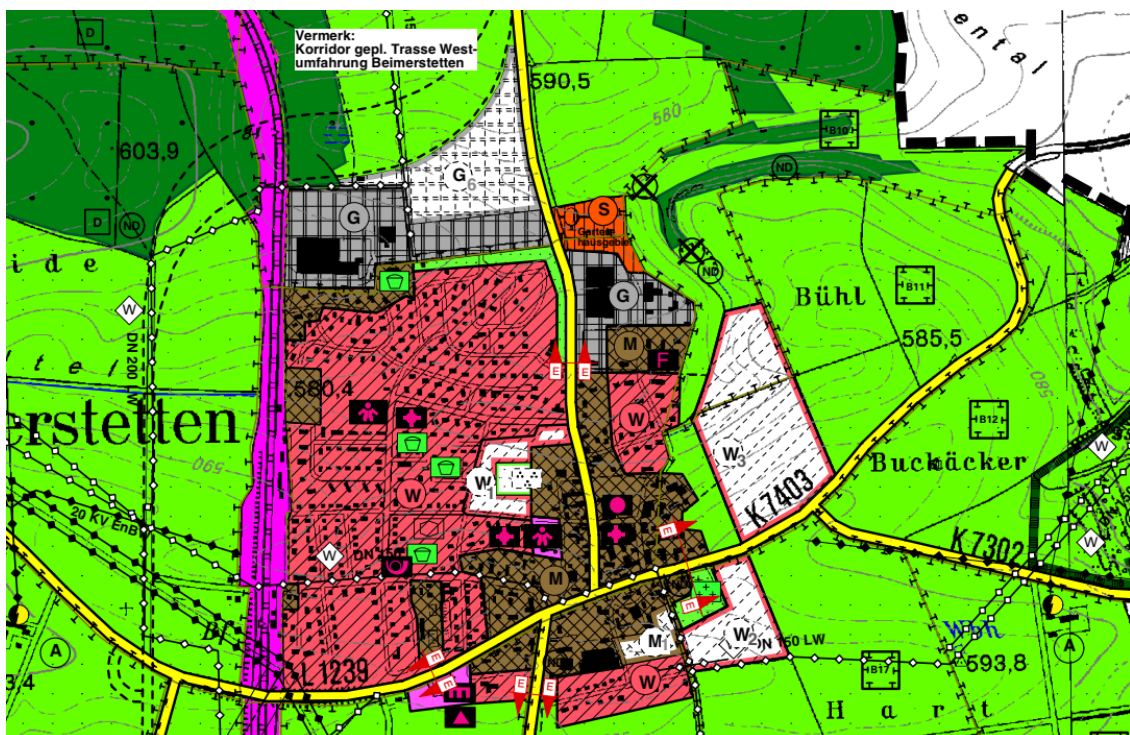
„Die Siedlungstätigkeit in der Region soll sich vorrangig in den zentralen Orten und den Siedlungsbereichen konzentrieren. In denjenigen Gemeinden, die als Siedlungsbereiche festgelegt sind, sind die Voraussetzungen zu schaffen, dass sich die Siedlungsentwicklung verstärkt vollziehen kann. Zentrale Orte dürfen in ihrer Funktion jedoch nicht erheblich negativ beeinträchtigt werden.“ (Regionalplan Donau Iller, Gesamtfortschreibung mit Stand vom 23.07.2020, S. 55).

Zudem setzt der Regionalplan Donau-Iller die Gemeinde Beimerstetten zusammen mit der Stadt Dornstadt als Vorranggebiet mit Schwerpunkt für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen fest (B IV Z (1)). „In diesen Vorranggebieten sind alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen ausgeschlossen, soweit sie den vorrangigen Nutzungen entgegenstehen.“ (Regionalplan Donau Iller, Gesamtfortschreibung mit Stand vom 23.07.2020, S. 64).

Der Neubau der Ostumfahrung Beimerstetten im Bereich der L 1165 sowie der Neubau der Albrecht-Berblinger-Straße bis zur L1239 werden im Regionalplan nachrichtlich übernommen und in der Raumnutzungskarte dargestellt.

2.3.2 Flächennutzungsplan

Der rechtskräftige Flächennutzungsplan der Verwaltungsgemeinschaft Dornstadt vom 23.03.2004 stellt den östlichen Teil des Untersuchungsgebietes, d.h. die Flächen östlich des Lehenwegs und entlang der Bahnhofstraße bis zum Seeweg als Mischbaufläche dar. Der westlich daran angrenzende Bereich zwischen Lehenweg bzw. Seeweg und dem Dohlenweg wird als Wohnbaufläche dargestellt. In den Bereichen der Gärtnerei am Albrecht-Dürer-Weg und des Bahnhofs werden Mischbauflächen dargestellt. Die Flächen entlang der Bahnleiße, d.h. westlich des Dohlenwegs sind als Bahnanlage dargestellt.



(Auszug aus Flächennutzungsplan Verwaltungsgemeinschaft Dornstadt; 2004)

2.3.3 Bebauungspläne

Das Untersuchungsgebiet tangiert die Geltungsbereiche von vier rechtskräftigen Bebauungsplänen:

- Bebauungsplan „Beim Bahnhof“ von 1972,
- Bebauungsplan „Hinter den Gärten II“ von 1983,
- Bebauungsplan „Heuweg“ von 1991,
- Bebauungsplan „Östlicher Lehenweg“ von 1978,
- Bebauungsplan „Nordöstlicher Ortsrand I - 1. Änderung“ von 1992,
- Bebauungsplan „Ulmer Straße Ost“ von 2005.

Die Bebauungspläne setzten in ihren Geltungsbereichen größtenteils „Allgemeine Wohngebiete“ in Verbindung mit „Mischgebieten“ fest. Lediglich die Bebauungspläne „Östlicher Lehenweg“ und „Ulmer Straße Ost“ setzen ausschließlich Mischgebiete fest.

Der Bebauungsplan „Beim Bahnhof“ trifft für einen Teil seines Geltungsbereichs entlang der Bahnhofstraße ebenfalls die Festsetzung eines Mischgebietes.

Darüber hinaus wurde bereits 1951 der Baulinienplan „Anke und Heuweg“ erstellt, der grundsätzliche Aussagen zur Bebauungsstruktur entlang der Bahnhofstraße und für die angrenzenden Flächen zwischen der heutigen Dornstadter Straße und der Neue Straße formuliert. Tatsächliche planungsrechtliche Festsetzungen lassen sich hieraus nicht ableiten. Der Großteil des Untersuchungsgebietes ist daher nicht mittels Bebauungsplänen planungsrechtlich gesichert und somit als im Zusammenhang bebauter Ortsteil nach § 34 BauGB zu bewerten.

2.4 Städtebauliche Situation und Ortsbild

Die städtebauliche Situation innerhalb des Untersuchungsgebietes stellt sich sehr unterschiedlich dar und lässt eine Gliederung des Plangebietes in drei Teilbereiche zu:

Der östliche Bereich des Untersuchungsgebietes bis zur Verkehrsfläche „Gänge“ stellt den historischen Ortskern Beimerstettens dar, der die bauliche Struktur eines Haufendorfs aufweist. Dieser Bereich ist neben den öffentlichen Nutzungen wie Rathaus und Petruskirche in der Kirchgasse vor allem geprägt durch landwirtschaftliche Hofstellen mit großen, häufig unter- oder fremdgenutzten Scheunengebäuden. Im zuletzt 1688 und 1707 abgebrannten Ortskern sind teilweise noch ältere Anwesen zu finden (siehe Plan 06). Neben den zwei Kulturdenkmälern Pfarrkirche St. Petrus und Doppelwohnhaus Bernstadter Straße 12 gibt es im Ortskern noch weitere ortsbildprägende und damit erhaltenswerte Gebäude. Städtebauliche Akzente fehlen jedoch weitgehend. Die bauliche Struktur auf den einzelnen Grundstücken ist sehr heterogen und abhängig von der jeweiligen Anordnung der landwirtschaftlichen Baukörper. Gleiches gilt für die städtebauliche Struktur, die als Haufendorf kein erkennbares Muster hat. Auf den Grundstücken herrscht ein hoher Versiegelungsanteil vor, der aus dem großen Anteil an privaten Erschließungsflächen resultiert.



Ortsmitte



Ortsmitte

Der zentrale Bereich des Untersuchungsgebietes entlang der Bahnhofstraße ist weitestgehend mit Ein- und Mehrfamilienhäusern unterschiedlichster Bauzeit bebaut (siehe Plan 06). Die Bahnhofstraße stellt das städtebauliche Rückgrat Beimerstettens zwischen historischem Ortskern und Bahnhof dar. Deshalb sind entlang der Bahnhofstraße in den meisten Gebäuden im Bereich der Erdgeschosse Flächen für gewerbliche Nutzungen vorhanden, die jedoch häufig unter- oder fremdgenutzt werden. Südlich der Bahnhofstraße entlang des Albrecht-Dürer-Wegs sind großflächige bauliche Anlagen einer Gärtnerei verortet, die jedoch nur noch in Teilen genutzt werden. Die Baukörper entlang der Bahnhofstraße und auf den angrenzenden Flächen stehen meistens frei auf den Grundstücken und haben keine raumbildprägende Wirkung. Nur im östlichen Abschluss der Gartenstraße ist eine bauliche Flucht entlang der Straßenfläche vorhanden. Auf den Grundstücken sind neben den Wohngebäuden häufig untergeordnete Nebenanlagen vorhanden, die teilweise einer gewerblichen Nutzung dienen.



Bahnhofstraße



Bahnhofstraße

Der westliche Bereich des Untersuchungsgebietes entlang der Gleisanlagen ist stark geprägt durch die Nutzung und Emissionen der Bahnanlagen. Die Lärmschutzwände entlang der Gleisanlagen bilden zwar eine räumliche, visuelle Barriere, dennoch ist der Bahnverkehr in diesem Bereich permanent präsent. Der nördliche Teil ist gewerblich genutzt und geprägt durch einen hohen Silo-Bau, der neben dem Kirchturm der Petruskirche, einen baulichen Hochpunkt in Beimerstetten markiert. Südlich angrenzend befindet sich der Bau- und Recyclinghof der Gemeinde Beimerstetten und südlich anschließend das Bahnhofsareal. Das von der Gemeinde erworbene Bahnhofsgebäude steht bis auf den Wartesaal und das Fahrdienstleiterstellwerk leer und ist dringend sanierungsbedürftig. Auf Grund der fehlenden Querungsmöglichkeit der Gleisanlagen sitzt das Bahnhofsgelände abgehängt von der Gemeinde am Ende der Bahnhofstraße und wird seiner zentralen Bedeutung und Funktion nicht gerecht.



Bahnhofsumfeld



Bahnhofsumfeld

2.5 Grundstücke und Bebauung

2.5.1 Grundstücke

Das Untersuchungsgebiet umfasst 225 Flurstücke, von denen 47 Flurstücke Verkehrsflächen sind.

Insgesamt weist das Untersuchungsgebiet eine sehr heterogene klein- bis großteilige Parzellenstruktur auf. Die variierenden Parzellengrößen resultieren aus den unterschiedlichen Nutzungen der Grundstücke. So sind die Grundstücke im östlichen Teilbereich des Untersuchungsgebietes auf Grund ihrer landwirtschaftlichen Nutzungen mit Flächen bis zu 3.500 m² überdurchschnittlich groß. Im Bereich des zentralen Untersuchungsgebietes, das primär der Wohnnutzung dient, fallen die Grundstücke mit 260 m² bis 1.960 m² entlang der Bahnhofstraße kleiner aus. Zusätzliche Informationen

zu den Grundstücken werden unter Punkt 2.10 „Grunddaten“ der vorliegenden vorbereitenden Untersuchung aufgeführt.

Die Grundstücke befinden sich größtenteils in privatem Eigentum (siehe Plan 08). Die Gemeinde Beimerstetten ist im Eigentum des Großteils der Verkehrsflächen und von 18 Flurstücken, die zum Teil bereits abgeräumt wurden und für neue impulsgebende Projekte zur Verfügung stehen. Eine besondere Rolle spielen hierbei die beiden Grundstücke 1023/3 und 1023/4, die zeitnah mit einer neuen Wohnbebauung entwickelt werden sollen. Insgesamt stellen die Grundstücksstruktur und der erhöhte Anteil an unbebauten oder nur teilweise bebauten Grundstücken ein großes Potential für die Innenentwicklung dar. Die teilweise aktiven und nichtaktiven landwirtschaftlichen Hofstellen in der Ortsmitte sorgen in Teilbereichen noch für baurechtliche Einschränkungen auf Grund von Emissionen.

2.5.2 Bebauung

Die Bebauung des Untersuchungsgebietes ist überwiegend geprägt durch ein- bis zweigeschossige Baukörper mit Dachgeschoss im Satteldach. Die Gebäude innerhalb des Untersuchungsgebietes haben unterschiedliche Alter. Die ältesten Baukörper, die sich weitestgehend in der Ortsmitte befinden (siehe Plan 06) sind vor 1925 entstanden. Ein Großteil der Gebäude vor allem entlang der Bahnhofstraße sind jedoch zwischen 1945 und 1994 entstanden.

Der Modernisierungsbedarf bei den Gebäuden ist größtenteils sehr hoch (siehe Plan 09). Im Bereich der Bahnhofstraße fällt der Anteil an Gebäuden mit erheblichen Mängeln auf Grund einzelner Neubauvorhaben und sanierter Baukörper etwas geringer aus. Nähere Erkenntnisse werden unter Punkt 2.9 „Gebäude- und Wohnungszustand“ der vorliegenden vorbereitenden Untersuchung erläutert.

