



<b>Beschlussvorlage</b> <b>2016/387</b>	Referat	Baureferat
	Abteilung	Abt. 32, Stadtplanung/Hochbau
	Verfasser(in)	

Gremium	Termin	Vorlagenstatus
Planungs- und Umweltausschuss	15.12.2016	öffentlich

**Bebauungsplan mit Grünordnungsplan Nr. 92 für das Gebiet südlich der Bahnlinie Augsburg-Ingolstadt und westlich der Afrastraße in Friedberg  
- Beratung der Stellungnahmen aus der öffentlichen Auslegung -**

**Beschlussvorschlag:**

**A-1) Landratsamt Aichach-Friedberg/18.11.2016**

Die Stellungnahme des Landratsamtes Aichach-Friedberg vom 18.11.2016 wird zur Kenntnis genommen.

**Immissionsschutz/17.11.2016**

Die Untere Immissionsschutzbehörde am Landratsamt Aichach-Friedberg fordert die Anpassung der schalltechnischen Berechnungen an die geänderten Baugrenzen im Norden des Plangebiets sowie eine Beschränkung für schutzbedürftige Nutzungen auf der Nordseite des Gebäuderiegels.

Die Aufweitung der Baugrenzen nach Norden im nördlichen WA 1 und WA 1a erfolgte im letzten Verfahrensschritt um Treppenhäuser und Aufzugschächte einfach, d.h. ohne spezielle Ausnahmereglungen, planen zu können. Im Zuge der laufenden konkreten Projektplanungen hat der zukünftige Grundstückseigentümer nun allerdings erklärt, dass diese Aufweitung nicht zwingend nötig sei, und die früher geltenden Baugrenzen ausreichen. Die Baugrenzen werden daher auf den vorherigen Stand zurückgenommen. Mit diesem Stand entspricht der Bebauungsplan dann auch der letztgültigen schalltechnischen Untersuchung und es ergeben sich diesbezüglich keine immissionsschutzfachlichen Auswirkungen mehr. Eine gesamte Neuberechnung und Anpassung der schalltechnischen Untersuchung ist dann nicht erforderlich. Eine erneute Auslegung wird nicht erforderlich, da die immissionsschutzfachlichen Randpunkte diesbezüglich geklärt sind, und die konkrete Lage der Baugrenzen ansonsten weder im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung noch der öffentlichen Auslegung Anlass einer Einwendung oder Anregung gewesen sind. Insofern ist weder die Öffentlichkeit noch eine Fachbehörde von der Rückänderung berührt. Die Grundzüge der Planung werden ebenfalls nicht berührt.

Weiterhin gilt es, die Zulässigkeit von schutzbedürftigen Nutzungen gemäß DIN 4109-1:2016-07 auf der Nordseite des Gebäuderiegels (Plangebäude A1 bis A3) zu überprüfen. Die Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde am Landratsamt Aichach-Friedberg wurde zum Anlass genommen, alle Flächenschallquellen im Bereich der nördlich des

<b>anwesend:</b>	<b>für den Beschluss:</b>	<b>gegen den Beschluss:</b>
------------------	---------------------------	-----------------------------



Bahndammes liegenden Gewerbeflächen, für die keine immissionsschutzrechtlichen Festsetzungen existieren, mit immissionswirksamen, flächenbezogenen Schallleistungspegel (IFSP) von 60 / 45 dB(A)/m<sup>2</sup> (Tag / Nacht) zu belegen. Für unbeschränkte Gewerbegebiete wäre nach DIN 18005 grundsätzlich Pegel von tags und nachts 60 dB(A)/m<sup>2</sup> anzusetzen. Im vorliegenden Fall wäre dies jedoch nicht zielführend. Die nördlich der Bahnlinie befindlichen Flächen stellen schon heute kein unbeschränktes Gewerbegebiet dar, sondern grenzen insbesondere im Norden und auch im Südosten wiederum an bestehende Wohnbebauung und können schon deshalb die unbeschränkten Pegel nicht ausnutzen. Auch existiert für die gewerblichen Flächen kein Bebauungsplan, der die zulässigen Pegel festsetzt. Aus diesem Grund wurden IFSP von 60 / 45 dB(A)/m<sup>2</sup> (Tag / Nacht) zu Grunde gelegt.

Entgegen der Schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan wurde auch der Bereich der Firma Segmüller, ehemaliges Autefa-Gelände, mit einer Flächenschallquelle (FSQ 5) mit einem IFSP von 60 / 45 dB(A)/m<sup>2</sup> (Tag / Nacht) nachgebildet. Die Ingenieurbüro Kottermair GmbH hat in ihrem Aktenvermerk AV 01 vom 06.12.2016 die Ergebnisse und Auswirkungen dargestellt. Diese werden der schalltechnischen Untersuchung beigelegt und in der Begründung ergänzt. In der Gebäudelärmkarte, die den lautesten Beurteilungspegel je Fassade darstellt, wird dabei ersichtlich, dass die Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 55 / 40 dB(A) (Tag / Nacht) an allen Fassaden des Gebäuderiegels eingehalten werden können.

Zusätzlich wurden analog zur Schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan die Gewerbelärmimmissionen auf der Basis des konkreten Betriebsgeschehens der Firma Segmüller (Betriebsbeschreibung durch die Firma Segmüller) auf dem ehemaligen Autefa-Gelände und den Vorgaben der Unteren Immissionsschutzbehörde mit den für die übrigen Gewerbeflächen geforderten Flächenkontingenten von 60 / 45 dB(A)/m<sup>2</sup> (Tag / Nacht) berechnet. Auch hier können die Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete eingehalten werden. Hinsichtlich der Firma Segmüller würden sich auch bei Verdopplung der betrieblichen Tätigkeiten keine Einschränkungen hinsichtlich des neuen Baugebiets ergeben. Die Forderung, schutzbedürftige Nutzungen auf der Nordseite des Gebäuderiegels zu untersagen ist somit nicht geboten.

