



Beschlussvorlage 2019/339	Referat	Baureferat
	Abteilung	Abt. 32, Stadtplanung/Hochbau
	Verfasser(in)	

Gremium	Termin	Vorlagenstatus
Stadtrat	20.11.2019	öffentlich

**Bebauungsplan mit Grünordnungsplan Nr. 12 für das Gebiet am westlichen Ortsrand des Stadtteiles Rinnenthal südlich der Griesbachstraße
- Beratung der Stellungnahmen aus der öffentlichen Auslegung -**

Beschlussvorschlag:

A-1) Landratsamt Aichach-Friedberg/06.09.2019/02.09.2019/22.08.2019

Die Stellungnahmen des Landratsamtes Aichach-Friedberg vom 06.09.2019/02.09.2019/22.08.2019 werden zur Kenntnis genommen. Eine erneute öffentliche Auslegung wird vorgenommen.

Immissionsschutz/02.09.2019

Zum Zeitpunkt der Stellungnahme lag das schalltechnische Gutachten in der Fassung vom 18.01.2019, das Verkehrsgutachten in der Fassung vom 10.05.2019 und das Geruchsgutachten in der Fassung vom 24.06.2019 vor, welche alle nochmals überarbeitet worden sind. Somit sind die vorgebrachten Einwendungen zu den Gutachten grundsätzlich überholt.

Die sprachlichen Ungenauigkeiten, die sich aufgrund des vorherigen Planentwurfes ergaben, wurden korrigiert.

Die Empfehlung auf eine Verlagerung des nördlichen Fahrsilos hinzuwirken, wird zur Kenntnis genommen. In der aktuellen Bauleitplanung hat eine Beurteilung der aktuellen Lage der Silos zu erfolgen. Hinsichtlich der Belastungen des Plangebietes des Bebauungsplanes Nr. 5 (Bestandsgebäude östlich der Fahrsilos FINr. 145/0) wird zu gegebener Zeit eine Überprüfung erfolgen.

Die Aussage zum Verkehrsgutachten wird zur Kenntnis genommen. Die Rechnungen der Unteren Immissionsschutzbehörde belegen, dass auch unter Einbeziehung der Neubauten die zulässigen Wohngebietswerte eingehalten werden können. Dementsprechend ist das Interesse der Nachbarschaft an einer Abwehr von Verkehrslärmzunahmen als gering zu bewerten.

Die durch die benachbarten Fahrsilos im Westen und Norden des Plangebietes entstehenden Geruchsbeeinträchtigungen werden wie folgt abgewogen:

anwesend:	für den Beschluss:	gegen den Beschluss:
------------------	---------------------------	-----------------------------



Entsprechend der Geruchsmissionsrichtlinie ist das Plangebiet nach den Grundsätzen des Planungsrechts in eine Schutzwürdigkeitskategorie einzustufen. Vorliegend entspricht die festgesetzte Art der baulichen Nutzung keiner der in der Tabelle 1 genannten Grenzwerte. Geplant ist vorliegend vielmehr ein Sondergebiet, das die in einem Allgemeinen Wohngebiet allgemein zulässigen Nutzungen Kindergarten und Wohnen beheimaten soll. Anders als das Allgemeine Wohngebiet ist das Plangebiet schwerpunktmäßig durch das Kinderhaus mit zentraler Versorgungsfunktion für das Stadtgebiet geprägt. Verglichen mit einer Wohnnutzung halten sich die Personen im Kinderhaus jedoch nur einen Bruchteil (max. 34%) der zu berücksichtigenden Gesamtstunden auf.

Unmittelbar nördlich und östlich des Umgriffs des Bebauungsplanes befindet sich bereits Wohnbebauung. Auf die nördliche Wohnbebauung wirkt ausweislich der immissionsschutzfachlichen Stellungnahme bereits heute eine Belastung im Bereich von bis zu 25% der zulässigen Jahresgeruchsstunden ein. Die Lage des Plangebietes am westlichen Ortsrand von Rinnenthal wird zudem jedenfalls in immissionsschutzfachlicher Hinsicht durch die umliegenden Freiflächen, die Sportvereinsnutzung und landwirtschaftliche Siloanlagen geprägt. Auch weist der Ortsteil Rinnenthal im weiteren Verlauf nach Osten eine dörfliche Prägung auf. Alleine entlang der Griesbachstraße existieren mehrere gewerbliche und landwirtschaftliche Nutzungen. Diese Gesichtspunkte sind bei der Festlegung des nach der Geruchsmissionsrichtlinie zulässigen Grenzwertes an Jahresgeruchsstunden einzubeziehen.

Unter Abwägung der gesamten auf das Plangebiet einwirkenden Faktoren wird in Übereinstimmung mit dem Gutachter für das Plangebiet insgesamt eine auf die Nutzungen einwirkende Zahl von 18 % Jahresgeruchsstunden als zumutbar erachtet. Bei dieser Einstufung waren nicht nur die Vorbelastungen im Plangebiet leitend, sondern auch die durch Vergleich mit dem Bestand im Norden festgestellte Ortsüblichkeit von Immissionen.