2.6 Öffentlicher Raum, Grünflächen und Verkehr

2.6.1 Öffentlicher Raum

Der öffentliche Raum innerhalb des Untersuchungsgebietes konzentriert sich überwiegend auf die Straßenräume und ihre schmalen Gehwegeflächen. Grün- bzw. Baumstrukturen entlang der Straßen sind lediglich im Bereich der westlichen Bahnhofstraße vorhanden. Die gestalterischen und funktionalen Merkmale des öffentlichen Raums innerhalb des Untersuchungsgebietes entsprechen nicht den Anforderungen, die an eine dörflich geprägte Gemeinde mit hohem Wohnanteil gestellt werden.

Auch der Anteil an öffentlichen Grünflächen ist sehr gering und beschränkt sich auf die Grün- und Spielfläche an der Bahnhofstraße. In der Ortsmitte hat die Gemeinde bereits einzelne Grundstücke erworben und teilweise abgeräumt, jedoch werden diese Flächen als temporäre Parkierungsflächen genutzt und stehen nur bedingt als Aufenthaltsflächen zur Verfügung. Auch die Flächen im Bahnhofsumfeld sind zu einem Großteil in gemeindlichem Eigentum, werden jedoch auf Grund ihrer verkehrlichen Nutzung und bisherigen Gestaltung in keiner Weise der erforderlichen Funktionalität und Qualität für bahnreisende Pendler gerecht.

Innerhalb des gesamten Untersuchungsgebietes fehlt es allgemein an identitätsstiftenden Orten in Form von belebten öffentlichen Räumen. Weder die Ortsmitte noch der Bereich der Bahnhofstraße erfüllen gestalterisch und funktional ihre zentrale Bedeutung für Beimerstetten.

Für das Ortsbild spielen auch die Gestaltung der Ortseinfahrten, der Durchgangsstraßen und der Bahnhofstraße eine wesentliche Rolle. Auch hier besteht in vielen Bereichen erhöhter Handlungsbedarf.



Öffentlicher Raum



Öffentlicher Raum

2.6.2 Verkehr – Straßenflächen sowie Fuß- und Radwege

Die Straßenflächen sind mit Straßenbreiten von größtenteils 4 m bis 5 m sehr schmal gehalten und können nur bedingt einen reibungslosen Verkehrsfluss gewährleisten. In Teilbereichen verschärfen auf der Straßenfläche abgestellte Fahrzeuge die verkehrliche Situation. Auf dem öffentlichen Parkplatz vor dem Rathaus steht eine Ladestation für Elektrofahrzeuge zur Verfügung, die zwei Fahrzeuge gleichzeitig beladen kann. Eine weitere Infrastruktur für Elektromobilität ist innerhalb des Untersuchungsgebietes nicht vorhanden. Im südlich an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Heuweg ist eine weitere Ladestation mit zwei Lademöglichkeiten vorhanden.

Entlang der Straßen verlaufen einseitig oder beidseitig rund 1 m breite Gehwege. Ausgewiesene Wegeverbindungen für den Radverkehr sind innerhalb des Untersuchungsgebietes nicht vorhanden. Zudem sind die Fußwegeverbindungen immer entlang der Straßenflächen verortet. Die Fußgänger und Radfahrer sind deshalb in Teilbereichen des Untersuchungsgebietes verkehrlichen Gefährdungen und mangelnder Aufenthaltsqualität ausgesetzt.

2.6.3 Parkierungsflächen

Ausgewiesene Parkierungsflächen sind innerhalb des Untersuchungsgebietes entlang der westlichen Bahnhofstraße in Form von straßenbegleitenden Parkbuchten sowie im Bereich des zentralen Spielplatzes in Form einer Parkplatzfläche vorhanden. Darüber hinaus sind in der Ortsmitte um das Rathaus herum mehrere, teilweise temporäre, Parkplätze ausgewiesen. Die Grundstücke innerhalb des Untersuchungsgebietes verfügen alle über private Parkierungsflächen in Form von Garagen, Carports oder Stellplätzen. Dennoch parken im Untersuchungsgebiet an einigen Stellen auch Fahrzeuge auf den Straßen- und Gehwegflächen.

2.6.4 Anbindung ÖPNV – Bahnhof und Bushaltestellen

Innerhalb des Untersuchungsgebietes befindet sich der Bahnhof Beimerstetten, der an den Regionalverkehr der Deutschen Bahn auf der Strecke zwischen Stuttgart und Ulm angebunden ist. Darüber hinaus ist im Untersuchungsgebiet eine Bushaltestelle an der Bahnhofstraße verortet, die von zwei Buslinien angefahren wird und zusätzliche Nahverkehrsverbindungen nach Ulm und nach Geislingen an der Steige schafft.

2.6.5 Verkehrslärm

Die Wohnlagen im Untersuchungsgebiet sind entlang der Durchgangsstraßen stark durch Verkehrslärm beeinträchtigt. Erst durch den Bau der geplanten Umgehungsstraße ist hier eine deutliche Verbesserung zu erwarten und eine gestalterische Aufwertung sinnvoll. Der Lärmbeeinträchtigung entlang der Bahntrasse wurde bereits durch eine Lärmschutzwand entlang der Gleisanlagen Rechnung getragen.

2.7 Öffentliche Einrichtungen/Infrastruktur und Kirchen

Im Gebiet gibt es zwei öffentliche Einrichtungen der Gemeinde, das Rathaus im Ortskern, das im Sanierungsgebiet „Ortskern“ umfassend saniert und den aktuellen Anforderungen angepasst wurde und den Bauhof der Gemeinde, direkt an der Bahntrasse am Ende der Bahnhofstraße gelegen. Das Bahnhofsgebäude gehört ebenfalls der Gemeinde, derzeit wird nur der Wartesaal im Erdgeschoss noch teilweise öffentlich genutzt. Für das Gebäude soll eine neue Nutzung gesucht werden. Eine neue Nutzung für das gesamte Gebäude kann jedoch nur erfolgen, wenn die Deutsche Bahn ihre Nutzung im Erdgeschoss vollständig aufgibt. Das Gebäude wird insgesamt in Funktionalität und Qualität für die Bahnfahrenden nicht gerecht. Der Bahnhof Beimerstetten soll insgesamt von der Bahn umgestaltet werden der Bau soll 2021 erfolgen. Erst nach der Umgestaltung ist die Aufwertung des gesamten öffentlichen Raums im Bahnhofsumfeld möglich.

Im Untersuchungsgebiet gibt es im Zentrum der Bahnhofstraße einen öffentlichen Spielplatz, der mit Sanierungsmitteln ertüchtigt wurde. Weitere Orte zur Erholung oder zusammenhängende Grünstrukturen im öffentlichen Raum im Untersuchungsgebiet sind nicht vorhanden, die ein kurzfristiges Verweilen mit Aufenthaltsqualität ermöglichen. Zur Naherholung stehen jedoch zahlreiche Flächen am Rand des bebauten Gemeindegebietes zur Verfügung.

In der Ortsmitte von Beimerstetten fehlt ein öffentliches Gebäude mit angrenzendem öffentlichem Raum als Aufenthaltsort an dem sich die Bürger, die Vereine und ehrenamtlich engagierten Bürger treffen und austauschen können. Hierzu hat die Gemeinde bereits Schlüsselgrundstücke erworben, die in der Sanierung weiterentwickelt werden können.

Im Untersuchungsgebiet gibt es zwei Kirchen. Die evangelische Kirche, St. Petrus, in der Kirchgasse und die Neuapostolische Kirche in der Straße Hinter den Gärten. Die evangelische Kirche ist Eigentümer des großen Grundstücks an der Ecke Neue Straße/Gänge, hier ist das Pfarrhaus und das Gemeindehaus verortet. Das Kindergartengebäude auf dem Grundstück steht derzeit leer und wird für Zwischennutzungen verwendet. Insgesamt besteht auf dem kirchlichen Grundstück ein Neuordnungsbedarf.

2.8 Versorgung, Betriebe und gewerbliche Nutzungen

Im gesamten Untersuchungsgebiet gibt es entlang der Durchgangsstraßen, in der Bahnhofstraße und entlang der Bahngleise eine Vielzahl an gewerblichen Nutzungen und Dienstleistungsangeboten. Hier sind noch die traditionellen ursprünglichen Dorfstrukturen des 19. Jahrhunderts und des 20. Jahrhunderts bis hinein in die 1970er Jahre spür- und erkennbar. Es lohnt sich die vorhandenen Strukturen zu nutzen und weiterzuentwickeln.

Insgesamt ist die Versorgung der Bevölkerung mit Einzelhandel und Dienstleistungsangeboten in der Gemeinde Beimerstetten noch ausreichend. Die wesentlichen Standorte liegen in der Bahnhofstraße, der Kirchgasse und im Gewerbegebiet im Norden der Gemeinde.

Auflistung der vorhandenen Angebote im Untersuchungsgebiet:

- Fachgeschäfte und –märkte, Handwerksbetriebe, Handel:
Getränkhandel, Bettenfachgeschäft, Blumenfachgeschäft, Bäckerei, Elektrofachmarkt, Raumausstatter, Fenstermontagebetrieb, Gebäudereinigung, Autohändler.
- Dienstleistungen:
Arztpraxis, Zahnarztpraxis, Sparkasse, Künstler, Gaststätte/Pension, Fahrschule, Gesundheitsdienstleistungen.

2.9 Gebäude- und Wohnungszustand

Die Erfassung und Beurteilung des Gebäudezustandes und die energetische Bewertung der Gebäude schafft in der Analyse ein wesentliches Beurteilungskriterium für die Sanierungserfordernis. Beurteilt wurden die Gebäude durch die fachliche Beurteilung in Form von Orts-Begehungen und der Auswertung der Fragebögen der Eigentümer.

Die Bewertung des Gebäudezustands durch die Eigentümer und Bewohner ist oftmals die eigene Einschätzung und Wahrnehmung. Die fachliche Bestandsanalyse (siehe Plan 10) kommt teilweise zu einer anderen Bewertung. Erhebliche Mängel weisen bereits Gebäude auf, die nicht dem aktuellen Stand der Technik an Energieverbrauch und Versorgungstechnik aufweisen. Die Anforderungen und Ziele des Bundes in Bezug auf Energieeinsparung und ökologischer, nachhaltiger Technik und Bauweise sind hier das Maß, das für die Bewertung angesetzt wird.

Die Gebäude wurden in drei Kategorien eingeteilt:

Stufe 1 - ohne Mängel/neuwertig:

Umfangreiche Modernisierungen sind bereits erfolgt oder es handelt sich um Neubauten, die in den letzten Jahren entstanden sind.

Stufe 2 - geringe Mängel:

Es sind Modernisierungs- oder Instandsetzungsarbeiten von geringer (Restmaßnahmen) bis mittlere Intensität notwendig

Stufe 3 – erhebliche Mängel:

Es sind umfangreiche Modernisierungs- und Instandsetzungsarbeiten vorwiegend zur energetischen Sanierung vorzunehmen, oder der Gebäudezustand ist insgesamt sehr

schlecht und der Erhalt ist grundsätzlich zu prüfen, wobei hier bei einer Neuentwicklung/Neubebauung des Grundstücks das Ortsbild und die Nutzung zu berücksichtigen sind.

Nach den festgelegten Kategorien ergibt sich folgender Modernisierungsbedarf:

	Anzahl	Anteil in %
Stufe 1 – ohne Mängel	23	10%
Stufe 2 – geringe Mängel	32	14%
Stufe 3 – erhebliche Mängel	175	76%

Insgesamt ergibt die fachliche Analyse des Gebäudebestands, dass im Untersuchungsgebiet ein erheblicher Modernisierungs- oder Neuentwicklungsbedarf vorhanden ist.

2.10 Grunddaten

Die Ergebnisse wurden durch Begehungen und Kartierung zwischen Juni 2020 bis März 2021 und aus Unterlagen der Gemeinde Beimerstetten ermittelt. Die Eigentümer und Betroffenen wurden mittels Fragebögen schriftlich gebeten Angaben zu den Grundstücken zu machen. Aus dieser Befragung konnten Angaben zu rund 50% der betroffenen Grundstücke gesammelt und ausgewertet werden.

Flächenverhältnisse

	Fläche	Anteil in %
Fläche Gemeindegebiet	1.434,00 ha	100,0 %
davon Fläche Untersuchungsgebiet	21,56 ha	1,5 %

	Fläche	Anteil in %
Fläche Untersuchungsgebiet	21,56 ha	100,0 %
davon öffentliche Straßen-/Wegeflächen	3,63 ha	16,8 %
Grundstücksflächen	18,00 ha	83,2 %

Flurstücke/ Eigentumsverhältnisse (eigene Erhebungen und Daten der Gemeinde)

	Anzahl
Gesamtzahl der Flurstücke	225
davon öffentliche Straßen- und Wegeflächen (Gemeinde + Land)	47
Anzahl der Flurstücke ohne Straßen- und Wegeflächen	200
davon im Eigentum der Gemeinde	18
davon im Eigentum von Firmen/Bahn/Kirche	14
Private Eigentümer	148

Im alten Ortskern sind unregelmäßige Grundstückszuschnitte, die charakteristisch für ein typisches Haufendorf sind, noch deutlich sichtbar. Die Struktur der Parzellierung der Grundstücke die sich ab 1850 bildete sind regelmäßiger, die erste Wohnbausiedlung in der Friedenstraße und im Lehenweg ist von kleinen Grundstücksgrößen geprägt.