Auf Grund der bestehenden umliegenden Bestands-Wohnbebauung muss im Hinblick auf die Immissionsrichtwerte nach TA Lärm ohnehin ein Abschlag von 15 dB(A) zur Nachtzeit berücksichtigt werden. Insofern stellt der angesetzte immissionswirksame, flächenbezogene Schallleistungspegel von 45 dB(A)/m<sup>2</sup> keine Einschränkung des Gewerbegebiets dar. Ein idealtypisches unbeschränktes Gewerbegebiet liegt ohnehin nicht vor. Es handelt sich um ein faktisches Gewerbegebiet nach § 34 Abs. 2 BauGB, für das kein Bebauungsplan mit entsprechenden Festsetzungen existiert. Gerade im unbeplanten Innenbereich gilt das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme und des Einfügens, sodass es i.d.R. grundsätzlich zu gewissen Einschränkungen für gewerbliche Nutzungen, insbesondere zur Nachtzeit kommt. Die Einschränkungen für gewerbliche Nutzungen werden vorliegen als eher gering betrachtet und dem Nutzen der Wohnbebauung südlich der Bahnlinie ein höherer Stellenwert eingeräumt.

#### Verkehrswesen/03.11.2016

Die Stadt Friedberg hat bereits in der Beschlussfassung vom 29.09.2016 zum Ausdruck gebracht, die Lärmeinwirkungen aus dem Straßenverkehr auf die vorhandene wie die neu vorgesehene Wohnnutzung reduzieren zu wollen. Die Verringerung der Verkehrsgeschwindigkeit auf 30 km/h bleibt deshalb ein grundsätzliches Ziel der Stadt Friedberg.



Diese Maßnahme ist aber nicht Inhalt des Bebauungsplanes und kann dort auch nicht geregelt werden. Die Stadt Friedberg geht aber davon aus, dass die übermittelten Hinweise auf § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO eine Geschwindigkeitsreduzierung durchaus ermöglichen. Des Weiteren wird auf die Beschlussfassung vom 29.09.2016 verwiesen.

#### Kreisbaumeister/14.11.2016

Die Stadt Friedberg nimmt die grundsätzlich positive Stellungnahme des Kreisbaumeisters zur Kenntnis. Die im Bebauungsplan vorgesehene öffentliche Verkehrsfläche soll neben der Verkehrsfunktion auch gestalterische Qualitäten im Straßenraum ermöglichen. Dies wird mit der Platzsituation im nordwestlichen Teil aufgezeigt. Durch die Verschwenkung der Straßenführung entsteht im westlichen Bereich des Platzes deutlich mehr Gestaltungsspielraum als dies östlich der Straße möglich ist. Der dort verbleibende Bereich schließt aber eine Baumpflanzung nicht unbedingt aus.

Der Bebauungsplan ermöglicht im WA 2 die Errichtung von Tiefgaragen. Allerdings sollen als Alternative zur Tiefgarage auch Flächen für (kostengünstige) oberirdische Stellplätze möglich sein. Diese sind zur Afrastraße hin günstiger gelegen als dies im rückwärtigen Teil der Fall wäre. Der Bauraum des WA 2 wurde deshalb bewusst von der Afrastraße abgerückt. Er bildet zusammen mit den südlich anschließenden Baukörpern eine einheitliche Raumkante nach Westen hin zu den dortigen Einzelhaus- bzw. Reihen- und Doppelhausgebieten aus.

#### A-2) Polizeiinspektion Friedberg/04.11.2016

Die Stellungnahme der Polizeiinspektion Friedberg vom 04.11.2016 wird zur Kenntnis genommen.

Die Stadt Friedberg hat bereits in der Beschlussfassung vom 29.09.2016 zum Ausdruck gebracht, die Lärmeinwirkungen aus dem Straßenverkehr auf die vorhandene wie die neu vorgesehene Wohnnutzung zu reduzieren. Die Verringerung der Verkehrsgeschwindigkeit auf 30 km/h bleibt ein grundsätzliches Ziel der Stadt Friedberg.

Diese Maßnahme ist aber nicht Inhalt des Bebauungsplanes und kann dort auch nicht geregelt werden. Die Stadt Friedberg geht aber davon aus, dass die übermittelten Hinweise auf § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO eine Geschwindigkeitsreduzierung durchaus ermöglichen. Des Weiteren wird auf die Beschlussfassung vom 29.09.2016 verwiesen.

#### A-3) Wasserwirtschaftsamt Donauwörth/29.11.2016

Die Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamts Donauwörth vom 29.11.2016 wird zur Kenntnis genommen. Im Bebauungsplan werden die Erdgeschoss-Fußbodenhöhen auf 484,75 m ü NN festgesetzt. Im Hinblick auf die in der hydrogeologischen Untersuchung vorgenommene Einbindetiefe von 480,50 m ü NN ergibt sich ein Spielraum von Unterkante Bodenplatte bis zur Erdgeschossboden von 4,25 m. Dies ermöglicht die Errichtung von Kellern oder Tiefgaragen. Die vom WWA übermittelten Hinweise werden redaktionell in den Bebauungsplan aufgenommen.

#### B-1) Bürger/03.11.2016

Die Stellungnahme [REDACTED] vom 03.11.2016 wird zur Kenntnis genommen. In der Beschlussfassung vom 29.09.2016 wurde bereits auf die Lärmemissionen aus den



Verkehrswegen hingewiesen. Die Errichtung von Gebäuderiegeln mit Wandhöhen von mind. 8,75 m hat dabei eine wesentliche Funktion zur Reduzierung von Lärm.

Wie die Errichtung jeder neuen Siedlung wird sich auch mit der Bebauung zwischen Afrastraße und Bahnlinie das bisherige Erscheinungsbild im Gebiet verändern. Im Bereich der Afrastraße sind allerdings auch die Abstände zwischen der Bestandsbebauung und den künftigen Wohngebäude zu berücksichtigen. Diese betragen zwischen knapp 30 m und 38 m. Eine Beeinträchtigung der Bestandsbebauung ergibt sich daher nicht. Dies insbesondere nicht, da die viergeschossigen Gebäude in Ost-West-Richtung geplant sind, und somit nur mit der Schmalseite zum Bestand hin vollständig wirken. Mit der vorgesehenen Geschossigkeit können auf der gleichen Baufläche eine größere Anzahl an Wohnungen errichtet werden. Im Hinblick auf gerade in den Ballungsräumen fehlenden Wohnraum ist dies aus Sicht der Stadt Friedberg alternativlos. Zudem folgen die zulässigen Geschosse dem Grundsatz des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden.