Dieser Grenzwert wird im Teilbereich 1 lediglich an den Messpunkten M 1 und M 6 (Nord- und Westseite Kindertageseinrichtung) fast ausgereizt. Die Prognosen ermitteln für den südlichen Bereich der Kindertageseinrichtung demgegenüber Werte kleiner 15 %, im übrigen Baufenster des Teilbereiches 1 jedenfalls unter 18 %. Die immissionsschutzfachlichen Auflagen machen sich die geringe Belastung auf der Südseite zu Nutze – dort im ganz überwiegenden Teil 10 - 12 %, teilweise sogar unter 8 % - und gewährleisten zugleich eine bestmögliche Verträglichkeit der Neunutzung mit den emittierenden Bestandsnutzungen. Der Konfliktfall wird entschärft: Durch die Festsetzungen Ziffer 12 wird sichergestellt, dass die Räume des Kindergartens mit schutzwürdiger Nutzung über die gering belastete Südfassade belüftet werden können. Sie werden damit faktisch nicht den höheren Belastungen ausgesetzt, wie sie an den Messpunkten M 1 und M 6 gemessen wurden. Dementsprechend entstehen hier künftig auch keine Immissionsorte. Zudem sind die nicht schutzwürdigen Räume zur geruchsbelasteten Seite zu orientieren, kompensierbar durch eine Lüftungsanlage mit Ansaugung der Zuluft von Süden.

Im Teilbereich 2 (Wohnnutzung) werden sogar deutlich geringere Geruchshäufigkeiten eingehalten. Die Werte liegen fast durchweg unter 15%. Auf der Ostseite liegen die Werte ganz überwiegend im Bereich von 8 - 12 %, auf der Südseite mit unter 6 % sogar teilweise deutlich darunter. Um die auftretenden immissionsschutzfachlichen Konflikte dennoch so weit als möglich zu entschärfen und für ein verträgliches Nebeneinander der Nutzungen auch künftig (vor) zu sorgen, sind die Festsetzungen unter Ziffer 12 in die Satzung aufgenommen worden. Durch sie wird sichergestellt, dass faktisch sogar nur Geruchsbelastungen mit



wohngebietsähnlichen Geruchsimmissionswerten auf die Wohnnutzung einwirken können. Dies entspricht einer größtmöglichen Berücksichtigung der Interessen der benachbarten Emittenten.

Kreisbaumeister/22.08.2019

Die Stellungnahme vom 22.08.2019 wird zur Kenntnis genommen. Sie enthält lediglich als solche formulierte fachliche Informationen und Empfehlungen. Der Flächennutzungsplan befindet sich in Änderung, die Abgrenzung des Plangebietes ist Aufgabe der Plangeberin. Zudem hat sich der Umgriff des Plangebiets an der Verfügbarkeit der Flächen zu messen. Die geführten Grundstücksverhandlungen haben ergeben, dass zum aktuellen Zeitpunkt nur die im Geltungsbereich liegende Fläche aufgeplant werden kann, nicht aber ein größerer, flächigerer Umgriff.

A-2) Landratsamt Aichach-Friedberg, Brandschutzdienststelle/21.08.2019

Die Stellungnahme des Kreisbrandrates vom 21.08.2019 wird zur Kenntnis genommen. Soweit den dort, sowie in der in Bezug genommenen Stellungnahme vom 14.3.2019 genannten Belangen auf Ebene der Bauleitplanung Rechnung getragen werden kann, wurden entsprechende Hinweise aufgenommen. Die übrigen genannten Aspekte entsprechen gesetzlichen Vorschriften im Baugenehmigungsverfahren und sind im Rahmen dessen – ggf. nach erneuter brandschutzfachlicher Stellungnahme – ohnehin einzuhalten.

A-3) Wasserwirtschaftsamt Donauwörth/08.08.2019

Die Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes vom 08.08.2019 inkl. dessen Verweis auf die Stellungnahme vom 11.04.2019 wird zur Kenntnis genommen. Die dort genannten fachlichen Hinweise werden in der Begründung berücksichtigt.

A-4) Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten/07.08.2019

Die Stellungnahme des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten vom 07.08.2019 wird zur Kenntnis genommen. Diese rügt insbesondere bereits bestehende Probleme der Landwirte mit aktivem und passiven Verkehr, fehlende Breite der Straße bereits jetzt auf ihrer gesamten Länge für Begegnungsverkehr und daraus resultierende Gefahren für Fußgänger, auch durch den fehlenden Gehweg. Dies erschwere die Situation für die Landwirte. Zudem wird eine Regelung zur Duldung von landwirtschaftlichen Immissionen vorgeschlagen. Schließlich sei die Verkehrszählung zu einer Jahreszeit erfolgt, zu der wenig bis kein landwirtschaftlicher Verkehr stattfände (Stellungnahme vom 02.04.2019, auf welche in der Stellungnahme vom 07.08.2019 erneut verwiesen wird).