Im Durchschnitt sind die 225 Flurstücke/Grundstücke 958 m² groß (beinhaltet auch die Straßenflächen), ohne Straßen- und Wegeflächen beträgt die durchschnittliche Grundstücksfläche 1.011 m².

Aus den Eigentümerdaten geht hervor, dass der überwiegende Anteil der Eigentümer im Untersuchungsgebiet (68 %) oder in der Gemeinde (19%) oder in einer der angrenzenden Gemeinden (9%) wohnt. Das sind insgesamt 96% aller privater Eigentümer im Untersuchungsgebiet. Es besteht vermutlich ein enger Bezug zum Wohnort und der Region, was sich positiv auf die Mitwirkungsbereitschaft zur Sanierung auswirken kann.

Bewohner, Wohnungen/Haushalte im Untersuchungsgebiet (eigene Erhebungen)

	Anzahl Wohnungen/Haushalte	Bewohner
Fragenbogenrücklauf ca. 50%	140	207
Hochrechnung (Datenbasis Fragebögen)	208	414

Nutzungen (eigene Erhebung)

	Anzahl
Anzahl Gebäude im Untersuchungsgebiet	346
davon Hauptgebäude	120
davon Nebengebäude	126
Leerstehende Zwischengenutzte Gebäude/Grundstücke	5
Anzahl der öffentlichen Einrichtungen und Kirchen	6
Anzahl Flächen Gewerbe/Dienstleistung/Handel	29
Anzahl landwirtschaftlich genutzte Flächen/Gebäude	30

Vier der Gebäude stehen teilweise oder komplett leer oder sind mit einer Zwischennutzung belegt. Es ist ebenfalls davon auszugehen, dass auch ein Teil der ehemals landwirtschaftlich genutzten Gebäude unter- oder fremdgenutzt sind oder leer stehen.

Im Untersuchungsgebiet ist überwiegend die Wohnnutzung vorhanden, jedoch sind an der Bahnhofstraße und Ulmer Straße eine Vielzahl an gewerblichen Nutzungen anzutreffen. Direkt an den Bahngleisen sind nur gewerbliche Nutzungen vorhanden. Im historischen Ortskern gibt es viele landwirtschaftliche Gebäude, die teilweise auch noch landwirtschaftlich genutzt werden.

Kulturdenkmale

Im Untersuchungsgebiet gibt es zwei Kulturdenkmale (siehe Plan 06), dies sind die evangelische Kirche St. Petrus und das Wohnhaus Bernstadter Straße 12.

3 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, Eigentümer und Betroffenen

3.1 Beteiligungskonzept

Die Beteiligung der Betroffenen und ihre Ansprache über Öffentlichkeitsarbeit sind unter anderem Voraussetzung für den Erfolg der Sanierung. Es ist wichtig, den Beteiligungsprozess auch während der Durchführung der Sanierung kontinuierlich fortzusetzen.

Beteiligung im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen

Im Mitteilungsblatt „Beimerstetter Nachrichten Nr.38/2020“ wurden die Bürger zur Sitzung des Gemeinderates am 24. September 2020 eingeladen. In der Sitzung wurde der Beschluss über den Beginn der vorbereitenden Untersuchungen und der Beschluss für einen Antrag auf ein Städtebauförderprogramm für das Untersuchungsgebiet gefasst. Die Beteiligung der Betroffenen im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen konnte aufgrund der COVID-19-Pandemie im weiteren Verlauf nur noch schriftlich erfolgen. Öffentliche Informationsveranstaltungen waren nicht möglich.

Die Grundstückseigentümer wurden Ende November 2020 anhand eines Fragebogens um Auskunft gebeten und erhielten einen Informations-Flyer über die Bedeutung und den Ablauf der vorbereitenden Untersuchungen und den weiteren Schritten.

Die Bewohner, Pächter und Mieter erhielten im gleichen Zeitraum ebenfalls per Postwurf einen Informations-Flyer und wurden gebeten ihre Anregungen und Ideen mitzuteilen.

Die Träger der öffentlichen Belange und ansässige Vereine wurden Anfang Dezember 2020 im Rahmen der Beteiligung nach § 139 BauGB über die Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen informiert. Sie wurden um Auskunft über beabsichtigte oder bereits eingeleitete Planungen und sonstige Maßnahmen gebeten, die für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme bedeutsam sein können.

Weitere geplante Beteiligung in der Durchführung

Im Rahmen der Durchführung der Sanierungsmaßnahme ist geplant, die Bürger bei den wesentlichen Rahmenplanungen und Maßnahmen im Gebiet über Bürgerinformationsveranstaltungen, gemeinsame Ortsbesichtigungen und weitere Beteiligungsformate zu informieren und deren Ideen und Anregungen in die Planungen miteinzubeziehen.

3.2 Träger öffentlicher Belange

Im Rahmen der Beteiligung nach § 139 BauGB wurden 39 Institutionen, Vereine und Verbände angeschrieben. Es gaben 17 Institutionen eine Stellungnahme ab.

Nachfolgend werden einige wesentliche Stellungnahmen kurz und zum Teil auszugsweise dargelegt.

Landratsamt Alb-Donau-Kreis (LRA)

Koordinierte Stellungnahme zu verschiedenen Themen:

Denkmalschutz:

Im Bereich des Sanierungsgebietes befindet sich die archäologische Verdachtsfläche „Siedlung Beimerstetten“. In diesem Bereich können Funde auftreten, die

Kulturdenkmale nach § 2 DSchG sind. Ebenso ist zu beachten, dass sowohl die Kirche St. Petrus, sowie die „abgegangene Hüle“ Kulturdenkmale sind. Der ehemalige Friedhof an der Kirche St. Petrus ist aktuell noch ein Prüffall.

Straßen: Anregungen und Hinweise

Bei der Anhörung zur Einbeziehungssatzung Beimerstetten „Nördlich der Bernstadter Straße“ wurde angeregt, auf der Nordseite der Kreisstraße K 7403 einen durchgängigen 1,5m breiten Gehweg zum geplanten Pflegeheim anzulegen und eine Fahrbahnverswenkung mit Querungshilfe zu bauen.

Die baulichen Veränderungen der Kreisstraße K 7403 sind mit der Planungsabteilung des Fachdienstes Straßen abzustimmen und von dort auch genehmigen zu lassen. Die Gemeinde Beimerstetten hat vor in Teilbereichen der Kreisstraße die Kanal- und Wasserleitungen zu erneuern. Evtl. Aufgrabungen, Durchpressungen oder sonstige Veränderungen an der Kreisstraße, insbesondere für die Verlegung von Anschlussleitungen der öffentlichen Ver- und Entsorgung dürfen erst nach Abschluss eines Gestattungsvertrages mit dem Landkreis Alb-Donau vorgenommen werden. Ein entsprechender Antrag ist direkt bei der Straßenmeisterei Langenau zu stellen. Nach der Plangenehmigung wird eine Vereinbarung aufgestellt in der die Durchführung der Baumaßnahme, die Kostenverteilung und die spätere Bau- und Unterhaltungslast geregelt wird. Inwiefern sich der Landkreis an den Kosten beteiligt wird derzeit geprüft.

Landwirtschaft:

In dem Untersuchungsgebiet befinden sich landwirtschaftliche Hofstellen. Im Rahmen von baurechtlichen Genehmigungsverfahren ist, ausgehend vom baurechtlichen Bestandschutz der Hofstellen, die Erheblichkeit der Geruchsimmissionen aus Tierhaltungsanlagen zu prüfen. Eine Geruchsimmissionsprognose vom 24.06.2019 der Fa. DEKRA Automobil GmbH liegt bereits vor. Dadurch können die einzuhaltenden Abstände zu neuen Vorhaben bereits in einer frühen Planungsphase abgeschätzt werden. Hierfür wird eine Abstimmung mit dem Fachdienst Landwirtschaft empfohlen.

Verkehr und Mobilität – ÖPNV:

Die Bushaltestelle Bahnhofstraße, welche sich im Untersuchungsgebiet befindet, ist beidseitig zum barrierefreien Ausbau vorgesehen (Straßenbaulastträger Gemeinde Beimerstetten).

Regierungspräsidium Freiburg – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau Hinweise, Anregungen oder Bedenken:

Geotechnik:

Das Plangebiet befindet sich auf Grundlage der am LGRB vorhandenen Geodaten im Verbreitungsbereich von Gesteinen der Mergelstetten-Formation, den Oberen Massenkalken und der Unteren Süßwassermolasse, die teilweise von Lösslehm und Holozänen Abschwemmmassen überlagert werden. Mit lokalen Auffüllungen vorangegangener Nutzungen, die ggf. nicht zur Lastabtragung geeignet sind, ist zu rechnen.

Mit einem oberflächennahen saisonalen Schwinden (bei Austrocknung) und Quellen (bei Wiederbefeuchtung) des tonigen/tonig-schluffigen Verwitterungsbodens ist zu rechnen. Verkarstungserscheinungen (offene oder lehmerfüllte Spalten, Hohlräume, Dolinen) sind nicht auszuschließen.

Grundwasser:

Auf die Lage des Planungsgebietes innerhalb der Schutzzonen III des rechtskräftig abgegrenzten Wasserschutzgebiets „Donauried-Hürbe“ der Landeswasserversorgung Stuttgart (WSG Nr. 425001) wird hingewiesen.

Regierungspräsidium Tübingen

Koordinierte Stellungnahme zu verschiedenen Themen

Landwirtschaft:

Aus landwirtschaftlich-fachlicher Sicht wird lediglich darauf hingewiesen, dass im Untersuchungsgebiet ggfs. noch Tierhaltungen vorhanden sein könnten, deren Emissionen bei den Planungen zu berücksichtigen sind.

Naturschutz:

Am Südostrand der Umgrenzung ist eine Kernfläche des Biotopverbunds mittlerer Standorte in den Untersuchungsbereich einbezogen. Diese Biotopverbundflächen setzen sich gürtelartig um den gesamten Süden des Entwicklungsgebiets fort und sollten in der weiteren Untersuchung berücksichtigt werden, sofern Auswirkungen durch die Erneuerungsmaßnahmen vorstellbar sind. Am Westrand entlang der Filstalbahn sind zudem geschützte Baumhecken einbezogen, die ggf. näher – u.a. auf die Artengruppe Vögel hin – zu untersuchen wären. An derartigen Bahnböschungen ist ein Vorkommen von Reptilien, resp. der Zauneidechse häufig. Nähere Aussagen hinsichtlich des Artenschutzes sind von hier aus ohne weitere Unterlagen nicht möglich.

Straßenbaubehörde:

Das Planfeststellungsverfahren zur Ortsumfahrung Beimerstetten ist eingeleitet. In den Planungsunterlagen zur L 1165 OU Beimerstetten ist in einem Bereich direkt angrenzend an den Umgriff der städtebaulichen Untersuchung ein bauzeitliches Zauneidechsenhabitat geplant (derzeit ist dort Acker). Dieses Interimshabitat muss 3 Jahre vor Baubeginn hergestellt werden und wird damit mind. 5 Jahre Bestand haben. Nach Abschluss der Baumaßnahmen werden die Eidechsen an die neue Straßenböschung umgesiedelt, und das Habitat kann wieder aufgelöst werden. Während dieser Zeit darf in das Schutzhabitat nicht eingegriffen werden.

Das Vorhabensgebiet liegt in einem Wasserschutzgebiet. Dies ist bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen. Für Detailfragen hierzu wird auf die untere Wasserbehörde verwiesen.

Deutsche Telekom Technik GmbH

Im Untersuchungsgebiet sind von uns zurzeit keine Maßnahmen beabsichtigt oder eingeleitet, die für die Sanierung bedeutsam sein können. Aus den beigefügten Plänen sind die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom ersichtlich. Sollte sich während der Baudurchführung ergeben, dass Telekommunikationslinien der Telekom im Sanierungsgebiet nicht mehr zur Verfügung stehen, sind uns die durch den Ersatz dieser Anlagen entstehenden Kosten nach § 150 Abs. 1 BauGB zu erstatten.

Vodafone BW GmbH

Gegen die o. a. Planung haben wir keine Einwände. Neu- oder Mitverlegungen sind nicht geplant. Wir weisen jedoch auf Folgendes hin: Im Planbereich befinden sich Versorgungsanlagen der Vodafone BW GmbH. Zudem teilen wir Ihnen mit, dass sich unsere Leitungen auch in angemieteten Rohranlagen der Deutschen Telekom befinden.

Eisenbahn-Bundesamt, Bundeseisenbahnvermögen und Deutsche Bahn AG

Innerhalb des Untersuchungsgebietes liegen auch planfestgestellte Flächen der DB Netz AG, welche der Planungshoheit der Kommune entzogen sind. Diese Flächen werden nach wie vor für die Abwicklung des Bahnbetriebes benötigt. ***Dem Einbezug dieser dem Bahnbetrieb gewidmeten Flächen in ein Sanierungsgebiet (§ 136 BauGB) widersprechen wir hiermit. Deshalb bitten wir die Flurstücke Nr. 2133 und 2133/8 aus dem Umgriff der vorbereitenden Untersuchungen herauszunehmen.***

Auf der nördlichen Teilfläche von Bahn-km 81,290 bis zum Empfangsgebäude werden in Abstimmung mit der Gemeinde zwei Lärmschutzwände erstellt. Auf der südlichen Teilfläche plant die DB Netz AG neue Anlagen. Diese Flächen sind nicht entbehrlich.