Der Bebauungsplan definiert die Art der baulichen Nutzung - hier ein allgemeines Wohngebiet. Das BauGB eröffnet unter § 9 Abs. 1 Nr. 7 die Möglichkeit, Flächen zu definieren, die ausschließlich der Errichtung von Wohngebäuden dienen, welche mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden. Diese Festsetzung trifft der Bebauungsplan allerdings nicht. Mit dem Bebauungsplan ergeben sich keinerlei Vorgaben hinsichtlich des sozialen Wohnungsbaues. Die Stadt Friedberg verzichtet hier konkret auf diese Festsetzung. Damit erfolgt keine Regelung wie viele Sozialwohnungen entstehen müssen. Die Stadt Friedberg hat selbst Flächen im Gebiet und kann entsprechende Konzepte entwickeln und umsetzen und damit auch die Flächen die für den sozialen Wohnungsbau zur Verfügung stehen sollen mit steuern.

Ohne die Regelungen des temporären Geltungsbereiches sind deutliche Pegelerhöhungen an den nachfolgenden Baugrundstücken durch Verkehrslärm v.a. an den Nord- und Ostfassaden zu erwarten. Gerade die am weitesten von den Lärmquellen entfernten Baugrundstücke profitieren nicht nur von den Gebäuderiegeln entlang der Bahn und der Afrastraße, sondern im Besonderen auch von der Abschirmung der dann dazwischen liegenden Bebauung. Letztendlich könnte eine vorzeitige Bebauung im Südwesten konkrete passive Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden bedeuten, die durch die Errichtung der abschirmenden Gebäuderiegel und weiterer Bebauung gar nicht notwendig wären. Die Stadt Friedberg hält die getroffene Regelung daher für zielgerichtet und sinnvoll.

Des Weiteren ist auf die Beschlussfassung vom 29.09.2016 zu verweisen.

## **B-2) Bürger/17.11.2016**

Die Stellungnahme [REDACTED] vom 17.11.2016 wird zur Kenntnis genommen.

### Schallschutz:

Beurteilungsgrundlage für Verkehrslärmimmissionen im Rahmen städtebaulicher Planungen ist die DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“. Die anzustrebenden schalltechnischen Orientierungswerte für Verkehrslärm sind im Beiblatt 1 der DIN 18005 aufgeführt. Dabei ist die Einhaltung folgender schalltechnischer Orientierungswerte, bezogen auf Verkehrslärm, anzustreben.

Für Allgemeine Wohngebiete betragen die Orientierungswerte tags 55 dB(A) und nachts 45 dB(A). Dies ist auch die Grundlage der schalltechnischen Untersuchung und der getroffenen Festsetzungen.



In Beiblatt 1 zu DIN 18005, Teil 1 heißt es zu der Problematik der Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte:

*„In vorbelasteten Bereichen, insbesondere bei vorhandener Bebauung, bestehenden Verkehrswegen und Gemengelagen, lassen sich die Orientierungswerte oft nicht einhalten. Wo im Rahmen einer Abwägung mit plausibler Begründung von den Orientierungswerten abgewichen werden soll, sollte möglichst ein Ausgleich durch andere geeignete Maßnahmen (z.B. geeignete Gebäudeanordnung und Grundrissgestaltung, bauliche Schallschutzmaßnahmen, insbesondere für Schlafräume) vorgesehen und planungsrechtlich abgesichert werden.“*

Die Orientierungswerte sind jedoch keine Grenzwerte, sondern aus der Sicht des Schallschutzes im Städtebau erwünschte Zielwerte, von denen in Abhängigkeit der speziellen örtlichen Situation nach oben als auch nach unten abgewichen werden kann.

Die Stadt Friedberg kann die Lärmsituation bis zu den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV abwägen, da die Verkehrsbelastung (DTV-Zahl) der Afrastraße als wichtige innerstädtische Straße und die Bundesbahnstrecke Augsburg – Ingolstadt bereits zum jetzigen Zeitpunkt auf einem Niveau sind, das eine Abwägung der Immissionsschutzbelange zu den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV rechtfertigt.

Im vorliegenden Fall kommt es durch die umliegenden Verkehrswege - Afrastraße und Bahnlinie - an den nah an den Verkehrswegen gelegenen Gebäuden zu Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 als auch der Grenzwerte der 16. BImSchV. Diese Angaben sind der schalltechnischen Untersuchung zu entnehmen.

Aktive Schallschutzmaßnahmen sind im vorliegenden Fall auf Grund der örtlichen Gegebenheiten (fehlende notwendige Überstandslängen wegen Straßeneinmündungen, Bahndamm, städtebauliche Gesichtspunkte usw.) nicht zielführend und wurden deshalb hier nicht weiter verfolgt.

Der Bebauungsplan reagiert auf die prognostizierten Überschreitungen der DIN 18005 wie auch der Grenzwerte der 16. BImSchV mit der entsprechenden Riegelbebauung, der Grundrissorientierung in den Gebäuden wie auch passiven Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden selbst.

Die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung - so der VGH München vom 12.04.2016 - bringen ganz allgemein die Wertung des Normgebers zum Ausdruck, von welcher Schwelle an eine nicht mehr hinzunehmende Beeinträchtigung der jeweiligen Gebietsfunktion, zumindest auch dem Wohnen zu dienen, anzunehmen ist. Damit haben die Grenzwerte der 16. BImSchV einen auslösenden Charakter, ab deren Überschreitung Schallschutzmaßnahmen getroffen werden müssen.

Im nachgeordneten Baugenehmigungsverfahren muss der Nachweis zum baulichen Schallschutz gem. DIN 4109-1:2016-07 erfolgen. Dort ist nachzuweisen, dass die aus den festgesetzten Lärmpegelbereichen abzuleitenden Schalldämm-Maßnahmen am konkreten Bauvorhaben für schutzbedürftige Räume umgesetzt werden. Dieser Sachverhalt wird unter Punkt 2.9 „Immissionsschutz“ zum Ausdruck gebracht. Ob für die Schallschutzmaßnahme eine Überschreitung der Orientierungswerte oder gar der Grenzwerte als Grundlage anzunehmen ist, ist dabei nicht entscheidend.