Zum Zeitpunkt der Stellungnahme lag das schalltechnische Gutachten in der Fassung vom 18.01.2019, das Verkehrsgutachten in der Fassung vom 10.05.2019 und das Geruchsgutachten in der Fassung vom 24.06.2019 vor, welche alle nochmals überarbeitet worden sind. Somit sind die vorgebrachten Einwendungen zu den Gutachten grundsätzlich überholt.

Für das geplante Bauvorhaben wurde vom Büro gevas humberg & partner eine Verkehrsuntersuchung erstellt, um die verkehrlichen Auswirkungen des Neubaus in der Griesbachstraße und an den umliegenden Knotenpunkten abschätzen zu können. Dazu wurden



Verkehrserhebungen durchgeführt, um die Bestandssituation zu erfassen. Mithilfe einer Verkehrsprognose wurden die zu erwartenden Neuverkehre sowohl für einen Kindergarten mit 30 Kindern, 45 Kindern als auch für die Entstehung von 62 Kindergartenplätzen abgeschätzt. Auf die geäußerten Bedenken zu den gezählten Fahrzeugen hin wurde das Verkehrswertgutachten nochmals überarbeitet. Zur Plausibilisierung der erhobenen Daten wurde eine weitere Verkehrszählung vom 18.09. – 19.09.2019 durchgeführt. Die Verkehrsprognose ergab für ein Worst-Case-Szenario (= Berücksichtigung der Belastung während der stärker frequentierten Sommermonate) eine zusätzlich induzierte Anzahl von maximal 220 Kfz-Fahrten pro Tag (Planfall 3, Belegung mit 62 Kindern), wobei der Anteil des Schwerlastverkehrs mit maximal 27 Fahrten pro 24 Stunden weiterhin als sehr gering eingestuft wird. Nimmt man weiterhin in den Blick, dass landwirtschaftlicher Verkehr je nach Jahreszeit auch gering ausfallen kann und sich der durch den Kindergarten verursachte Fahrverkehr auf die Betriebszeiten beschränken wird, sind die Interessen der Anlieger hintanzustellen, was den Verkehrszuwachs an sich betrifft. Trotz einer Erhöhung der Verkehrsmengen wird die prognostizierte Belastung der Griesbachstraße vielmehr weiterhin als verträglich eingestuft. Durch die Aufnahme eines Fußweges im Plangebiet wird eine Fußgängergefährdung schließlich soweit wie möglich ausgeschlossen.

Nichts desto trotz muss den berechtigten Interessen der Landwirte nach Durchfahrung Rechnung getragen werden. So wurde den Bedenken bzgl. möglicher Fußgängergefährdungen und einer dadurch erschwerten Durchfahrt durch Aufnahme eines Fußweges entlang des Geltungsbereiches in die Planung Rechnung getragen.

In der Stellungnahme vom 02.04.2019 wurde darüber hinaus vorgebracht, dass die Griesbachstraße auf ihrer gesamten Länge um einen Gehweg ergänzt werden sollte. Aufgrund der Eigentumsverhältnisse könnte dies jedoch nur bei einer Einbahnstraßenregelung umgesetzt werden. Das würde jedoch zu deutlichem Ausweichverkehr in die umliegenden Straßen führen, somit die Situation nur verlagern und stellt somit keine Alternative dar. Zudem ist die Ausgestaltung der übrigen Griesbachstraße nicht Gegenstand des Bebauungsplanes. Es ist aber die Aufstellung von Verkehrsspiegeln in schwer einzusehenden Bereichen der Griesbachstraße anvisiert.

Unrichtig ist allerdings der Einwand der Fachbehörde, dass die Griesbachstraße bereits jetzt überall zu geringe Fahrbahnbreiten aufweise. Im ausgelegten Gutachten wurden die angegebenen Breiten zum Teil fälschlicherweise als Fahrbahnbreiten deklariert, die Angaben beziehen sich tatsächlich jedoch auf die Straßenraumbreiten. Dies wurde im erneut auszulegenden Verkehrsgutachten berichtigt.

Der Straßenraum (brutto = Fahrbahn plus ggf. Gehwege, Bordsteine etc.; entspricht hier der Flurstücksbreite) der Griesbachstraße insgesamt variiert zwischen 5,40 m an der schmalsten Stelle und 6,50 m an der breitesten Stelle. Selbst nach Abzug von Bordsteinen und Aufpflasterungen beträgt die Fahrbahnbreite (netto = Fahrbahn, zwei Fahrspuren) zum Großteil min. 4,90 m. Lediglich direkt nördlich des Planbereichs weist die asphaltierte Fahrbahn derzeit eine geringere Breite von etwa 4,35 m auf. Das bedeutet im Ergebnis, dass die Griesbachstraße bereits heute in den meisten Bereichen breiter ist, als es die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) mit einer Fahrbahnbreite von 4,50 – 5,50 m für Erschließungsstraßen vorsieht.