Die Zufahrt zu unserer Ladestraße auf Flst. Nr. 2133 erfolgt über die Tomerdingener Straße (Flst.Nr. 2134). Diese Zufahrtsmöglichkeit muss auch weiterhin gegeben sein. Südlich der Dornstadter Straße sind umfangreiche Ausbaumaßnahmen geplant: Zwischen dem Bahnhof Beimerstetten und dem Ubf Dornstadt werden neue Gleise gebaut und der bestehende Umschlagbahnhof wird vergrößert. In dem Zuge muss auch das bestehende Stellwerk als ESTW erneuert werden. Ein ESTW-Gebäude ist ebenfalls südlich der Dornstadter Straße, westlich der Bahn ca. bei km 82,350 geplant. Auf die durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehenden Immissionen (insbesondere Luft- und Körperschall usw.) wird vorsorglich hingewiesen. Wir bitten Sie, uns die Abwägungsergebnisse zu gegebener Zeit zuzusenden und uns an dem Verfahren weiterhin zu beteiligen.

Das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) ist von dem im Betreff genannten Sanierungsverfahren nicht direkt betroffen. Entlang der betroffenen Bahnstrecke und im Umfeld des Bahnhofsbereichs befinden sich aber einige beschränkt persönliche Dienstbarkeiten zugunsten des BEV auch auf Nachbargrundstücken entlang der bestehenden Trasse, die bei Veränderungen der augenblicklich bestehenden Grundstücksverhältnisse in das Verfahren mit einbezogen werden müssen.

IHK Ulm

Die Industrie- und Handelskammer Ulm hat im Anhörungsverfahren gem. § 139 zu der ergänzenden vorbereitenden Untersuchung keine Bedenken vorzubringen. Die IHK Ulm weist vorsorglich darauf hin, dass durch die geplanten Sanierungsmaßnahmen das örtliche Gewerbe in seiner Entwicklung nicht beeinträchtigt werden darf. Wir gehen davon aus, dass die Sanierungstreuhand GmbH bei ihren vorbereitenden Untersuchungen betroffene Mitgliedsunternehmen der IHK Ulm einbezieht und deren Belange berücksichtigt.

Handwerkskammer Ulm

Die Handwerkskammer Ulm hat keine Bedenken und Anregungen vorzutragen, solange keine nachteiligen Auswirkungen auf Betrieb des Handwerks zu befürchten sind, beispielsweise durch neue Wohnnutzung und des erforderlichen Immissionsschutzes. Wir bitten um Mitteilung dieser Betriebe, falls dies nicht auszuschließen ist, so dass

gegebenenfalls unter Hinzuziehung unserer Beratungsleistung eine Lösung gefunden werden kann.

3.3 Befragung der Eigentümer und Betroffenen

Die Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen ist in der Vorbereitungsphase zur Sanierung nur annäherungsweise zu ermitteln. Aufgrund der COVID-19-Pandemie konnte die Befragung nur schriftlich erfolgen. Die Bewohner, Mieter und Pächter erhielten eine Informationsflyer mit der Bitte Ihre Anregungen, Bedenken oder Ideen mitzuteilen. Die Eigentümer erhielten postalisch einen Fragebogen zugesandt, dieser stand auch online auf den Internetseiten der Gemeinde Beimerstetten und der Sanierungstreuhand Ulm zum Download zur Verfügung.

Von den Bewohnern, Mietern und Pächtern war die Mitwirkungsbereitschaft sehr gering, dies ist sicherlich darauf zurückzuführen, dass während des Untersuchungszeitraumes keine öffentliche Informationsveranstaltung möglich war. Es konnte somit nicht vermittelt werden, wie wichtig das Engagement der Bewohner für die Erneuerung ist. Die Motivation sich zu engagieren und eine Rückmeldung zu geben war somit sehr gering.

Die Eigentümer konnten direkt angeschrieben werden, sie erhielten Fragebögen zu folgenden Themen:

- Fragen zum Grundstück und zum Gebäude
- Fragen zum Haushalt und zu den Wohnungen
- Fragen zum Betrieb

Neben den Fragen zum Gebäude und zum Wohnungszustand und der Nutzung wurden auch noch folgenden Themen abgefragt, die für die Sanierung wichtig sind:

- Sind Veränderungen auf oder mit den Grundstücken geplant,
- Gibt es Interesse an einem Nah-/Fernwärmeanschluss,
- Bewertung des Wohnumfeldes im Untersuchungsgebiet,
- Grundsätzliche Mitwirkungsbereitschaft und Interesse an der Sanierung.

In den meisten Fragestellungen wurden Antwortmöglichkeiten vorgegeben (Ankreuzmethode oder Angabe einer Anzahl) oder es wurde nach der Einschätzung mittels „Schulnoten“ gefragt. Es gab nur wenige Meinungsfragen, die frei beantwortet werden konnten.

Die Mehrzahl der Fragebögen wurde meist vollständig ausgefüllt. Es gab jedoch eine Zurückhaltung bei den Meinungsfragen, dies ist aber bei der Beantwortung von Fragebögen nicht ungewöhnlich. In der weiteren Auswertung beziehen sich die Angaben nur auf die Antworten der Eigentümer, die tatsächlich Angaben gemacht haben.

3.3.1 Mitwirkungsbereitschaft

Von 178 privaten Grundstücken wurden zu 93 Grundstücken oder Gebäuden von den Eigentümern die Fragebögen ausgefüllt.

Die Rücklaufquote der Fragebogenaktion liegt somit bei knapp über 52%, das ist aufgrund der Bedingungen im Zeitraum der Erhebungen ein sehr gutes Ergebnis. Grundsätzlich lässt dies darauf schließen, dass bei den Eigentümern ein großes Interesse an der beabsichtigten Erneuerungsmaßnahme „Bahnhofstraße-Ortsmitte“ besteht.

Auf die Frage, ob die Eigentümer mit Ihrem Grundstück selbst bei der Sanierung mitwirken möchten, liegt die Mitwirkungsbereitschaft bei rund 47%.

3.3.2 Nutzung

Die Gebäude im Untersuchungsgebiet sind zu rund 70% ganz oder teilweise eigengenutzt, nur 15% der Gebäude sind vollständig vermietet oder verpachtet.

Die Nutzungen der Gebäude sind zu ca. einem Drittel Wohn- und Geschäftshäuser und zu einem Drittel reine Wohnhäuser.

3.3.3 Veränderungsabsichten und Bewertung des Gebäudezustands

Die Hälfte der Eigentümer plant keine Veränderungen an den Gebäuden oder mit dem Grundstück selbst. Rund 25% der Eigentümer planen kleinere oder größere Modernisierungs- oder Umbaumaßnahmen. Die Themen Umnutzung, Abbruch oder Verkauf sind nur zu 6% für die Eigentümer relevant. Aus den Antworten lässt sich schließen, dass nicht mit sehr umfangreichen Veränderungen zu rechnen ist.

Es sollten mittels Noten der Gesamteindruck des Gebäudes und Gebäudeteile beurteilt werden. Note 1 = gut/neuwertig, Note 2 = geringe Mängel, Note 3 = erhebliche Mängel, Note 4 = substanzielle Mängel
Die eigene Bewertung des Gebäudezustandes stellt sich wie folgt dar:

- 38% beurteilen ihre Gebäude mit Note 1,
- 51% beurteilen ihre Gebäude mit Note 2,
- 11% beurteilen ihre Gebäude mit Note 3,
- 0% beurteilen ihre Gebäude mit Note 4.

Die eigene Bewertung spiegelt sich nicht in der fachlichen/objektive Analyse (siehe Plan 10) wider. Ein Anreizprogramm für private Investitionen für Gebäude oder Grundstücksveränderungen im Rahmen der Sanierung könnte eventuell die Motivation der Eigentümer stärken.

Ein prägendes Element der Sanierung ist oftmals ein reger Grundstücksverkehr. Hier könnten sich viele Potentiale ergeben. Jedoch nur 2% der Eigentümer planen ihr Grundstück zu veräußern. Immobilien und Grundstücke sind u. a. aufgrund des niedrigen Zinsniveaus seit über 10-15 Jahren als Anlage sehr begehrt. Die Verkaufsbereitschaft von Grundstücken ist auf sehr niedrigem Niveau und für Käufer ist der Kauf sehr teuer. Es ist damit zu rechnen, dass es kaum Grundstückverkehr während der Sanierung geben wird. Um einen Anreiz zu schaffen, die Entwicklungspotentiale der Grundstücke besser zu nutzen, könnten Anreizprogramme für Eigentümer während der Sanierung eine Möglichkeit darstellen. Mögliche Anreizprogramme können aber nur unter der Bedingung erfolgen, wenn diese finanzierbar sind und der Priorisierung der wichtigen Maßnahmen insgesamt nicht entgegenstehen.

3.3.4 Stellplätze

In der Gemeinde wird immer wieder die Parkplatzthematik, vorallem in der Ortsmitte und in der Bahnhofstraße diskutiert. Es wurde deshalb bei den Eigentümern nach den vorhandenen Garagen und Stellplätzen gefragt, und ob gegebenenfalls ein weiterer Bedarf an privaten Stellplätzen besteht.

Laut den Angaben der Eigentümer gibt es auf den Grundstücken 189 offene Stellplätze und 98 Garagenstellplätze. Insgesamt sind dies bei 75 Grundstücken, die hierzu eine Antwort gegeben haben, 287 Stellplätze. Jedes Grundstück hat somit im Durchschnitt rund drei private Stellplätze. Nur 8 Eigentümer gaben an, einen zusätzlichen Bedarf an einem Stellplatz zu haben.

Insgesamt lässt das Ergebnis die Schlussfolgerung zu, dass es im Untersuchungsgebiet grundsätzlich eine genügende Anzahl von Stellplätzen gibt. Bei der geplanten Aufwertung der öffentlichen Räume spielt das Thema der Schaffung von Stellplätzen eine eher untergeordnete Rolle.

3.3.5 Nutzung von regenerativen oder umweltschonenden Energien

Insgesamt setzten 28 Eigentümer bereits regenerative oder umweltschonende Technologien in ihren Gebäuden ein. Aufgrund der umweltpolitischen Zielsetzungen ist hier noch ein großes Potential im Gebiet vorhanden.

Auf die Frage, ob es Interesse an einem Fern-/Nahwärmeanschluss gibt, gaben immerhin 25 Eigentümer an, dass Sie Interesse an dieser umweltschonenden Technologie hätten. In der Gemeinde wurde diese Thematik bereits in einer öffentlichen Sitzung des Gemeinderates behandelt, da ein privater Investor angedeutet hat, dass er diese Investition in der Gemeinde tätigen möchte. Im Rahmen der Durchführung der Sanierung ist zu empfehlen, diese Thematik nochmals genauer zu untersuchen.

3.3.6 Bewertung des Wohnumfeldes

Die Eigentümer wurden zu den Themen Ortsbild, Gestaltung von Straßen, Belästigung durch Verkehr, Spiel- und Freiflächenangebot, Parkplatzangebot, Qualität der Radwegeverbindungen, Qualität der Fußwegeverbindungen, Dienstleistungsangeboten und Einkaufsmöglichkeiten befragt. Diese sollten mittels Schulnoten von Note 1 (sehr gut) bis Note 5 (mangelhaft) bewertet werden.

	Durchschnitts - Note
Ortsbild	2,6
Gestaltung von Straßen	2,8
Belästigung durch Verkehr	3,8
Spiel- und Freiflächenangebot	2,3
Parkplatzangebot	2,9
Qualität der Radwegeverbindungen	3,5
Qualität der Fußwegeverbindungen	2,4
Dienstleistungsangebote	2,7
Einkaufsmöglichkeiten	2,7

Es fällt auf, dass die Bewertung der Eigentümer hier im Durchschnitt nur mit der Note „befriedigend“ ausfällt, der Zustand der eigenen Gebäude und Grundstücke aber zu ca. 90% mit gut bzw. sehr gut bewertet wurden. Insgesamt scheint es, dass die Beurteilung

der öffentlichen Infrastruktur und das Erscheinungsbild des Ortes kritischer beurteilt werden.

Auch die Parkplatzthematik schneidet hier nur mit der Note 3 ab, im Vergleich zu den Angaben der eigenen Bedarfe. Dies ist bei der weiteren Durchführung der Sanierung, vor allem bei geplanten Neugestaltungen des öffentlichen Raumes nochmals detailliert zu untersuchen.

Die Thematik, Qualität der Radwegverbindungen, schneidet bei den Eigentümern sehr schlecht ab. Hier scheint ein besonders starker Bedarf an Verbesserungen zu bestehen. Ebenso scheint die Belästigung durch den Verkehr in der Wahrnehmung der Bewohner und Eigentümer sehr stark zu sein. Im Bereich der Durchgangsstraßen (K7403, L1165), die auch mit viel Fremdverkehr belastet ist, sollte dies bei den weiteren Planungen zur Sanierung berücksichtigt werden. Im Bereich der Gemeindestraßen im Untersuchungsgebiet hängt die verkehrliche Belastung überwiegend an den bestehenden Nutzungen der angrenzenden Grundstücke. Wie hier eine Verringerung der Lärmbelastung durch Verkehr erfolgen kann, sollte im Zuge von Aufwertungen im öffentlichen Raum genau geprüft werden. Ein Ansatz kann die Gestaltung, durch z. B. eine Temporeduzierung und mehr Grünstrukturen, sein.