Die in der Planzeichnung abgebildeten Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV sind ausschließlich ein Hinweis, um auf die örtliche Situation mit erhöhten Schallschutzanforderungen aufmerksam zu machen. Dies wird von der zuständigen Immissionsschutzbehörde am Landratsamt ausdrücklich gewünscht.



Aus den Lärmkarten der Anlagen 3 und 4 der Schalltechnischen Untersuchung sind die Fassaden mit Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 und der Immissionsgrenzwerte anhand der Farblegende ersichtlich.

#### Geschwindigkeitsbeschränkungen

Es liegt im Interesse der Stadt Friedberg wie auch der Anwohner entlang der Afrastraße, die Lärmeinwirkungen aus dem Straßenverkehr in die dort meist vorhandene Wohnnutzungen zu reduzieren.

Bezüglich der Lärmsituation wurde der Straßenverkehr sowohl mit Tempo 30 als auch mit Tempo 50 berechnet. Bei der jetzigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ergeben sich gegenüber von Tempo 30 Pegelerhöhungen an den Gebäudefassaden von bis zu 2,3 dB(A) am Tag und bis zu 2,2 dB(A) während des Nachtzeitraumes. Die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit ist somit ein wirksames Instrument, den Straßenverkehrslärm zu reduzieren, denn hinter einer Zunahme von 3 dB(A) steht eine Verdoppelung der Schallleistung. Mit dem Bressuire-Ring sowie dem Chippenham-Ring hat die Stadt Friedberg im Südwesten grundsätzlich leistungsstarke Umfahrungsstraßen. Zusätzlich besteht mit der Bahnhofstraße und der Röntgenstraße nördlich der Bahnlinie eine weitere Verbindung vom Stadtzentrum in Richtung Augsburgener Straße. Die Anbindung über die Afrastraße und die Luitpoldstraße und damit durch Wohngebiete ist in Friedberg damit nicht alternativlos. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Afrastraße kann auch eine Verlagerung des Verkehrs auf weniger sensible Gebiete bewirken und zu einer weiteren Entlastung beitragen. Auch dies ist ein Aspekt der städtebaulichen Ordnung.

Die Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit bleibt deshalb ein grundsätzliches Ziel der Stadt Friedberg. Die dafür zuständigen Genehmigungsbehörden haben ein Entgegenkommen bereits signalisiert. Für den Bebauungsplan sind daher beide Geschwindigkeitsvarianten zu Grunde gelegt worden.

#### **B-3) Bürger/04.11.2016**

Die Stellungnahme vom 04.11.2016 wird zur Kenntnis genommen und im Einzelnen wie folgt beurteilt:

#### Bauweise

Im Bauordnungsrecht gibt es drei Gebäudetypen:

Einzelhäuser: Gebäude mit Grenzabständen

Doppelhäuser: Gebäude mit einer gemeinsamen Grundstücksgrenze

Hausgruppen/Reihenhäuser: mindestens drei Teilgebäude sind an der jeweils gemeinsamen Grundstücksgrenze aneinandergelagert und bilden eine Einheit

Die Anzahl an Wohnungen ist über die Bauweise nicht geregelt.

Die Stadt Friedberg hat Grundstücke innerhalb des Gebietes und beabsichtigt öffentlich geförderten Wohnraum zur Verfügung zu stellen. Im Bebauungsplan selbst, werden keine Flächen für sozialen Wohnungsbau vorgeschrieben.

Ein Bebauungsplan stellt immer eine Angebotsplanung dar und gibt einen abstrakten Rahmen für die Umsetzung vor. Tiefgaragen können im Gebiet errichtet werden, sind aber nicht zwingend herzustellen. Welches Kosten/Nutzenverhältnis sich bei der Errichtung von Tiefgaragen oder der Herstellung von oberirdischen Stellplätzen ergibt, ist nicht Inhalt eines Bebauungsplanes.



#### Anzahl der Wohnungen

Mit dem Bebauungsplan können Einzelgebäude, Doppelhäuser und Reihenhäuser (Hausgruppen) entstehen. Im WA 4 sind pro Einzelhaus zwei Wohneinheiten zulässig. Bei der Errichtung von Reihenhäusern gilt eine Wohneinheit pro Reihnhaus aufgrund der üblicherweise entstehenden kleinen Gebäude als Obergrenze. Zwei eigenständige Wohneinheiten (eine Wohnung beinhaltet die Führung eines selbständigen Haushaltes mit Wohnräumen, Küche, Bad etc.) scheiden aufgrund der schmalen Grundstücken und damit beengten Platzverhältnissen (Hausbreiten von 6,5 m) in diesen Gebieten meist aus. Gleichzeitig würden zusätzliche Flächenprobleme bei der Herstellung der notwendigen Pkw-Stellplätze entstehen. Gleiches gilt auch für Doppelhaushälften.

Zu berücksichtigen ist hier allerdings auch, dass in den WA 5- und WA 6-Gebieten neben Doppelhäuser und Reihenhäuser auch Einzelhäuser entstehen können- ohne Einschränkungen der Wohneinheiten. Die Begrenzung auf zwei Wohneinheiten betrifft letztlich nur die WA 4-Gebiet im Südwesten des Areals. Der Bebauungsplan schließt die angeregten Wohnformen deshalb überhaupt nicht aus.

Grundsätzlich ist bei der Errichtung von Wohngebäuden für eigene Wohnzwecke, dem Kauf einer Eigentumswohnung oder eines Reihenhauses davon auszugehen, dass die Eigentümer sich über eine solche Entscheidung bewusst sind.

Mit dem Bebauungsplan werden insgesamt vielfältige Angebote für künftiges Wohnen eröffnet.

#### Gebäudegestaltung:

Der Bebauungsplan ermöglicht mit den definierten Gebäudehöhen und Dachformen eine flexible Baugestaltung. So ist grundsätzlich eine zweigeschossige Bebauung möglich, ohne dass sich das 2. Geschoss im Dachraum befindet. Der Errichtung zahlreicher Dachgauben ist daher nicht zwingend zu erwarten. Die Möglichkeit Gauben auf den Dächern zu errichten, soll allerdings erhalten bleiben. Sinnvollerweise ist dabei dann die für das ganze Stadtgebiet geltende Dachgaubensatzung auch anzuwenden. Ggf. erforderliche Abweichungen sind im Einzelfall zu behandeln.