Um die angeführte Engstelle (westlich der Flurnummer 144/4) angrenzend an das Planungsgebiet zu entzerren, wird in diesem Bereich zunächst die öffentliche Verkehrsfläche um einen 2 m breiten Gehweg auf der Südseite der Griesbachstraße erweitert. Zudem wird die



asphaltierte Fahrbahn nach Norden hin auf die erforderlichen 4,50 m verbreitert, sodass der gesamte Straßenraum schließlich eine Breite von 6,50 m aufweist.

Auch der angeführte Begegnungsverkehr wurde untersucht. Hierbei konnte nachgewiesen werden, dass die nach der RAS 06 erforderliche Breite für Lkw-Lkw-Begegnungen (z.B. landwirtschaftlicher Fahrzeuge und Versorgungsfahrzeuge für die Neubebauung) jedenfalls unter Befahrung des unbefestigten Seitenstreifens an insgesamt drei Stellen der Griesbachstraße vorliegen. Hiervon liegt eine Stelle in geringer Entfernung östlich des Plangebiets. Sollte es also zu dem - nach den Verkehrszählungen äußerst seltenen - Begegnungsfall Lkw-Lkw kommen, kann in Sichtweite des Plangebiets, sowie an zwei weiteren Stellen angehalten und ausgewichen werden. Die Straße nimmt in weiten Bereichen einen übersichtlichen Verlauf.

Beim Begegnungsverkehr Lkw-Pkw ist nach unterschiedlichen Fahrzeugtypen der Lkw zu differenzieren. Der Nachweis der Schleppkurven hat ergeben, dass die Begegnung zwischen einem landwirtschaftlichen Fahrzeug mit Anhänger und einem PKW über die gesamte Länge der Griesbachstraße unproblematisch ist. Die Breiten entsprechen den einschlägigen Regelungen. Die Einwendungen der Fachbehörde konnten insoweit widerlegt werden.

Selbst bei im Einzelfall breiteren landwirtschaftlichen Fahrzeugen ist eine zumutbare Verkehrssituation gewährleistet. Gegenüber insgesamt vier Bereichen, in denen mit überbreiten Fahrzeugen ein Begegnungsverkehr nicht möglich sein könnte, liegt lediglich ein Bereich vor, der nicht weithin für den Fahrer einsehbar ist. In allen übrigen drei Bereichen ist ein Herankommen eines größeren Fahrzeuges frühzeitig sichtbar. Dieser kurze, schlecht einsehbare Bereich kann später mit Hilfe eines Verkehrsspiegels - der nicht auf bauleitplanerischer Ebene festgesetzt werden kann - entzerrt werden. Schließlich ist die Terrassierung der Straße überwiegend geradlinig, so dass ein Begegnungsverkehr auch vom Platzbedarf her gut abgewickelt werden kann.

In die Abwägung bzgl. etwaiger weiterer Maßnahmen hat an dieser Stelle auch einzufließen, dass der Großteil der Straße bereits im Bestand über diese Probleme verfügt und die größte Engstelle durch die mit dem Plangebiet verbundene Baumaßnahme verbreitert werden wird. Mit den in diesem Abschnitt genannten Maßnahmen wurde daher den Interessen der Landwirtschaft in dem erforderlichen Maße Rechnung getragen.

Die Aufnahme einer Duldungspflicht - zumal in der vorgeschlagenen Formulierung - als Festsetzung in den Bebauungsplan war aus rechtlichen Gründen nicht möglich. Der Formulierungsvorschlag ist bereits inhaltlich unbestimmt, es ist unklar welche Immissionen in welchem Umfang geduldet werden müssen. Zudem kann eine Duldungspflicht nicht durch explizite Aufnahme einer solchen in den Bebauungsplan begründet werden. Diese kann sich ausschließlich als Rechtsreflex des Abschlusses des Bebauungsplanverfahrens ergeben. Um dennoch die neuen Anwohner auf die landwirtschaftlichen Vorbelastungen im Plangebiet nochmals explizit hinzuweisen und künftige Konflikte so weit als rechtlich möglich zu vermeiden, wurde der Vorschlag inhaltsgleich als Hinweis übernommen.

A-5) Polizeiinspektion Friedberg/14.08.2019

Die Stellungnahme der Polizeiinspektion vom 14.08.2019, die auf die Stellungnahme vom 14.5.2019 verweist, wird zur Kenntnis genommen.



Eine Verbesserung der Sichtbarkeit über einen Verkehrsspiegel an der Griesbachstraße außerhalb des Plangebietes kann nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanes sein. Die Realisierung ist dennoch anvisiert und verbessert auch die Bestandssituation. Schließlich ist die Zunahme von Fahrzeugen, die durch das Plangebiet selbst ausgelöst wird, vergleichsweise gering einzuordnen. Dementsprechend überwiegen der Nutzen der Planung und die damit einhergehende Entschärfung der Bestandssituation (zusätzlicher Gehweg im Plangebiet, Verkehrsspiegel im unübersichtlichen Bereich) die geringe Zunahme an möglichen Gefährdungen durch die abstrakte Zunahme an Verkehr.