3.3.7 Fragen zu den Betriebsstätten

Von allen eingegangenen Betriebsfragebögen plant nur ein Betrieb eine Veränderung, in diesem Fall soll der Betrieb aufgegeben werden. Alle anderen Betriebe sind grundsätzlich mit dem Zustand Ihres Betriebes und deren Geschäftsräume zufrieden. Auch das Betriebsumfeld, wie Parkierungsmöglichkeiten, Anlieferungsmöglichkeiten und allgemeines Erscheinungsbild des Umfeldes wird im Durchschnitt mit gut bewertet.

Dies lässt darauf schließen, dass die Bedingungen für die ansässigen Betriebe grundsätzlich gut sind. Der dauerhafte Erhalt und Stärkung dieser Nutzungsmischung im Gebiet wird in der Sanierung das Thema sein, um die Versorgungssicherheit der Gemeindebevölkerung weiterhin zu gewährleisten.

3.4 Sonstige Anregungen und Bemerkungen

Einige Eigentümer nahmen die Gelegenheit wahr, außerhalb der fest vorgegebenen Fragen Ihre Anregungen und Ideen zur Ortsentwicklung zu nennen, die sie gerne in der weiteren Durchführung berücksichtigt sehen würden.

Folgende Themen sind hier zu nennen:

- Infrastruktur | Obst und Gemüsemarkt, schnelles Internet, markierte Fläche für Rettungshubschrauberlandeplatz, Rückbau der Stromoberleitungen;
- Verkehrliche Themen | Unterführung zur Tomerdinger Straße, Verbesserung der Fuß- und Radwegeverbindungen, Verbesserung der Kreuzung Dornstadter-/Ulmer-/Bahnhofstraße, Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen, dringender Wunsch einer Ortsumfahrung für den Durchgangsverkehr (LKW), Verkehrsbremsende Umgestaltung der Ortseinfahrt Ulmer Straße;
- Bebauung - Keine Neubauten, weniger dichte Bebauung bei Neubauten;
- Verkehrslärm, störende Betriebe im Bestand.

3.5 Zusammenfassung der Ergebnisse

Träger öffentlicher Belange (TÖB)

Insgesamt stehen die TÖBs der Sanierung positiv gegenüber und bieten an, sich weiter an der Sanierung zu beteiligen, soweit die Themen die einzelnen TÖBs betreffen. Sie wollen weiter in die Themen der Sanierung bei der Durchführung involviert und gehört werden.

Lediglich das Eisenbahn-Bundesamt, das Bundeseisenbahnvermögen und die Deutsche Bahn AG beantragen zwei Flurstücke aus dem geplanten Sanierungsgebiet herauszunehmen, da diese ausschließlich der Nutzung durch die Bahn zur Verfügung stehen müssen, diese Flächen sind auch entsprechend gewidmet.

Eigentümerbefragung:

Die Eigentümer haben sich in sehr hohem Maße an der Fragebogenaktion beteiligt.

Erwartungsgemäß fallen die Einschätzungen der Eigentümer und die fachliche Bewertung der Gebäudezustände weit auseinander. Aus Sicht der Eigentümer besteht kein großer Veränderungs- oder Modernisierungsbedarf auf den eigenen Grundstücken. Insgesamt ist innerhalb des Untersuchungsgebietes, nach den aktuellen Daten, nicht zu erwarten, dass es bemerkenswerte Veräußerungen von Liegenschaften geben wird.

Die Wahrnehmung der Eigentümer, was den Aufwertungs- und Verbesserungsbedarf des öffentlichen Raums betrifft, ist jedoch vollkommen anders. Hier bestehen große Erwartungen an die Sanierung und an die Gemeinde, hier zügig tätig zu werden. Ebenso wurde in persönlichen Gesprächen mit den Eigentümern, oft nachgefragt, ob es Zuschüsse im Rahmen der Sanierung geben wird.

4 Sanierungskonzept

4.1 Funktions- und Substanzschwächen, Potentiale

4.1.1 Funktionsschwächen und -stärken des Untersuchungsgebietes

Innerhalb des Untersuchungsgebietes liegen folgende Funktionsschwächen vor:

- Sinkende Nutzungsmischung bzw. untergenutzte oder leerstehende Gewerbeflächen entlang der Bahnhofstraße, trotz zentraler Lage in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof,
- Abnehmendes Angebot an Einrichtungen der Nahversorgung trotz zentraler Lage,
- Schlechte verkehrliche Anbindung der Bahnhofstraße auf Grund der unübersichtlichen Kreuzungssituation mit Ulmer Straße,
- Zentrale Hofstellen in Ortsmitte (teilweise untergenutzt oder aufgegeben) beeinträchtigen emissionsbedingt und auf Grund landwirtschaftlicher Privilegierung räumliche Entwicklungspotentiale,
- Bahnhofsgebäude samt Umfeld sind gestalterisch und funktional in einem sehr schlechten Zustand und werden ihrer Funktion nicht gerecht,
- Unattraktive Straßenräume mit in Teilen geringen Gehwegbreiten und hohem Anteil an ruhendem Verkehr im Straßenraum,
- Verkehrliche Situation: Nur wenige Wegebeziehungen zwischen Bahnhofstraße und Ortskern, die allesamt entlang von Straßenflächen verlaufen,
- Geringer Anteil an Grün- und Freiräumen sowie Grünstrukturen,
- Verlärmung im Bereich entlang der Bahnanlagen und im Bereich der Durchgangsstraßen,
- Es fehlt an zentralen öffentlichen Räumen mit belebenden Randnutzungen, die als Orte der Begegnung und des Austauschs dienen. Hierzu gehören auch öffentliche Grünflächen.

Als Funktionsstärken sind zu benennen:

- Zentrale Lage des Plangebietes in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und zu den öffentlichen und sozialen Einrichtungen,
- Gute verkehrliche Anbindung an die überörtlichen Verkehrswege und den öffentlichen Personennahverkehr (Bus und Bahn).

4.1.2 Substanzschwächen und -stärken des Untersuchungsgebietes

Innerhalb des Untersuchungsgebietes liegen folgende Substanzschwächen vor:

- Energetisch unzureichende Bausubstanz der 1950er bis 1980er Jahre, von den rund 220 Baukörpern im Untersuchungsgebiet sind 95 % vor 1995 errichtet worden,
- Hoher Anteil an Baukörpern mit erheblichen Mängeln, d.h. Großteil der Gebäude mit erheblichen Sanierungsbedarf vorallem aus energetischen Gesichtspunkten,
- Zunehmender Anteil an zwischen- oder untergenutzten Gebäuden; besonders betroffen landwirtschaftliche Hofstellen in Ortsmitte; dadurch teilweise geringe Gestaltungsqualität der Gebäude und Freiflächen.

4.1.3 Potentiale

Trotz der genannten Substanz- und Funktionsschwächen zeigt das Ergebnis der Bestandsaufnahme aber auch deutliche Potentiale für die Entwicklung des Plangebietes auf:

- Erhöhter Anteil an Grundstücken die unbebaut oder nur teilweise bebaut sind, stellt großes Potential für Innenentwicklung dar,
- Verkehrliche Belastung innerhalb des Plangebietes auf Grund des Durchgangsverkehrs kann durch die geplante Ortsumgehung der L1165 deutlich reduziert werden; verringerte Verkehrszahlen vergrößern funktionale und gestalterische Spielräume bei der Weiterentwicklung der Durchgangsstraßen;
- Einbindung des Bahnhofs Beimerstetten in das Linienkonzept der Regio-S-Bahn Donau-Iller stärkt Anbindung an regionalen öffentlichen Nahverkehr und steigert die Standortqualität als Wohnstandort,
- Bahnhofstraße samt angrenzender Bebauung kann als Rückgrat zwischen Bahnhof und Ortsmitte mit attraktivem Wohnraum und ergänzenden gewerblichen Nutzungen gestärkt werden,
- Die Entwicklungen im Bereich des Bahnhofs und das geplante Bürgerhaus in der Ortsmitte stellen Potentialprojekte mit Impulswirkung für das gesamte Untersuchungsgebiet dar,
- Die Gemeinde verfügt über mehrere Schlüsselgrundstücke für die städtebauliche Erneuerung, die durch weitere Erwerbe, Neuordnung und Überplanung für Wohnungsbau vorangetrieben werden kann,
- Bestehende Infrastruktureinrichtungen können durch Modernisierung, Ergänzung oder Neubau gestärkt werden und profitieren von den allgemeinen Entwicklungen im Zusammenhang mit der städtebaulichen Erneuerungsmaßnahme,
- Untergenutzte Grundstücke unter anderem entlang Bahnhofstraße stellen Flächenpotentiale für Wohnraumentwicklung mit vielfältigem Angebot an Wohnformen dar,
- Ortsmitte kann durch behutsame städtebauliche Nachverdichtung, Aufwertung des öffentlichen Raums und ergänzende belebende Nutzungen wie z.B. Bürgerhaus und Pflegeheim auf den vorhandenen Flächenpotentialen im Sinne der Innenentwicklung gestärkt werden,
- Bauliche Struktur des Haufendorfes im Ortskern bietet mit großflächigen Grundstücken vielfältige bauliche Entwicklungsmöglichkeiten auch im Sinne der Innenentwicklung,
- Durch die Stärkung der Infrastruktureinrichtungen und deren Vernetzung können neue identitätsbildende Orte entstehen.

4.2 Ziele

Auf Grundlage, der im Rahmen der Analyse der Funktions- und Substanzschwächen gewonnenen Erkenntnisse, können zum aktuellen Stand der VU folgende Sanierungsziele abgeleitet werden:

- Aufwertung von Straßenräumen, ggf. mittels Verkehrsberuhigung in Teilbereichen,
- Stärkung der Wohnnutzung, Ausbau des Wohnraumangebots und Steigerung der Wohnraumvielfalt auch mittels neuer Wohnformen und im Sinne der Innenentwicklung,

- Erhalt und Stärkung der Nutzungsmischung, unter anderem durch Ausbau des Angebots an Einzelhandel, Dienstleistung und soziale Einrichtungen entlang Bahnhofstraße und in Ortsmitte,
- Bewältigung der Begleiterscheinungen des landwirtschaftlichen Strukturwandels durch Weiterentwicklung der Hofstellen in der Ortsmitte,
- Weiterentwickeln attraktiver und zentraler Wohnstandorte in der Ortsmitte durch Neubau im Sinne der Innenentwicklung,
- Schaffung neuer zentraler öffentlicher Räume als identitätsstiftende Orte der Begegnung und des Austauschs, teilweise mit belebenden Randnutzungen
- Verbesserung des Ortsbildes durch Sanierung oder Neubau,
- Teilweise Nachverdichtung der baulichen Strukturen entlang der Bahnhofstraße
- Stärkung der funktionalen und städtebaulichen Zusammenhänge zwischen dem Bahnhof, der Bahnhofstraße und dem Ortskern,
- Stärkung des Fußgänger- und Radverkehrs u.a. durch Ausbau des Wegenetzes,
- Reduzierung und Beruhigung des motorisierten Individualverkehrs vor allem im Bereich der Durchgangsstraßen,
- Regulierung der Parkierungssituation,
- Ausbau des Angebots an alternativen Mobilitätsformen mit Elektroladestationen und Sharing-Modellen,
- Allgemeiner Klimaschutz und Verminderung des CO₂-Ausstoßes durch energetische Verbesserung der Bestandsbebauung,
- Aktivieren der Bewohnerschaft und örtlichen Akteure für die Beteiligung an der Ortserneuerung.

4.3 Entwicklungskonzept, Rahmenplan Bahnhofstraße, Planungsvorgaben

4.3.1 Entwicklungskonzept

Aufbauend auf den Erkenntnissen der vorliegenden vorbereitenden Untersuchungen wurde ein Entwicklungskonzept für das Untersuchungsgebiet erarbeitet, dass die Schwerpunkte der zukünftigen Maßnahmen definiert und verortet (siehe Plan 12).

Das Entwicklungskonzept stellt hierfür die Flächen mit besonderen Entwicklungspotenzialen dar, und unterscheidet zwischen

- Flächen mit Entwicklungspotential im Bestand, die durch Sanierungsmaßnahmen und bauliche Erweiterungen im Sinne der Nachverdichtung entwickelt werden sollen,
- Flächen mit Entwicklungspotential für neuen Wohnraum,
- Flächen mit Entwicklungspotential für gewerbliche, soziale oder gemischte Nutzung aus Wohnen und Gewerbe,
- Flächen mit Entwicklungspotential in gemeindlichem Eigentum, die prädestiniert sind für sogenannte Impulsprojekte wie beispielsweise ein Bürgerhaus oder die Aufwertung des Bahnhofsareals.

Im Bereich der Ortsmitte werden Bereiche definiert, in denen die Weiterentwicklung landwirtschaftlicher Hofstellen ggf. mit Umnutzung eine der zentralen Entwicklungsaufgaben darstellt.

Entlang der zentralen, ortsbildprägenden Straßenräume formuliert das Entwicklungskonzept die Zielvorgabe das Ortsbild durch Sanierung, Neubau und Nachverdichtung zu stärken. Ergänzend wird entlang der Bahnhofstraße auf den Umgriff des städtebaulichen Rahmenplans „Bahnhofstraße“ verwiesen, der in diesem Bereich detaillierte Entwicklungsvorstellungen aufzeigt. Nachrichtlich wird zudem die als ortsbildprägend eingestufte Bebauung dargestellt.