#### Stellplätze:

Die Stellplatzsatzungen sind ein wichtiger Bestandteil zur Schaffung geordneter Verkehrsverhältnisse. In der Stadt Friedberg sind für Einzel-, Doppel- und Reihenhäuser je Wohnung zwei Stellplätze nachzuweisen. Bei Mehrfamilienhäusern ist pro Wohnung ein Stellplatz notwendig. Die damit verbundenen Vorgaben reflektieren die reale Situation. Tatsache ist, dass die Pkw-Zahlen in den Kommunen steigen. In Friedberg ist die Anzahl privater Pkw seit 2010 um mehr als 1.200 (Bevölkerungszunahme seit 2010 etwa 400 Personen) gestiegen. In der Stadt Augsburg betrug die Zunahme im gleichen Zeitraum fast 13.000 Pkw. Alle diese Fahrzeuge benötigen Flächen zum Abstellen. Diesem Platzbedarf ist Rechnung zu tragen, auch bei Gebäuden des sozialen Wohnungsbaues. Änderungen der Stellplatzsatzungen können in Frage kommen, wenn auch die gesellschaftliche Entwicklung eine Abnahme der Pkw-Zahlen erkennen lässt. Dies ist derzeit nicht der Fall. Die Konsequenzen daraus wären, dass die Erschließungsstraßen rechts und links von parkenden Fahrzeugen flankiert oder gar Grünflächen zum Abstellen von Fahrzeugen verwendet werden. Die Stadt Friedberg hat v.a. in Neubaugebieten bezüglich der öffentlichen Räume allerdings andere gestalterische Vorstellungen.

#### Immissionsschutz:



Der Abstand zum Chippenham-Ring im Westen des Baugebietes beträgt etwa 400 m. Allein durch diesen Abstand sind Überschreitungen der für Wohngebiete vorgesehenen Orientierungswerte der DIN 1805 nicht zu erwarten.

Sollte hier ein vierspuriger Ausbau der AIC 25 erfolgen, sind die Auswirkungen im Rahmen der Straßenplanung zu prüfen und dort ggf. notwendige Schallschutzmaßnahmen für die umgebende Wohnnutzung zu berücksichtigen.

Fläche zur Versorgung:

Auch zu diesem Aspekt schafft der Bebauungsplan mit der Definition dieser Fläche die Möglichkeit, das Gebiet zentral mit Wärme zu versorgen. Ein Zwang dafür besteht nicht. Ob der Grundwasserkörper die Versorgung über eine zentrale Wärmepumpe ermöglicht, wird derzeit geprüft. Sollte diese nicht funktionieren, besteht auch die Möglichkeit, das Gebiet mit Erdgas zu versorgen.

Betriebspflichten, wie der Einsatz von erneuerbaren Energien, können nach § 9 Abs. 1 BauGB nicht festgesetzt werden.

Augsburger Manifest Wohnen:

Hauptziele des Manifestes sind Schaffung von Bauland für alle Einkommensgruppen, bis wieder eine Wohnraumreserve vorhanden ist, darunter ein verbindlicher Anteil an sozialgebundenem Wohnraum. Dies setzt die Stadt Friedberg mit dem Bebauungsplan auch um. Ein Widerspruch zu den Festsetzungen des Bebauungsplans ist nicht zu erkennen. Von den im Augsburger Manifest Wohnen aufgezählten Maßnahmen wird in der Stellungnahme einzig eine Verringerung des Stellplatzschlüssels (in Augsburg sind je Sozialwohnung 0,5 Stellplätze nachzuweisen) genannt. Hierzu ist auf die obigen Ausführungen zu verweisen.

Insgesamt ist festzuhalten, dass mit dem Bebauungsplan relativ wenige Vorgaben für die Errichtung und Gestaltung der Gebäude getroffen werden und eine hohe Flexibilität und architektonische Freiheiten vorliegen und damit auch die vorgetragenen Aspekte hier jederzeit umsetzbar sind.

#### **B-4) Bürger/19.11.2016**

Die Stellungnahme vom 19.11.2016 wird zur Kenntnis genommen. Die Festsetzungen in Bebauungsplänen sind an § 9 BauGB und die BauNVO gebunden. Dort sind die Festsetzungsmöglichkeiten abschließend definiert. Die Kommunen haben kein Recht, eigene Festsetzungen zu erfinden. Insofern können keine Festsetzungen zur Energieeffizienz getroffen werden.

Bei der Errichtung von Reihen- und Doppelhäusern gilt eine Wohneinheit aufgrund der üblicherweise entstehenden kleinen Gebäude als Obergrenze. Zwei oder mehr eigenständige Wohneinheiten (eine Wohnung beinhaltet die Führung eines selbständigen Haushaltes mit Wohnräumen, Küche, Bad etc.) scheiden aufgrund der schmalen Grundstücken und damit beengten Platzverhältnissen in diesen Gebieten meist aus. Gleichzeitig würden zusätzliche Flächenprobleme bei der Herstellung der notwendigen Pkw-Stellplätze entstehen. Zu berücksichtigen ist hier auch, dass in den WA 5- und WA 6-Gebieten neben Doppelhäuser und Reihenhäuser auch Einzelhäuser entstehen können- ohne Einschränkungen der Wohneinheiten. Die Begrenzung auf zwei Wohneinheiten betrifft letztlich nur die WA 4-Gebiet im Südwesten des Areals. Der Bebauungsplan schließt die angeregten Wohnformen deshalb überhaupt nicht aus. Der Bebauungsplan ermöglicht mit den definierten Gebäudehöhen und Dachformen eine flexible Baugestaltung. So ist grundsätzlich eine zweigeschossige Bebauung möglich, ohne dass sich



das 2. Geschoss im Dachraum befindet. Der Errichtung zahlreicher Dachgauben ist daher nicht zwingend zu erwarten. Die Möglichkeit, Gauen auf den Dächern zu errichten, soll allerdings erhalten bleiben. Sinnvollerweise ist dabei dann die für das ganze Stadtgebiet geltende Dachgaubensatzung auch anzuwenden. Ggf. erforderliche Abweichungen sind im Einzelfall zu behandeln.