Die Verkehrszählungen wurden nunmehr auf weitere Daten mit stärkeren landwirtschaftlichen Verkehrsbewegungen ausgeweitet.

Die weiteren Ausführungen zum Mischungsprinzip und der Straßenbreite, sowie einer erforderlichen Einbahnstraßenregelung bei einer geringeren Fahrbahnbreite als 4,50 m bei der Erstellung eines Fußweges sind in die Planungen eingeflossen. Die Plangeberin hat sich nunmehr für einen einseitigen Gehweg entlang des Plangebietes zur Steigerung der Sicherheit entschieden, eine Einbahnstraßenregelung wird nicht erforderlich.

A-6) Bayerischer Bauernverband/19.08.2019

Die Stellungnahme des Bayerischen Bauernverbandes vom 19.08.2019 inkl. deren Verweis auf die Stellungnahme vom 01.4.2019 wird zur Kenntnis genommen.

Der Hinweis zum Erhalt der Fahrbahnbreite wird zur Kenntnis genommen. Die Griesbachstraße sowie der Feldweg Flur-Nr. 150 befinden sich außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 12. Es bestehen jedoch aktuell keine Planungen die Fahrbahnbreite zu verringern. Stattdessen wird die öffentliche Verkehrsfläche auf der Länge des Plangebietes nach Süden um einen 2 m breiten Gehweg erweitert. Zudem ist geplant in diesem Bereich die asphaltierte Fahrbahn der Griesbachstraße, die aktuell eine Breite von ca. 4,35 m aufweist, auf die der RAS 06 entsprechende Mindestbreite von 4,50 m für Erschließungsstraßen nach Norden hin zu verbreitern, da das Flurstück dort aktuell zwar überfahrbar, aber noch nicht komplett asphaltiert ist.

Der Hinweis zu den bestehenden Fahrtilos nördlich und westlich des Plangebietes als Immissionsquelle wurde zur Kenntnis genommen. Zwischenzeitlich wurde eine Geruchsimmisionsprognose erstellt:

Entsprechend der Geruchsimmisionsrichtlinie ist das Plangebiet nach den Grundsätzen des Planungsrechts in eine Schutzwürdigkeitskategorie einzustufen. Vorliegend entspricht die festgesetzte Art der baulichen Nutzung keiner der in der Tabelle 1 genannten Grenzwerte. Geplant ist vorliegend vielmehr ein Sondergebiet, das die in einem Allgemeinen Wohngebiet allgemein zulässigen Nutzungen Kindergarten und Wohnen beheimaten soll. Anders als das Allgemeine Wohngebiet ist das Plangebiet schwerpunktmäßig durch das Kinderhaus mit zentraler Versorgungsfunktion für das Stadtgebiet geprägt. Verglichen mit einer Wohnnutzung halten sich die Personen im Kinderhaus jedoch nur einen Bruchteil (max. 34%) der zu berücksichtigenden Gesamtstunden auf.

Unmittelbar nördlich und östlich des Umgriffs des Bebauungsplanes befindet sich bereits Wohnbebauung. Auf die nördliche Wohnbebauung wirkt ausweislich der immissionsschutzfachlichen Stellungnahme bereits heute eine Belastung im Bereich von bis zu



25% der zulässigen Jahresgeruchsstunden ein. Die Lage des Plangebietes am westlichen Ortsrand von Rinnenthal wird zudem jedenfalls in immissionsschutzfachlicher Hinsicht durch die umliegenden Freiflächen, die Sportvereinsnutzung und landwirtschaftliche Siloanlagen geprägt. Auch weist der Ortsteil Rinnenthal im weiteren Verlauf nach Osten eine dörfliche Prägung auf. Alleine entlang der Griesbachstraße existieren mehrere gewerbliche und landwirtschaftliche Nutzungen. Diese Gesichtspunkte sind bei der Festlegung des nach der Geruchsimmisionsrichtlinie zulässigen Grenzwertes an Jahresgeruchsstunden einzubeziehen.

Unter Abwägung der gesamten auf das Plangebiet einwirkenden Faktoren wird in Übereinstimmung mit dem Gutachter für das Plangebiet insgesamt eine auf die Nutzungen einwirkende Zahl von 18 % Jahresgeruchsstunden als zumutbar erachtet. Bei dieser Einstufung waren nicht nur die Vorbelastungen im Plangebiet leitend, sondern auch die durch Vergleich mit dem Bestand im Norden festgestellte Ortsüblichkeit von Immissionen.