Darüber hinaus stellt das Entwicklungskonzept die öffentlichen Räume in Form von wichtigen Wege- und Straßenbeziehungen sowie die auszubauenden Grünstrukturen dar. Zudem werden drei Bereiche definiert, die sich auf Grund ihrer Lage und Frequenz besonders als identitätsstiftende Plätze eignen. Weiteres wichtiges Entwicklungsziel im Zusammenhang mit öffentlichen Räumen ist die Sicherung und Aufwertung der innerörtlichen Grünflächen, die im Entwicklungskonzept dargestellt sind.

4.3.2 Städtebaulicher Rahmenplan Bahnhofstraße

Für den Bereich entlang der Bahnhofstraße wurde darüber hinaus ein städtebaulicher Rahmenplan ausgearbeitet (siehe Plan 11), der Zielvorgaben für die bauliche Entwicklung auf den Grundstücken entlang der Bahnhofstraße sowie für die räumlich funktionale Gliederung des Straßenraums formuliert.

Im Bereich der Bebauung verfolgt der städtebauliche Rahmenplan das Ziel durch klare bauliche Fluchten entlang der Bahnhofstraße den Straßenraum klarer zu fassen und hierdurch stärker zu definieren. Dies erfolgt zum einen durch ein im Vergleich zur bestehenden Situation Heranrücken der zukünftigen Baukörper an die Straßenfläche mit einem Mindestabstand von 3,50 m und zum anderen durch eine bauliche Nachverdichtung mittels größerer Baukörper und einer baulichen Ausrichtung entlang der Straßenflucht. Als Vorschlag zur Bewältigung des im Zusammenhang mit Mehrfamilienhäusern zunehmenden Bedarfs an Stellplätzen auf den Grundstücken, stellt der städtebauliche Rahmenplan Grundstücke dar, die sich auf Grund ihrer Größe und ihres Zuschnitts für eine Bebauung mit Tiefgaragen eignen.

Neben der baulichen Entwicklung auf den privaten Grundstücken trifft der städtebauliche Rahmenplan Aussagen zur zukünftigen Gliederung des Straßenraums mit 6 m breiter Verkehrsfläche sowie mindestens 1,75 m breitem Gehwegbereich. Darüber hinaus werden je nach zur Verfügung stehender Straßenbreite Zonen für öffentliche Stellplätze und straßenbegleitende Baumstandorte dargestellt.

4.3.3 Planungsvorgaben

Im Zusammenhang mit der baulichen Analyse der bestehenden ortsbildprägenden Bebauung wurden Vorgaben für das Maß der baulichen Nutzung bei zukünftigen Neubauprojekten definiert:

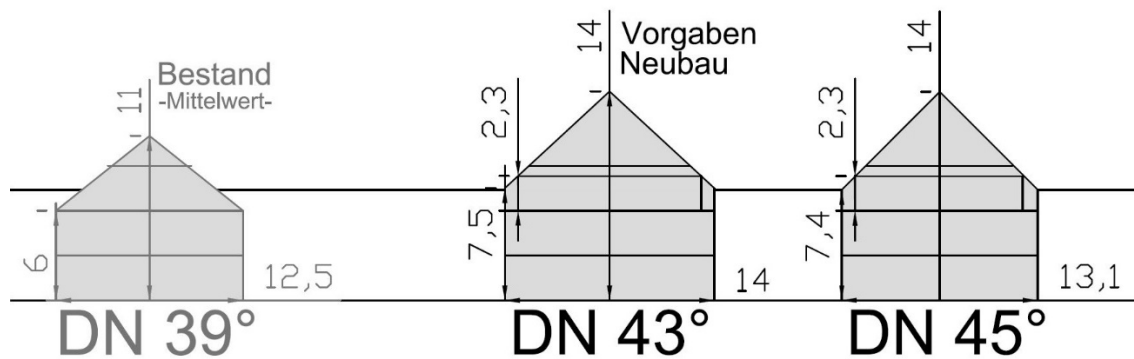
Baukörper dürfen maximal drei Vollgeschosse haben, wobei das dritte Vollgeschoss als Dachgeschoss in Erscheinung treten muss.

Die baulichen Vorgaben zum Maß der baulichen Nutzung lauten: Die Traufhöhe darf max. 7,50 m und die Firsthöhe max. 14 m betragen. Die Gebäudetiefe ist auf max. 14 m und die Gebäudelänge max. 25 m begrenzt.

Als Dachform wird das Satteldach mit einer Dachneigung zwischen 35° und 45° vorgegeben, andere Dachformen sind nicht zulässig.

In Abhängigkeit der Grundstückslage, des Grundstückszuschnitts und den Nutzungen im näheren Umfeld. Ist in besonderen begründeten Einzelfällen eine Abweichung der maximalen Traufhöhe oder der Dachneigung möglich, insbesondere dann, wenn in den Neubauvorhaben eine Nutzung oder Sondernutzung geplant ist, die zur Erreichung der Ziele im Sanierungsgebiet erforderlich sind. Die Vorgaben sind als Rahmen für die Beurteilung der Neubauvorhaben im Sanierungsgebiet zu sehen. Die abschließende

Beurteilung erfolgt im Rahmen der Baugenehmigung und der Sanierungsrechtlichen Genehmigung.



Ziel der formulierten Vorgaben ist es bei Neubauvorhaben ein, anhand der bestehenden Bebauung abgeleitetes bauliches Maß der Baukörper zu definieren, um deren Einfügen in den baulichen Bestand zu gewährleisten und hierdurch das Ortsbild von Beimerstetten zu sichern.

4.4 Maßnahmenkonzept

Das Maßnahmenkonzept berücksichtigt die herausgearbeiteten Ziele der vorbereitenden Untersuchungen und das Entwicklungskonzept für das Sanierungsgebiet.

Generell ist innerhalb des Sanierungsgebietes:

- das Ortsbild zu stärken;
- durch die Sanierung der Bestandsbebauung die bauliche und energetische Qualität der Baukörper zu steigern;
- Grünflächen und Strukturen im Sinne des Klimawandels und der Stadtökologie zu stärken und auszubauen;
- Im Sinne der Innentwicklung durch Nachverdichtung neuen Wohnraum zu schaffen und neue ortsbildprägende Strukturen zu entwickeln;
- in Teilbereichen die öffentlichen Räume funktional, gestalterisch und barrierefrei aufzuwerten;
- Öffentliche Räume zu schaffen, die eine identitätsstiftende Wirkung haben und als Orte der Begegnung und des Aufenthalts dienen;
- durch die Stärkung der Infrastruktureinrichtungen und deren Vernetzung können neue identitätsbildende Orte entstehen.

Für den Bereich der Ortsmitte sind darüber hinaus:

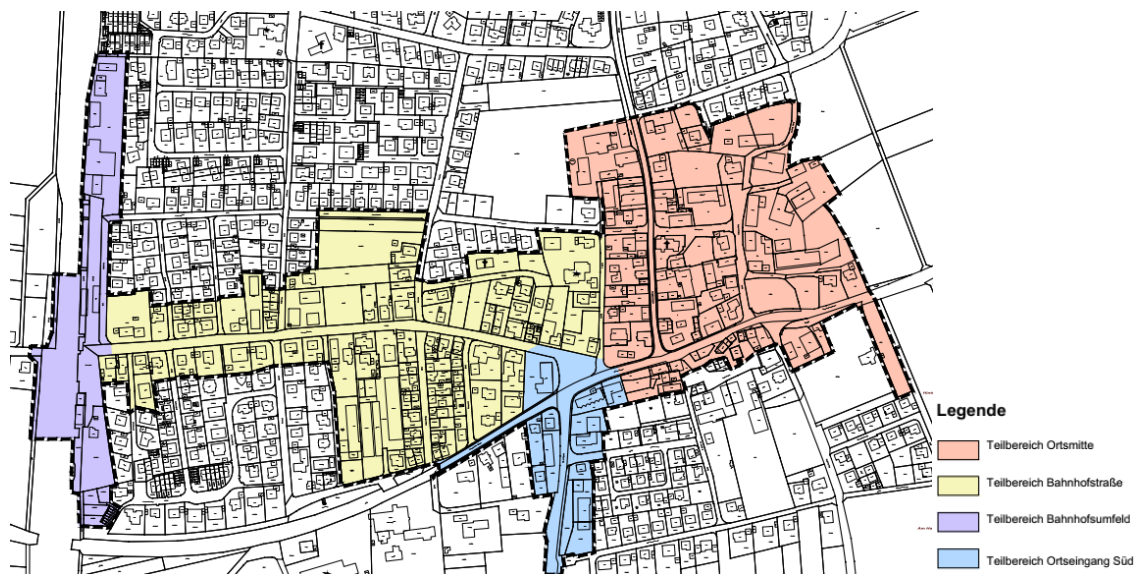
- Grundstücke in gemeindlichem Eigentum für die Entwicklung von Impulsprojekten zu nutzen; Impulsprojekte sind bauliche Vorhaben, die über die eigene Grundstücksfläche hinaus positive Impulse für die umgebende Ortsmitte haben, beispielsweise durch öffentliche, belebende Nutzungen oder attraktive Wohnflächen;
- weitere Grundstücke, die ein hohes Potential für die Entwicklung der Ortsmitte aufweisen, durch die Gemeinde zu erwerben;
- die bauliche Weiterentwicklung der bestehenden Hofstellen durch Sanierung, Abbruch und Neubau oder Nachverdichtung unter Bewahrung der historischen Strukturen zu forcieren.

Für den Bereich entlang der Bahnhofstraße sowie für die angrenzenden Flächen zwischen Dornstadter Straße und Neue Straße sind:

- bauliche Weiterentwicklung der Bebauung entlang der Bahnhofstraße durch Sanierung, Nachverdichtung oder Abbruch und Neubau unter Berücksichtigung der Darstellungen des städtebaulichen Rahmenplans;
- Bei der baulichen Entwicklung entlang der Bahnhofstraße ist auf Erhalt und Ausbau der Nutzungsmischung Wert zu legen und die Bahnhofstraße wieder als Rückgrat Beimerstettens zu stärken;
- Grundstücke mit hohem Entwicklungspotential für Impulsprojekte zu nutzen;
- Bestehende Grünfläche an Bahnhofstraße in ihrer Nutzung und Qualität zu sichern;
- Straßenbegleitende Grünstrukturen stärken und ausbauen.

Im Bereich der südlichen Ortseinfahrt samt dem Kreuzungsbereich Ulmer Straße - Dornstadter Straße – Bahnhofstraße sind:

- die Planungen des Kreuzungsbereichs Ulmer Straße – Bahnhofstraße – Dornstadter Straße durch vertiefte städtebauliche Untersuchungen zu konkretisieren;
- das gemeindliche Grundstück an Kreuzung als identitätsstiftendes Impulsprojekt zu entwickeln;
- Grundstücke mit Entwicklungspotential an der Ulmer Straße zu entwickeln und der südliche Ortseingang Beimerstettens baulich zu betonen.



Es ist üblich, dass im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen erstellte Sanierungskonzept im Rahmen der Sanierungsdurchführung später anzupassen und zu konkretisieren, z.B. durch vertiefte Planungen für Teilbereiche.

Im Gesamtmaßnahmenplan (siehe Plan 13) sind u. a. folgende Schwerpunktthemen berücksichtigt, die sich überwiegend bereits im Sanierungsgebiet „Ortskern“ dargestellt haben, aber noch nicht umgesetzt werden konnten.

Die wesentlichen Maßnahmen im öffentlichen Raum sind,

- die Entwicklung der Ortsmitte mit dem Neubau eines Bürgerhauses und die Aufwertung des öffentlichen Raums im Bereich Kirchgasse und Vordere Straße,

einschließlich der Neuordnung und Herstellung öffentlicher Stellplätze, zur Schaffung eines lebendigen, identitätsstiftenden Ortes.

- die Aufwertung der Bahnhofstraße als zentrale Achse zwischen Bahnhof und historischem Ortskern;
- die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes, mit dem Ziel, den ruhenden Verkehr neu zu ordnen und so die Gestaltungsqualität für alle Nutzer - insbesondere für die Anwohner/-innen und die Gewerbetreibenden - zu erhöhen. Dadurch soll ein lebendiges Zentrum gefördert und die Nahversorgung auch für die Zukunft gesichert werden.
- die Umgestaltung der zentralen Kreuzungsbereiche „Ulmer Straße – Bahnhofstraße – Dornstadter Straße, Breitinger Straße und Bernstadter Straße, und Ortseingang Ulmer Straße zur Stärkung der Übersichtlichkeit und Verringerung der Beeinträchtigungen durch den Durchgangsverkehr.

Die Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes ist abhängig von den Planungen der Deutschen Bahn. Erst mit der Fertigstellung der neuen Bahnsteige kann auch die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes erfolgen. Der Umbau der zentralen Kreuzungsbereiche dagegen hängt von der geplanten Umgehungsstraße ab, für die das Land zuständig ist. Sobald diese Maßnahme realisiert ist, gibt es eine große Bandbreite an Gestaltungsmöglichkeiten. Für diese Maßnahmen bietet es sich an, im Vorfeld einen Wettbewerb zur Freiraumgestaltung durchzuführen, um eine Vielzahl an Lösungsmöglichkeiten für die jeweilige städtebauliche Situation zu erhalten.