Der Bebauungsplan definiert die Art und das Maß der baulichen Nutzung im Gebiet. Die konkrete bauliche Umsetzung wird nicht im Bebauungsplan geregelt.

Die Stellplatzsatzungen sind ein wichtiger Bestandteil zur Schaffung geordneter Verkehrsverhältnisse. In der Stadt Friedberg sind für Einzel-, Doppel- und Reihenhäuser je Wohnung zwei Stellplätze nachzuweisen. Bei Mehrfamilienhäusern ist pro Wohnung ein Stellplatz notwendig. Die damit verbundenen Vorgaben reflektieren die reale Situation. Tatsache ist, dass die Pkw-Zahlen in den Kommunen steigen. In Friedberg ist die Anzahl privater Pkw seit 2010 um mehr als 1.200 (Bevölkerungszunahme seit 2010 etwa 400 Personen) gestiegen. In der Stadt Augsburg betrug die Zunahme im gleichen Zeitraum fast 13.000 Pkw. Alle diese Fahrzeuge benötigen Flächen zum Abstellen. Diesem Platzbedarf ist Rechnung zu tragen, auch bei Gebäuden des sozialen Wohnungsbaus. Änderungen der Stellplatzsatzungen können in Frage kommen, wenn auch die gesellschaftliche Entwicklung eine Abnahme der Pkw-Zahlen erkennen lässt. Dies ist derzeit nicht der Fall. Der angesprochene Mobilitätswandel lässt sich in diesen Zahlen nicht erkennen. Die Konsequenzen daraus wären, dass die Erschließungsstraßen rechts und links von parkenden Fahrzeugen flankiert werden oder gar Grünflächen zum Abstellen von Fahrzeugen verwendet werden. Die Stadt Friedberg hat v.a. in Neubaugebieten bezüglich der öffentlichen Räume allerdings andere gestalterische Vorstellungen. Die angesprochene Stellplatzsatzung der Stadt Augsburg sieht für Einfamilienhäuser, Doppelhaushälften, Reihenhäuser, u. ä. bis 140 m<sup>2</sup> Wohnfläche einen Stellplatz vor. Bei größeren Wohnflächen ist ein zweiter Stellplatz nachzuweisen. Die im Bebauungsplan schematisch dargestellten Grundrisse von Doppelhaushälften und Reihenhäusern kommen bei einer zweigeschossigen Bebauung deutlich über die in Augsburg definierte Wohnfläche hinaus. In der realen Umsetzung ergäbe sich nach beiden Satzungen der Nachweis von zwei Stellplätzen und damit kein Unterschied.

Der zweite Stellplatz der Reihenhäuser WA 5 ergibt sich innerhalb der 6 m breiten Umgrenzung für Garagen bzw. wenn Garagen errichtet werden in deren 6 m breiter Zufahrt. Üblicherweise werden in Bebauungsplänen keine privaten Stellplätze innerhalb der Bauflächen aufgezeigt. Der Bebauungsplan ermöglicht Reihenhausergebiete, weil diese Bebauung in Friedberg auch nachgefragt wird. Dabei ist immer von schmalen Grundstücken mit einem relativ hohen Erschließungsanteil auszugehen. Gleichzeitig kann in dem Gebiet WA 5 auch ein Einzelhaus mit mehreren Wohneinheiten entstehen.

Der Bebauungsplan ermöglicht die Errichtung von Tiefgaragen und schreibt diese nicht vor. Welches Kosten/Nutzenverhältnis sich bei der Errichtung von Tiefgaragen oder der Herstellung von oberirdischen Stellplätzen ergibt, ist nicht Inhalt eines Bebauungsplanes.

Der Abstand zum Chippenham-Ring im Westen des Baugebietes beträgt etwa 400 m. Allein durch diesen Abstand sind Überschreitungen der für Wohngebiete vorgesehenen Orientierungswerte nicht zu erwarten. Sollte hier ein vierspuriger Ausbau der AIC 25 erfolgen, sind die Auswirkungen im Rahmen der Straßenplanung zu prüfen und dort ggf. notwendige Schallschutzmaßnahmen für die umgebende Wohnnutzung zu berücksichtigen.

Insgesamt ist festzuhalten, dass mit dem Bebauungsplan relativ wenige Vorgaben für die Errichtung und Gestaltung der Gebäude getroffen werden und eine hohe Flexibilität und



architektonische Freiheiten vorliegen. Damit können die vorgetragenen Aspekte jederzeit umgesetzt werden.

**B-5) Bürger/19.11.2016**

Die Stellungnahme [REDACTED] vom 19.11.2016 wird zur Kenntnis genommen und im Einzelnen wie folgt beurteilt:

**Bauweise**

Mit der im Bebauungsplan verfolgten Konzeption aus Geschosswohnungsbau, Einzel-, Doppel- und Reihenhäusern ergibt sich im Gebiet eine Vielzahl an Möglichkeiten. Mit der jetzigen Struktur können bis zu 175 Wohneinheiten auf 2,2 ha entstehen. Die Möglichkeit auch Zweifamilienhäuser, Doppel- und Reihenhäuser zu errichten entspricht der tatsächlichen Nachfrage. Im Gebiet erfolgt dabei eine Abstufung der Nutzungsintensität nach Westen zur freien Landschaft hin. Eine komplette Nutzung des Areals für den Geschosswohnungsbau ist aus städtebaulichen Gründen am Siedlungsrand nicht zielführend. Neben der Schaffung von Wohnraum sind hier auch andere Aspekte zu berücksichtigen.