Dieser Grenzwert wird im Teilbereich 1 lediglich an den Messpunkten M 1 und M 6 (Nord- und Westseite Kindertageseinrichtung) fast ausgereizt. Die Prognosen ermitteln für den südlichen Bereich der Kindertageseinrichtung demgegenüber Werte kleiner 15 %, im übrigen Baufenster des Teilbereiches 1 jedenfalls unter 18 %. Die immissionsschutzfachlichen Auflagen machen sich die geringe Belastung auf der Südseite zu Nutze – dort im ganz überwiegenden Teil 10 - 12 %, teilweise sogar unter 8 % - und gewährleisten zugleich eine bestmögliche Verträglichkeit der Neunutzung mit den emittierenden Bestandsnutzungen. Der Konfliktfall wird entschärft: Durch die Festsetzungen Ziffer 12 wird sichergestellt, dass die Räume des Kindergartens mit schutzwürdiger Nutzung über die gering belastete Südfassade belüftet werden können. Sie werden damit faktisch nicht den höheren Belastungen ausgesetzt, wie sie an den Messpunkten M 1 und M 6 gemessen wurden. Dementsprechend entstehen hier künftig auch keine Immissionsorte. Zudem sind die nicht schutzwürdigen Räume zur geruchsbelasteten Seite zu orientieren, kompensierbar durch eine Lüftungsanlage mit Ansaugung der Zuluft von Süden.

Im Teilbereich 2 (Wohnnutzung) werden sogar deutlich geringere Geruchshäufigkeiten eingehalten. Die Werte liegen fast durchweg unter 15%. Auf der Ostseite liegen die Werte ganz überwiegend im Bereich von 8 - 12 %, auf der Südseite mit unter 6 % sogar teilweise deutlich darunter. Um die auftretenden immissionsschutzfachlichen Konflikte dennoch so weit als möglich zu entschärfen und für ein verträgliches Nebeneinander der Nutzungen auch künftig (vor) zu sorgen, sind die Festsetzungen unter Ziffer 12 in die Satzung aufgenommen worden. Durch sie wird sichergestellt, dass faktisch sogar nur Geruchsbelastungen mit wohngebietsähnlichen Geruchsimmisionswerten auf die Wohnnutzung einwirken können. Dies entspricht einer größtmöglichen Berücksichtigung der Interessen der benachbarten Emittenten.

A-7) Adelburggruppe Zweckverband Wasserversorgung/21.08.2019

Die Stellungnahme der Adelburggruppe vom 21.08.2019 wird zur Kenntnis genommen. Im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens ist der Zweckverband zur Wasserversorgung der Adelburggruppe erneut zu beteiligen, um eine rechtzeitige Herstellung der Grundstücksanschlüsse zu gewährleisten.

B-1) [REDACTED]/02.09.2019

Die Stellungnahme [REDACTED] vom 02.09.2019 wird zur Kenntnis genommen.



Der zutreffend geschilderte Mangel der Bekanntmachung nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB wird durch erneute Auslegung geheilt.

Inhaltliche Stellungnahme:

Zum Zeitpunkt der Stellungnahme lag das schalltechnische Gutachten in der Fassung vom 18.01.2019, das Verkehrsgutachten in der Fassung vom 10.05.2019 und das Geruchsgutachten in der Fassung vom 24.06.2019 vor, welche alle nochmals überarbeitet worden sind. Somit sind die vorgebrachten Einwendungen zu den Gutachten grundsätzlich überholt.

Geruchsimmissionen

Die vorgebrachten Einwendungen sind, vor dem Hintergrund des zur Auslegung gelangenden neuen Planstandes, nicht mehr zutreffend. Vorgebracht wird, dass die Grenzwerte eines Dorfgebietes herangezogen würden, obwohl ein Wohngebiet festgesetzt worden sei. Zudem beziehe sich die Untersuchung nicht auf den tatsächlich geplanten Standort, sondern auf einen weiter östlich gelegenen Standort.

Die Festsetzung zur Art der baulichen Nutzung musste überarbeitet werden, da das Gebiet nicht der Zweckbestimmung eines Allgemeinen Wohngebietes nach § 4 Abs. 1 BauNVO entspricht, auch nicht teilweise. Zwar beherbergt das Plangebiet die in einem Allgemeinen Wohngebiet allgemein zulässigen Nutzungen Kindergarten und Wohnen. Anders als das Allgemeine Wohngebiet ist das Plangebiet aber nicht durch eine schwerpunktmäßige Nutzung durch Wohnen geprägt („vorwiegend“), sondern durch eine schwerpunktmäßige Nutzung als Kindertageseinrichtung. Auch entspricht keiner der Teilbereiche gesondert einem WA. Das Plangebiet entspricht auch keiner anderen Gebietskategorie der BauNVO, so dass ein sonstiges Sondergebiet nach § 11 BauNVO festzusetzen war.