Für die Durchführung der konkreten Maßnahmen wird empfohlen geeignete Formate der Bürgerbeteiligung und -information zu entwickeln. Dies ist für den langfristigen Erfolg und die Akzeptanz bei den Bürgern und Bürgerinnen wichtig.

Die Umsetzung der Ziele im Bereich der energetischen Modernisierung des Gebäudebestands und die Nutzung der Potentiale im Bereich von Weiterentwicklungsmöglichkeiten von privaten Grundstücken im Gebiet sollen durch die Eigentümer überwiegend selbst finanziert werden.

Zur Unterstützung der Eigentümer zur Umsetzung dieser Ziele sind folgende begleitenden Maßnahmen geplant.

- Beratung der Eigentümer und Bürgerinformation zu KfW-Energieeffizienzförderprogrammen, auch im Zusammenhang mit einer geplanten, privat finanzierten Nahwärmeversorgung in der Bahnhofstraße. Die Regionale Energieagentur Ulm kann hier hinzugezogen werden.
- Nutzung der steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten für umfassende Modernisierungen bei Bestandsgebäuden.
- Beratung der Eigentümer hinsichtlich einer möglichen Neuordnung, Sanierung oder Umnutzung untergenutzter oder brachliegender Grundstücke.

Durch die geplanten Maßnahmen im Sanierungsgebiet kann grundsätzlich Neubauland eingespart werden, da der Ortskern über ein großes Potenzial an geeigneten Flächen verfügt, die durch Überplanung der Bestandsbebauung, durch behutsames Ergänzen, durch Teilabbrüche und Umnutzung effizienter genutzt werden könnten.

Ziel ist es, die vorhandene Nutzungsmischung im Ortskern und in der Bahnhofstraße zu stärken, hierzu sollen die Flächen für Wohnen, Dienstleistungen und Gewerbe in einem verträglichen Verhältnis weiterentwickelt werden. Der Prozess zur Neuentwicklung der privaten Flächen wird erfahrungsgemäß noch viele weitere Jahre in Anspruch nehmen, da eine große Abhängigkeit von privaten Eigeninitiativen und deren finanziellen Möglichkeiten besteht.

Die privaten Modernisierungen und Weiterentwicklungspotentiale sollen derzeit lediglich über die Möglichkeit steuerlicher Abschreibungen und mittels Beratung der Eigentümer/-innen durch die regionale Energieagentur und den Sanierungsträger angeschoben werden. Eine Förderung mit Städtebaufördermitteln ist derzeit, aufgrund der finanziellen Situation nicht vorgesehen.

Bei Bedarf kann das Sanierungskonzept angepasst werden, um gegebenenfalls die Mitwirkungsbereitschaft und Motivation der Eigentümer zu unterstützen. Hier sollte es sich aber nur um Förderanreize für wichtige ortsbildprägende Gebäude oder um Pilotprojekte zur Neuordnung von Grundstücken zur Schaffung der angestrebten Nutzungsmischung handeln. Ein weiteres bewährtes Mittel, um die Ziele der Erhaltung und Stärkung des Ortsbildes im Sanierungsgebiet zu erreichen, sind Gestaltungsrichtlinien für das Sanierungsgebiet festzulegen, die die wesentlichen Themen der Gebäudegestaltung, sowohl der Bestandssanierungen und auch für Neubauten, verbindlich regeln.

4.5 Sanierungsverfahren

4.5.1 Wahl des Sanierungsverfahrens nach BauGB

Zur Durchführung der Sanierung gibt es im besonderen Städtebaurecht zwei unterschiedliche Sanierungsverfahren, das vereinfachte und das umfassende Verfahren. Bei der Festlegung des Sanierungsverfahrens hat die Gemeinde keinen Ermessensspielraum, sie muss das geeignete Verfahren wählen, welches die städtebauliche Situation berücksichtigt und die zügige Durchführung gewährleistet. Der Grundsatz der Erforderlichkeit bestimmt hiernach die Verfahrensart.

Das **vereinfachte Verfahren** ist dann anzuwenden, wenn die Anwendung der besonderen bodenrechtlichen Vorschriften der §§ 152-156a BauGB für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich sind und die Sanierungsdurchführung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert wird (§ 142 Abs. 4 BauGB).

Steht im Sanierungskonzept weitestgehend der Bestandserhalt ohne wesentliche Eingriffe in die Grundstücksverhältnisse im Vordergrund, ist das vereinfachte Verfahren zu wählen. Beispiele sind u. a. die Gestaltung des öffentlichen Raums und die Ertüchtigung und Schaffung von notwendigen Gemeinbedarfseinrichtungen.

Wird die Satzung im vereinfachten Verfahren durchgeführt, hat dies folgende Auswirkungen:

- Die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften § 152 bis § 156a BauGB finden keine Anwendung.
- Die Möglichkeit der Preisprüfung besteht nicht, d.h. die Genehmigung von Kaufverträgen gem. §§ 144, 145 BauGB kann nicht versagt werden, wenn der Grundstückswert den Anfangswert vor der Sanierung übersteigt (keine Preiskontrolle). Bei der Durchführung der Sanierung im vereinfachten Verfahren hat die Gemeinde nicht die Möglichkeit Kaufverträge zu versagen, wenn der vereinbarte Kaufpreis über dem vom Gutachterausschuss festgestellten Wert liegt.
- Sanierungsbedingte Bodenwerterhöhungen werden nicht durch die Erhebung von Ausgleichsbeträgen abgeschöpft, stattdessen gilt das allgemeine Städtebaurecht, d. h. Erschließungsbeiträge nach §§ 127 ff. BauGB werden erhoben, sofern Erschließungsanlagen erstmalig hergestellt werden.

Grundsätzlich gelten jedoch die Bestimmungen nach § 144 und § 145 BauGB über die Genehmigung von Vorhaben, Teilungen und Rechtsvorgängen auch im vereinfachten Verfahren. Die Gemeinde hat jedoch die Möglichkeit einzelne Bestimmungen des § 144 BauGB bei der Satzung auszuschließen. Dies sind,

- die Genehmigungspflicht nach § 144 Abs. 1 BauGB (Veränderungssperre),
- die Genehmigungspflicht nach § 144 Abs. 2 BauGB (Verfügungssperre,)
- die Genehmigungspflicht nach § 144 Abs. 1 und 2 BauGB insgesamt.

Für die Durchführung der Sanierung im **umfassenden Sanierungsverfahren** muss die Anwendung der besonderen bodenrechtlichen Instrumente der § 152 bis § 156a BauGB gegeben sein. Dies ergibt sich aus dem Sanierungskonzept. Die Gemeinde muss das umfassende Verfahren anwenden, wenn z. B.:

- durch Bodenordnungsmaßnahmen in starkem Maße in private Grundstücksverhältnisse eingegriffen werden muss,
- wenn wesentliche Bodenwertsteigerungen ausgelöst werden, z.B. durch Verbesserung der Lage und der Struktur des Gebiets oder durch Änderungen der Art und/oder des Maßes der baulichen Nutzung,
- die Grundstückseigentümer durch Leistungen der Gemeinde erhebliche Vorteile der Erschließungsanlagen erlangen, die zu einer Intensivierung der Nutzung des Grundstücks führen, die nicht über das allgemeine Erschließungsbeitragsrecht abgeschöpft werden können.

Im umfassenden Sanierungsverfahren gelten für die Grundstücke also folgende Besonderheiten:

- Genehmigungspflicht für besondere Rechtsgeschäfte wie z. B. Kaufverträge, Miet- und Pachtverträge, Grundschuldbestellungen sowie die für die Durchführung von erheblich wertsteigernden baulichen Maßnahmen mit Preisprüfung durch die Gemeinde.
- Abschöpfung sanierungsbedingter Werterhöhungen (Erhebung von Ausgleichsbeträgen).
- Keine Erhebung von Erschließungsbeiträgen nach BauGB für die Herstellung, Erweiterung oder Verbesserung von Erschließungsanlagen nach § 127 Abs. 2 BauGB.

Neben den allgemeinen städtebaulichen Vorschriften kommen im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet zusätzlich folgende sanierungsrechtliche Vorschriften, sowohl im vereinfachten als auch im umfassenden Sanierungsverfahren zur Anwendung:

- § 24 Abs. 1 Nr. 3 BauGB über das allgemeine Vorkaufsrecht beim Kauf von Grundstücken in einem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet.
- § 87 Abs. 3 Satz 3 BauGB über die Zulässigkeit der Enteignung zugunsten eines Sanierungs- und Entwicklungsträgers.
- § 88 Satz 2 BauGB über die Enteignung aus zwingenden städtebaulichen Gründen.
- §§ 144 und 145 BauGB über die Genehmigung von Vorhaben, Teilungen und Rechtsvorgängen, soweit die Anwendung dieser Vorschriften im vereinfachten Sanierungsverfahren nicht ausgeschlossen wird.
- §§ 180 und 181 BauGB über den Sozialplan und Härteausgleich.
- §§ 182 bis 186 BauGB über die Aufhebung bzw. Verlängerung von Miet- und Pachtverhältnissen und anderen Vertragsverhältnissen.

Die Entscheidung zwischen den Möglichkeiten nach § 142 BauGB ist durch die Gemeinde zu treffen. Es handelt sich aber nicht um eine freie Entscheidung, sondern um eine rechtlich gebundene Entscheidung ohne Ermessensspielraum.

4.5.2 Wahl des Verfahrens für das Sanierungsgebiet „Bahnhofstraße-Ortsmitte“

Die Schwerpunkte der Sanierung liegen, sowohl im Sanierungskonzept und im geplanten Maßnahmenkonzept, im Wesentlichen in der Stärkung des Ortsbildes und der Aufwertung des öffentlichen Raums mit Schaffung von identitätsstiftenden Orten und der Neubau bzw. die Ertüchtigung von fehlenden Gemeinbedarfseinrichtungen. Ziel ist weiter, gemeinsam mit den Grundstückseigentümern, eine Weiterentwicklung attraktiver, zentraler Wohnstandorte durch Nutzung/Umnutzung von innerörtlichen Flächen- und Raumpotentialen zu erreichen und die energetische Modernisierung von Gebäuden im Bestand weiter voranzutreiben. Bodenordnungen werden nach heutigem Kenntnisstand, wenn überhaupt, nur in geringem Umfang stattfinden. Ebenso sind im Gebiet keine Änderungen der Art oder des Maßes der baulichen Nutzungen geplant. Weiterentwicklungen von untergenutzten oder brachliegenden Grundstücken sollen im Rahmen des bestehenden Baurechtes erfolgen. Auch die Gemeinde plant keinen größeren Grunderwerb. Die Grundstücke, die für die Gemeinbedarfseinrichtungen oder öffentlichen Räume notwendig sind, sind bereits überwiegend im Eigentum der Gemeinde. Förderungen von privaten Eigentümern sind nur in sehr begrenzten Maß eingeplant, dies ist nur im Rahmen von stadtbildprägenden Gebäuden oder bei Neuordnungen oder Umnutzungen mit Pilotcharakter denkbar. Die privaten Modernisierungen der Gebäude, insbesondere die energetischen Sanierungen, sollen überwiegend durch Beratung, durch Fördermittel der KfW-Bank und der Möglichkeit der steuerlichen Abschreibung nach den §§ 7h, 10f, 11a EstG gefördert werden.

Zur Überprüfung und gründlichen Abwägung, ob sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen mit dem geplanten Sanierungs- und Maßnahmenkonzept einhergehen, wurde bereits im August 2020 der Gutachterausschuss der Gemeinde Beimerstetten hinzugezogen. Der Gutachterausschuss hat für mehrere repräsentative Grundstücke im Untersuchungsgebiet, unter Berücksichtigung des vorläufigen Sanierungskonzeptes, die möglichen sanierungsbedingten Bodenwertsteigerungen ermittelt. Er kommt zum Ergebnis, dass es lediglich zu geringfügigen Bodenwertsteigerungen bei einzelnen Grundstücken kommt. Es ist davon auszugehen, dass die Summe der Bodenwertsteigerungen den Mindestsatz unterschreitet, der notwendig wäre, um die Verwaltungs- und Gutachterkosten abzudecken. Das Sanierungs- und Maßnahmenkonzept hat sich im Laufe der weiteren vorbereitenden Untersuchungen nur unwesentlich verändert.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es sich bei der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme „Bahnhofsstraße - Ortsmitte“ in Beimerstetten um eine Bestandssanierung und -erhaltung handelt. Die Anwendung der Vorschriften des Dritten Abschnittes des BauGB (§§ 152 ff. BauGB) sind deshalb für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich und die Durchführung der Sanierung wird hierdurch voraussichtlich nicht erschwert. Aufgrund der Besonderheiten der städtebaulichen Sanierung ist bei der Anwendung des vereinfachten Verfahrens grundsätzlich von der Erforderlichkeit der sanierungsrechtlichen Veränderungs- und Verfügungssperre § 144 BauGB auszugehen. Sie gibt der Gemeinde im Einzelfall die Möglichkeit der Informationsgewinnung, Steuerung der Sanierung und Durchsetzung der Sanierungsziele.

Nach gründlicher Abwägung kann der Gemeinde empfohlen werden, das vereinfachte Sanierungsverfahren für das Sanierungsgebiet „Bahnhofstraße-Ortsmitte“ zu wählen.