**Anzahl der Wohnungen**

Im Bebauungsplan werden neben Einzelgebäuden Doppelhäuser und Reihenhäuser (Hausgruppen) ermöglicht. Im WA 4 sind pro Einzelhaus zwei Wohneinheiten zulässig. Bei der Errichtung von Reihenhäuser gilt eine Wohneinheit pro Reihnhaus aufgrund der üblicherweise entstehenden kleinen Gebäude als Obergrenze. Zwei eigenständige Wohneinheiten (eine Wohnung beinhaltet die Führung eines selbständigen Haushaltes mit Wohnräumen, Küche, Bad etc.) scheiden aufgrund der schmalen Grundstücken und damit beengten Platzverhältnissen (Reihenhäuser mit einer Breite von 6 m) in diesen Gebieten meist aus. Gleichzeitig würden zusätzliche Flächenprobleme bei der Herstellung der notwendigen Pkw-Stellplätze entstehen. Gleiches gilt auch für Doppelhaushälften. Grundsätzlich ist den Bauwerbern oder Käufer bewusst, welches Gebäude oder welche Wohnung errichtet oder erworben wird. Kleinere Wohnungen und Apartments können in den Geschosswohnungsbauten entstehen. Dafür sind sie auch vorgesehen. Reihenhäuser und auch Doppelhäuser sind für Apartments etc. dagegen nicht zweckmäßig.

Im Übrigen sind in den WA 5- und WA 6-Gebieten neben Reihenhäuser und Doppelhäusern auch Einzelhäuser zulässig, welche die beschriebene Nutzung nicht ausschließen. Außer in den WA 4 - Gebieten liegen im gesamten Gebiet keine Beschränkungen der Anzahl an Wohnungen bei Einzelhäusern vor. Der Bebauungsplan schließt die angeregten Wohnformen deshalb überhaupt nicht aus.

**Gebäudegestaltung:**

Der Bebauungsplan ermöglicht mit den definierten Gebäudehöhen und Dachformen eine flexible Baugestaltung. So ist grundsätzlich eine zweigeschossige Bebauung möglich, ohne dass sich das 2. Geschoss im Dachraum befindet. Der Errichtung zahlreicher Dachgauben ist daher nicht zwingend zu erwarten. Die Möglichkeit Gauben auf den Dächern zu errichten, soll allerdings erhalten bleiben. Sinnvollerweise ist dabei dann die für das ganze Stadtgebiet geltende Dachgaubensatzung auch anzuwenden. Ggf. erforderliche Abweichungen sind im Einzelfall zu behandeln.

**Stellplätze**



Die Stellplatzsatzungen sind ein wichtiger Bestandteil zur Schaffung geordneter Verkehrsverhältnisse. In der Stadt Friedberg sind für Einzel-, Doppel- und Reihenhäuser je Wohnung zwei Stellplätze nachzuweisen. Bei Mehrfamilienhäusern ist pro Wohnung ein Stellplatz notwendig. Die damit verbundenen Vorgaben reflektieren die reale Situation. Tatsache ist, dass die Pkw-Zahlen in den Kommunen steigen. In Friedberg ist die Anzahl privater Pkw seit 2010 um mehr als 1.200 (Bevölkerungszunahme seit 2010 etwa 400 Personen) gestiegen. In der Stadt Augsburg betrug die Zunahme im gleichen Zeitraum fast 13.000 Pkw. Alle diese Fahrzeuge benötigen auch Flächen zum Abstellen. Diesem Platzbedarf ist Rechnung zu tragen, auch bei Gebäuden des sozialen Wohnungsbaues. Änderungen der Stellplatzsatzungen können in Frage kommen, wenn auch die gesellschaftliche Entwicklung eine Abnahme der Pkw-Zahlen erkennen lässt. Dies ist derzeit nicht der Fall. Die Konsequenzen daraus wären, dass die Erschließungsstraßen rechts und links von parkenden Fahrzeugen flankiert oder gar Grünflächen zum Abstellen von Fahrzeugen verwendet werden. Die Stadt Friedberg hat v.a. in Neubaugebieten bezüglich der öffentlichen Räume allerdings andere gestalterische Vorstellungen. Ein Bebauungsplan stellt immer eine Angebotsplanung dar und gibt einen abstrakten Rahmen für die Umsetzung vor. Tiefgaragen können im Gebiet errichtet werden, sind aber nicht zwingend herzustellen. Welches Kosten/Nutzenverhältnis sich bei der Errichtung von Tiefgaragen oder der Herstellung von oberirdischen Stellplätzen ergibt, ist nicht Inhalt eines Bebauungsplanes.

#### Immissionsschutz:

Sollte ein vierspuriger Ausbau der AIC 25 erfolgen, sind die damit verbundenen Auswirkungen im Rahmen der Straßenplanung zu prüfen und dort ggf. notwendige Schallschutzmaßnahmen für die umgebende Wohnnutzung zu berücksichtigen.

#### Regenerative Energien/Klimaschutz:

Das BauGB ist Grundlage für Bebauungspläne und gibt damit den Rahmen für Festsetzungen vor. Nach § 9 Abs. 1 Nr. 23 b BauGB können bestimmte bauliche und sonstige technische Maßnahmen an Gebäuden für die Erzeugung, Nutzung oder Speicherung von Strom, Wärme, oder Kälte aus erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung getroffen werden. Unter baulichen Vorkehrungen sind Dachneigungen, Statische Vorkehrungen etc. zu nennen. Betriebspflichten, wie der Einsatz von erneuerbaren Energien, können auf der genannten Grundlage aber nicht festgesetzt werden. Den Kommunen steht es nicht frei, Festsetzungen zu erfinden. Der Katalog unter § 9 Abs.1 BauGB ist abschließend definiert. Dies schließt grundsätzlich nicht aus, dass im Rahmen städtebaulicher Verträge konkrete Maßnahmen vereinbart werden. Im Bebauungsplan selbst besteht diese Möglichkeit aber nicht.

### **C) weitere Beschlüsse:**

Die Verwaltung wird beauftragt, vor Satzungsbeschluss folgende Änderungen in den Bebauungsplan einzuarbeiten:

1. In Ziffer 2.2 wird folgender Satz eingefügt:  
In den Baufeldern WA 1, 1a, 2, 3 und 5 darf die Grundfläche für die Errichtung von Balkonen, die max. 2,0 m vor die jeweilige Außenwand treten, max. 0,38 betragen.
2. Redaktionell ist die Mindestlänge der Bebauung im WA 1 und die Mindesthöhe der Baukörper in den WA 1, 1a und 2 den immissionsschutzrechtlichen Festsetzungen zuzuordnen.