Entsprechend der Geruchsimmissionsrichtlinie (GIRL) ist das Plangebiet nach den Grundsätzen des Planungsrechts in eine Schutzwürdigkeitskategorie einzustufen. Vorliegend entspricht die festgesetzte Art der baulichen Nutzung keiner der in der Tabelle 1 zur GIRL genannten Grenzwerte. Eine Einordnung hat anhand des konkreten Einzelfalles, u.a. der Lage des Plangebietes (innerstädtische vs. Ortsrandlage) und der auf das Plangebiet bereits bis dato einwirkenden Immissionen (Ortsüblichkeit) zu erfolgen.

Unmittelbar nördlich und östlich des Umgriffs des Bebauungsplanes befindet sich bereits Wohnbebauung. Auf die nördliche Wohnbebauung wirkt ausweislich der immissionsschutzfachlichen Stellungnahme bereits heute eine Belastung im Bereich von bis zu 25% der zulässigen Jahresgeruchsstunden ein. Die Lage des Plangebietes am westlichen Ortsrand von Rinnenthal wird zudem jedenfalls in immissionsschutzfachlicher Hinsicht durch die umliegenden Freiflächen, die Sportvereinsnutzung und landwirtschaftliche Siloanlagen geprägt. Auch weist der Ortsteil Rinnenthal im weiteren Verlauf nach Osten eine dörfliche Prägung auf. Alleine entlang der Griesbachstraße existieren mehrere gewerbliche und landwirtschaftliche Nutzungen. Diese Gesichtspunkte sind bei der Festlegung des nach der Geruchsimmissionsrichtlinie zulässigen Grenzwertes an Jahresgeruchsstunden einzubeziehen. Verglichen mit einer Wohnnutzung halten sich die Personen in der Kindertageseinrichtung schließlich nur einen Bruchteil (max. 34%) der zu berücksichtigenden Gesamtstunden auf.



Unter Abwägung der gesamten auf das Plangebiet einwirkenden Faktoren wird in Übereinstimmung mit dem Gutachter für das Plangebiet insgesamt eine auf die Nutzungen einwirkende Zahl von 18 % Jahresgeruchsstunden als zumutbar erachtet. Bei dieser Einstufung waren nicht nur die Vorbelastungen im Plangebiet leitend, sondern auch die durch Vergleich mit dem Bestand im Norden festgestellte Ortsüblichkeit von Immissionen.

Dieser Grenzwert wird im Teilbereich 1 lediglich an den Messpunkten M 1 und M 6 (Nord- und Westseite Kindertageseinrichtung) fast ausgereizt. Die Prognosen ermitteln für den südlichen Bereich der Kindertageseinrichtung demgegenüber Werte kleiner 15 %, im übrigen Baufenster des Teilbereiches 1 jedenfalls unter 18 %. Die immissionsschutzfachlichen Auflagen machen sich die geringe Belastung auf der Südseite zu Nutze – dort im ganz überwiegenden Teil 10 - 12 %, teilweise sogar unter 8 % - und gewährleisten zugleich eine bestmögliche Verträglichkeit der Neunutzung mit den emittierenden Bestandsnutzungen. Der Konfliktfall wird entschärft: Durch die Festsetzungen Ziffer 12 wird sichergestellt, dass die Räume des Kindergartens mit schutzwürdiger Nutzung über die gering belastete Südfassade belüftet werden können. Sie werden damit faktisch nicht den höheren Belastungen ausgesetzt, wie sie an den Messpunkten M 1 und M 6 gemessen wurden. Dementsprechend entstehen hier künftig auch keine Immissionsorte. Zudem sind die nicht schutzwürdigen Räume zur geruchsbelasteten Seite zu orientieren, kompensierbar durch eine Lüftungsanlage mit Ansaugung der Zuluft von Süden.

Im Teilbereich 2 (Wohnnutzung) werden sogar deutlich geringere Geruchshäufigkeiten eingehalten. Die Werte liegen fast durchweg unter 15%. Auf der Ostseite liegen die Werte ganz überwiegend im Bereich von 8 - 12 %, auf der Südseite mit unter 6 % sogar teilweise deutlich darunter. Um die auftretenden immissionsschutzfachlichen Konflikte dennoch so weit als möglich zu entschärfen und für ein verträgliches Nebeneinander der Nutzungen auch künftig (vor) zu sorgen, sind die Festsetzungen unter Ziffer 12 in die Satzung aufgenommen worden. Durch sie wird sichergestellt, dass faktisch sogar nur Geruchsbelastungen mit wohngebietsähnlichen Geruchsimmisionswerten auf die Wohnnutzung einwirken können. Dies entspricht einer größtmöglichen Berücksichtigung der Interessen der benachbarten Emittenten.

Die Monitorpunkte zur Berechnung der Geruchsbelastung wurden auf den Baugrenzen der beiden Grundstücke verteilt, um die äußersten Randpunkte der zulässigen Lage der Gebäude zu berücksichtigen. Im Bebauungsplanverfahren ist grundsätzlich auch auf die Baugrenzen abzustellen und nicht auf bereits geplante Bauvorhaben.