4.6 Sozialplan

Die Gemeinde ist im Rahmen der Durchführung einer städtebaulichen Erneuerungsmaßnahme nach § 180 BauGB verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass durch die Sanierung eventuell entstehende Nachteile für Einzelne oder Gruppen unter sozialen Gesichtspunkten ausgeglichen oder gemildert werden. Nach den derzeit vorliegenden Erkenntnissen aus den vorbereitenden Untersuchungen, ist davon auszugehen, dass die Durchführung der Sanierung in Beimerstetten zu keinen Umständen führt, die sich nachteilig auf die persönlichen Lebensumstände der Eigentümer, Bewohner oder arbeitenden Menschen im Gebiet auswirken. Zum jetzigen Zeitpunkt gibt es keine Anhaltspunkte, die die Aufstellung eines Sozialplans notwendig machen.

4.7 Abgrenzungsvorschlag

Bei der räumlichen Festlegung des Sanierungsgebietes hat die Gemeinde einen Entscheidungsspielraum. Das Sanierungsgebiet wird so begrenzt, dass sich die städtebauliche Sanierung als Gesamtmaßnahme zweckmäßig durchführen lässt, dies leitet sich

- aus dem Sanierungs- und Maßnahmenkonzept,
- aus der geplanten Sanierungsdurchführung und
- der Bereitstellung von Fördermitteln und den zur Verfügung stehenden Eigenmitteln der Gemeinde ab.

Bei der Gebietsfestlegung sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. In das Sanierungsgebiet können auch Grundstücke einbezogen werden, auf denen keine städtebaulichen Missstände vorliegen. Andererseits können einzelne Grundstücke, die von der Sanierung nicht betroffen sind, aus dem Gebiet ganz oder teilweise ausgenommen werden. Dies ist jedoch nicht möglich bei Grundstücken,

- auf denen Ordnungs- oder Baumaßnahmen durchgeführt werden müssen,
- auf denen während der Durchführung der Sanierung bauliche oder sonstige Veränderungen verhindert werden sollen,
- für die eine Verbesserung der Erschließung in Betracht kommt,
- bei denen mit einer sanierungsbedingten Steigerung des Bodenwertes zu rechnen ist.

Sollen zur Durchführung der Sanierung Erschließungsanlagen hergestellt, erweitert, oder verändert werden, so werden die betreffenden Flächen in das Sanierungsgebiet einbezogen. Die Straßen- und Platzflächen sind in der vollen Breite zu berücksichtigen. Ebenso werden alle Grundstücke einbezogen, die durch die betreffende öffentliche Anlage erschlossen werden.

Die vorgeschlagene Abgrenzung des Sanierungsgebietes, die als Grundlage für den Gemeinderatsbeschluss am 24.09.2020 zur Einleitung der vorbereitenden Untersuchungen diente, wurde im Wesentlichen beibehalten. Aufgrund eingegangener

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Überlegungen aus den vorbereitenden Untersuchungen wird die Abgrenzung an folgenden Stellen angepasst:

- Die Bahngrundstücke Flurstücke 2133 und 2133/8 sind dem Bahnbetrieb gewidmet und werden auch weiterhin benötigt; dem Einspruch der Bahn diese aus der Abgrenzung des Sanierungsgebietes herauszunehmen wird entsprochen. In die geplanten Maßnahmen der Bahn ist die Gemeinde involviert. Es ist für die weitere Sanierung nicht notwendig diese Grundstücke in das Sanierungsgebiet einzuschließen.
- Die östlich an die Grundstücke der Bahn angrenzenden Wege werden aus diesem Grund ebenfalls herausgenommen.
- Die Garagengrundstücke am Kornackerweg Flurstücke 36/1 bis 36/7 sind zum Erreichen der Sanierungsziele ebenfalls nicht erforderlich und werden aus der Abgrenzung herausgenommen.

Die Abgrenzung des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes „Bahnhofstraße – Ortsmitte“ wird wie in Plan 14 dargestellt vorgeschlagen.

Die Fläche des Sanierungsgebietes umfasst 20,7 ha.

5 Städtebauförderung, Kosten- und Finanzierungsübersicht

5.1 Städtebauförderung

Ein wichtiges Kriterium für den Erfolg einer Sanierungsmaßnahme ist die Finanzierbarkeit. Die Städtebauförderung ist dabei ein sehr wichtiges Instrument. Für die Förderung von Sanierungsmaßnahmen ist im Land Baden-Württemberg das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau zuständig. Es gilt die jeweils neueste Fassung der Städtebauförderungsrichtlinien – StBauFR. Der Antrag auf Förderung des Gebietes wurde beim zuständigen Regierungspräsidium Tübingen am 30. September 2020 eingereicht.

Für das Sanierungsgebiet „Bahnhofstraße - Ortsmitte“ wurden am 9. Februar 2021 Fördermittel im Landessanierungsprogramm (LSP) bewilligt. Der derzeit bewilligte Förderrahmen beträgt 2 Mio. €, bedeutet ein Zuwendungsbetrag von 1,2 Mio. €. Der Bewilligungszeitraum wurde von 1. Januar 2021 bis 30.04.2030 festgelegt.

Um die Sanierungsmaßnahme vollständig durchzuführen, werden weitere Fördermittel benötigt und die Gemeinde muss weitere Finanzmittel auch für nicht förderfähige Kosten bereitstellen.

5.2 Kosten und Finanzierungsübersicht

Grundlage der Kosten- und Finanzierungsübersicht ist eine Gesamtschau angestrebter Maßnahmen, welche notwendig sind, um die beschriebenen städtebaulichen Mängel und Missstände wenigstens schwerpunktmäßig und nachhaltig zu beseitigen.

Der derzeit bewilligte Förderrahmen passt hierbei noch nicht mit dem tatsächlichen Bedarf zusammen. Es wird notwendig sein hier Schwerpunkte in geeigneter Reihenfolge zu setzen, die auch im Zusammenhang mit einer zügigen Durchführung stehen.

In den Positionen I – VII der Aufstellung sind die Aufwendungen erfasst, die notwendig sind, um das angestrebte Sanierungsziel zu erreichen (förderfähige (ff) und nicht förderfähige (nff) Kosten). Position VIII spiegelt die zu erwartenden Einnahmen wider. Die Kosten- und Finanzierungsübersicht gilt für die gesamte Laufzeit und wird bei Bedarf fortgeschrieben.

	Kosten- und Finanzierungsübersicht	Gesamt- kosten förderfähig und nicht förderfähig	Gesamt- kosten förderfähig (Neuantrag 2021)	Mögliche Finanzhilfe (60 % aus Gesamtkosten förderfähig)	Anteil Gemeinde (Gesamtkosten ff + nff abzgl. mögliche Finanzhilfe)
	Beimerstetten "Bahnhofstraße-Ortsmitte"	T€	T€	T€	T€
A U S G A B E N					
I.	Vorbereitende Untersuchungen	100	100	60	40
II.	Weitere Vorbereitung der Erneuerung	425	425	255	170
III.	Grunderwerb	412	412	247	165
IV.	Sonstige Ordnungsmaßnahmen	6.527	5.503	3.302	3.225
	<i>Abbrüche</i>	208	208	125	83
	<i>Restwertentschädigung</i>	88	88	53	35
	<i>Aufwertung öffentlicher Flächen</i>	6.231	5.207	3.124	3.107
	<i>Tiefgarage Bürgerhaus (öffentl. Stellplätze)</i>				
	<i>Kirchgasse 2. BA</i>				
	<i>Platzgestaltung am Bürgerhaus</i>				
	<i>Vordere Straße</i>				
	<i>Neuordnung Kirchgasse 5 als öffentl. Fläche</i>				
	<i>Bahnhofstraße west (1. BA)</i>				
	<i>Bahnhofstraße Mitte (2. BA)</i>				
	<i>Bahnhofstraße Ost (3. BA)</i>				
	<i>Platz/Kreuzung Ulmer-/Bahnhof-/Dornstadter Str.</i>				
	<i>Bahnhofsvorplatz</i>				
	<i>Nord-Süd Wegeverbindung zum Bahnhof</i>				
	<i>Kreuzung Ulmer-/Breitinger-/Bernstadter Str.</i>				
	<i>Ortseingang Ulmer Straße</i>				
	<i>Öffentliche Stellplätze beim Friedhof</i>				
V.	Baumaßnahmen	3.727	1.200	720	3.007
	<i>Neubau Bürgerhaus</i>				
VI.	Sonstige Maßnahmen	0	0	0	0
VII.	Vergütungen	320	320	192	128
	Summe Ausgaben (I. - VII.)	11.512	7.961	4.776	6.735
E I N N A H M E N					
VIII.	Grundstückserlöse	341	341	204	136
	Summe Einnahmen (VIII.)	341	341	204	136
	Saldo Ausgaben-Einnahmen	11.171	7.620	4.572	6.599

Hinweise:

- Die Kosten sind grob geschätzt.
- Die angegebene „Mögliche Finanzhilfe“ stellt den maximal möglichen und angestrebten Anteil des Landes von 60 % der förderfähigen Kosten dar.
- Die Gemeinde Beimerstetten wird zur Finanzierung der geplanten Maßnahmen die entsprechenden Aufstockungsanträge beim Land stellen.
- Die Gemeinde Beimerstetten wird bei Bedarf die geplanten Maßnahmen an die finanziellen Rahmenbedingungen anpassen.

6 Zusammenfassung

Das Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen bestätigt, dass städtebauliche Missstände im Sinne von § 136 Abs.2 und 3 BauGB vorliegen, sowohl in Form von Substanz- als auch von Funktionsschwächen.

Zur Behebung der städtebaulichen Missstände im Gebiet wurde auf Grundlage des Entwicklungskonzepts ein Gesamtmaßnahmenplan für die nächsten zehn Jahre erstellt, die unter den gegebenen Randbedingungen, wie z. B. Bahnsteigumbau und Bau der Umgehungsstraße, zügig durchgeführt werden können.

Für eine zügige Durchführung sprechen:

- Finanzmittel des Landes und der Gemeinde stehen zur Verfügung; das Sanierungsgebiet „Bahnhofstraße - Ortsmitte“ ist mit einem Förderrahmen in Höhe von 2 Mio. € in das Landessanierungsprogramm aufgenommen; aufgrund der Gesamtmaßnahmenplanung ist vorgesehen, in den kommenden Jahren weitere Aufstockungsanträge zu stellen;
- die Planung, für die die Entwicklung der Ortsmitte mit dem Neubau eines Bürgerhauses und der Aufwertung des öffentlichen Raums im Bereich Kirchgasse, ist weit fortgeschritten; in dem Rahmenplan Bahnhofstraße wurden die grundsätzlichen Planungsziele für die Aufwertung der Bahnhofstraße definiert;
- personelle Kapazitäten innerhalb und außerhalb der Verwaltung stehen für die Planung, Organisation, Koordination und Durchführung zur Verfügung;
- die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer ist gegeben.

Sanierungserfordernis und öffentliches Interesse sind gegeben. Zur Behebung der analysierten und bewerteten städtebaulichen Missstände ist es notwendig, mehrere Einzelmaßnahmen über einen längeren Zeitraum zu koordinieren und durchzuführen. Dies kann nur in Form einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme erfolgen. Die Durchführung der Sanierungsmaßnahme „Bahnhofstraße - Ortsmitte“ liegt im öffentlichen Interesse, insbesondere zur Schaffung von zeitgemäßem Wohnraum durch, energetische Modernisierung im Bestand und Nutzung der Potentialflächen im Innenbereich sowie Schaffung von identitätsstiftenden Orten durch Verbesserung der Infrastruktur und Aufwertung des öffentlichen Raums unter Berücksichtigung des Klimaschutzes.

Die Beteiligung der Betroffenen und der Träger öffentlicher Belange wurde durchgeführt. Das Sanierungsverfahren wurde auf die Verhältnisse im Untersuchungsgebiet „Bahnhofstraße - Ortsmitte“ abgestimmt.

7 Anhang

7.1 Fragebögen

7.2 Pläne

Plan 01 – Luftbild
Plan 02 – Abgrenzung des Untersuchungsgebietes
Plan 03 – Urplan von 1823
Plan 04 – Katasterplan von 1906
Plan 05 – Katasterplan von 1948
Plan 06 – Gebäudealter
Plan 07 – Geschossigkeit
Plan 08 – Eigentumsverhältnisse
Plan 09 – Erdgeschossnutzung
Plan 10 – Gebäudesubstanz/Energetische Bewertung/Modernisierungsbedarf
Plan 11 – Entwurf Städtebaulicher Rahmenplan „Bahnhofstraße“
Plan 12 – Entwicklungskonzept
Plan 13 – Gesamtmaßnahmenplan
Plan 14 – Abgrenzung des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes

7.3 Veröffentlichung Satzung

7.4 Literatur, Quellen, Bilder

Beimerstetten – Geschichte eines Albdorfes; Gemeinde Beimerstetten 1984

Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen; Haag/Menzel/Katz;
Kohlhammer Verlag 2007

Vorbereitende Untersuchung „Beimerstetten – Ortskern“; Sanierungstreuhand Ulm
GmbH 2010

Urplan 1923, Katasterpläne 1906 und 1948, aktuelles Liegenschaftskataster;
Gemeinde Beimerstetten und Landratsamt Alb-Donau-Kreis

Flächennutzungsplan Verwaltungsgemeinschaft Dornstadt vom 23.03.2004

Regionalplan Donau-Iller, Gesamtfortschreibung mit Stand vom 23.07.2020

<https://www.statistik-bw.de/>

Bilder:
Sanierungstreuhand Ulm GmbH
Philipp Kopp