3. Die schwarze Zackenlinie für den Immissionsschutz ist umzubenennen und nicht mehr als Fläche zu bezeichnen.
4. In den Festsetzungen zur Grünordnung sind ergänzend Bäume der 2. Wuchsklasse aufzunehmen, um eine sinnvoll machbare Begrünung über den Tiefgaragen zu ermöglichen.

Die geringfügigen, größtenteils redaktionellen Änderungen berühren keine Grundzüge der Planung. Es sind auch keine Berührungspunkte für die Öffentlichkeit oder die beteiligten Behörden ersichtlich, weshalb eine erneute öffentliche Auslegung nicht erforderlich ist.

Entsprechend sämtlichen vorangehenden Beschlüssen ist auch die Begründung zum Satzungsbeschluss anzupassen.



**Sachverhalt:**

**Bisheriger Verfahrensverlauf:**

Aufstellungsbeschluss	11.11.2015 STR
Vorstellung erster Entwurfskonzepte	24.11.2015 PUA
Mündlicher Sachstandsbericht	12.01.2016 PUA
Vorstellung von Alternativen	03.03.2016 PUA
Entwurfsanerkennung	17.03.2016 STR
Bekanntmachung Aufstellungs- beschl. und frühz. Beteiligung der Öffentlichkeit	13.04.2016 Stabo
Frühzeitige Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit	04.04.2016 – 02.05.2015
Beratung der Stellungnahmen aus der frühz. Beteiligung	28.07.2016 PUA
Billigungs- und Auslegungsbeschluss	29.09.2016 STR
Bekanntmachung öffentl. Auslegung	12.10.2016
Öffentliche Auslegung	20.10. – 21.11.2016
Änderung des Geltungsbereiches	17.11.2016 STR

Während der öffentlichen Auslegung gingen nachfolgende Stellungnahmen ein:

**A) Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange:**

1. Landratsamt Aichach-Friedberg/18.11.2016
2. Polizeiinspektion Friedberg/04.11.2016
3. Wasserwirtschaftsamt Donauwörth/29.11.2016

**B) Öffentlichkeit:**

1. Bürgerschreiben/03.11.2016
2. Bürgerschreiben/17.11.2016
3. Bürgerschreiben/04.11.2016
4. Bürgerschreiben/19.11.2016



5. Bürgerschreiben/19.11.2016 [REDACTED]

Neben den eingegangenen Stellungnahmen haben sich auch aus der weiteren planerischen Entwicklung des Gebiets weitere Punkte aufgetan, die zu einer Änderung führen sollten:

1. GRZ-Festsetzung im WA 1, 1a, 2, 3 und 5:  
Wie die ersten Planungserkenntnisse zeigen, werden die festgesetzten Grundflächenzahlen zwar ausreichen, aber auch ausgereizt werden müssen. Aus Sicht der Verwaltung wäre es sinnvoll noch einen kleinen Puffer für Balkonanlagen einzubauen, die über die Außenwand vorspringen. Es wird vorgeschlagen, dass die GRZ dort zur Errichtung von Balkonen, die max. 2,0 m über die jeweilige Außenwand hinausragen, max. 0,38 betragen darf.  
Diese Möglichkeit wäre auch im Einzelbauvorhaben im Rahmen einer Befreiung denkbar, sinnvollerweise könnte dies aber noch rechtzeitig in den Bebauungsplan integriert werden. Aus Sicht der Verwaltung werden hier keine Grundzüge der Planung berührt, sondern eine geringfügige Erweiterung geschaffen, die allen Geschosswohnbauten zu Gute kommen kann. Die GRZ (auch die bereits vorgesehene deutlich größere Überschreitungsmöglichkeit für die Tiefgaragen) war in keiner Stellungnahme Anlass von Kritik oder weiterer Anregung, sodass keinerlei Berührung der Öffentlichkeit oder eine Fachstelle erkennbar ist. Die Notwendigkeit einer erneuten öffentlichen Auslegung liegt daher nicht vor.
2. Bauweise südöstliches WA 1:  
Hier ist die offene Bauweise festgesetzt, die eine max. Gebäudelänge von 50 m zulässt. Mit der bestehenden Baugrenze wäre jedoch ein bis zu 60 m langes Gebäude möglich. Eine Änderung der Bauweise in diesem Bereich würde aus Sicht der Verwaltung durchaus die Grundzüge der Planung berühren und eine erneute öffentliche Auslegung erfordern. Es wird deshalb vorgeschlagen, die Möglichkeit zwar nicht außer Acht zu lassen, bei Klarheit über die beabsichtigte Bebauung dies jedoch ggf. isoliert in einem vereinfachten Änderungsverfahren anzupassen.
3. Zudem bestehen mehrerer Festsetzungen, die zwar das Maß der baulichen Nutzung betreffen, jedoch im Immissionsschutz begründet sind. Diese Festsetzungen sollen redaktionell umgestellt werden und teilweise zu den immissionsschutzfachlichen Festsetzungen zugeordnet werden. Da sich dadurch keine inhaltlichen Änderungen ergeben, ist auch keine erneute Auslegung erforderlich.  
Diese sind  
-das Mindestmaß der Wandhöhe in den WA 1, 1a und 2,  
-die Mindestlänge der Bebauung in WA 1a  
Außerdem ist die Bezeichnung der schwarzen Zackenlinie „Flächen für ...“ (Immissionsschutz) zu ändern. Tatsächlich wird keine Fläche dargestellt, sondern ein Bereich. Dies ist auch so in der Planlegende zu definieren.
4. Im Bereich der Tiefgaragen ist eine Pflanzung von Bäumen 1. Wuchsklasse nur schwer geeignet. Es sollte deshalb zusätzlich die Möglichkeit zur Pflanzung von Bäumen zweiter



Wuchsklasse festgesetzt werden, um die jeweiligen Bereiche auch sinnvoll und richtig zu bepflanzen.

Auch durch diese Erweiterung der Festsetzung werden keineswegs Grundzüge der Planung berührt, vielmehr wird dies als Klarstellung für eine sinnvolle Umsetzbarkeit der Grünordnung angesehen.