Soweit der Rechtsvertreter der Einwendungsführerin auf die Stellungnahme des Landratsamtes, Sachgebiet Immissionsschutz, vom 10.04.2019 verweist, ist zu bemerken, dass diese vor erstmaliger Anfertigung einer detaillierten Geruchsimmisionsprognose durch die Modern Testing Services (Germany) GmbH zur Ermittlung der Geruchsbelastung für die beiden Baugrundstücke in Rinnenthal (Berichtsnummer K1208-19153 vom 14.06.2019) erstellt wurde. Die aktuellere Stellungnahme des Landratsamtes vom 02.09.2019 bestätigt die Möglichkeit der Überwindung der Konfliktsituation zwischen geplanter Nutzung und Gerüchen benachbarter Fahrsiloanlagen ausdrücklich.

Verkehrsgutachten:

Die angesprochenen großen Sportereignisse, sowie Feierlichkeiten im Sportheim z.B. Weihnachtsfeiern finden fast ausschließlich am Wochenende und in den Abendstunden und somit außerhalb der Betriebszeiten der nächstgelegenen Kindertagesstätte statt. Folglich kann davon ausgegangen werden, dass es zu keiner Kumulation mit dem An- und Abfahrtsverkehr



der Kindertageseinrichtung kommt und daher von keiner erhöhten Belastung auszugehen ist. Auch im November kann der Fußballtrainingsbetrieb erfahrungsgemäß noch auf den Fußballplätzen im Freien stattfinden. Somit kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Straße zum Zeitpunkt der ersten Verkehrszählung überwiegend dem Anliegerverkehr diene.

Dennoch wurde zur Plausibilisierung der erhobenen Daten eine weitere Verkehrszählung vom 18.09. – 19.09.2019 durchgeführt und in das Verkehrsgutachten eingearbeitet. Die Verkehrsprognose ergab für ein Worst-Case-Szenario eine zusätzlich induzierte Anzahl von 220 Kfz-Fahrten pro Tag, (Planfall 3, Belegung mit 62 Kindern), wobei der Anteil des Schwerlastverkehrs mit maximal 27 Fahrten pro 24 Stunden weiterhin als vergleichsweise sehr gering eingestuft wird. Nimmt man weiterhin in den Blick, dass landwirtschaftlicher Verkehr je nach Jahreszeit auch gering ausfallen kann und sich der durch den Kindergarten verursachte Fahrverkehr auf die Betriebszeiten beschränken wird, sind die Interessen der Anlieger hintanzustellen, was den Verkehrszuwachs an sich betrifft. Trotz einer Erhöhung der Verkehrsmengen wird die prognostizierte Belastung der Griesbachstraße vielmehr weiterhin als verträglich eingestuft. Durch die Aufnahme eines Fußweges im Plangebiet wird eine Fußgängergefährdung schließlich soweit wie möglich ausgeschlossen.

Im ausgelegten Gutachten wurden die angegebenen Breiten zum Teil fälschlicherweise als Fahrbahnbreiten deklariert, die Angaben beziehen sich tatsächlich jedoch auf die Straßenraumbreiten. Dies wurde im erneut auszulegenden Verkehrsgutachten berichtigt. Der Straßenraum (brutto = Fahrbahn plus ggf. Gehwege, Bordsteine etc.; entspricht hier der Flurstücksbreite) der Griesbachstraße insgesamt variiert zwischen 5,40 m an der schmalsten Stelle und 6,50 m an der breitesten Stelle. Selbst nach Abzug von Bordsteinen und Aufpflasterungen beträgt die Fahrbahnbreite (netto = Fahrbahn, zwei Fahrspuren) zum Großteil min. 4,90 m. Lediglich direkt nördlich des Planbereichs weist die asphaltierte Fahrbahn derzeit eine geringere Breite von etwa 4,35 m auf. Das bedeutet im Ergebnis, dass die Griesbachstraße bereits heute in den meisten Bereichen breiter ist, als es die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) mit einer Fahrbahnbreite von 4,50 – 5,50 m für Erschließungsstraßen vorsieht.

Um die Engstelle westlich der Flurnummer 144/4 angrenzend an das Planungsgebiet zu entzerren, wird in diesem Bereich zunächst die öffentliche Verkehrsfläche um einen 2 m breiten Gehweg auf der Südseite der Griesbachstraße erweitert. Zudem wird die asphaltierte Fahrbahn nach Norden hin auf die erforderlichen 4,50 m verbreitert, sodass der gesamte Straßenraum schließlich eine Breite von 6,50 m aufweist.

Die beschriebenen Problembereiche im weiteren Verlauf der Griesbachstraße sind bereits im Bestand vorhanden. Der Einfluss der durch die Nutzungen im Plangebiet prognostizierten Fahrzeugbewegungen bleibt im rechtlich unbeachtlichen Bereich. Die prognostizierte maximale Verkehrsmenge für den Planfall 3 (62 Kinder) in der Griesbachstraße beträgt etwa 610 Kfz pro Tag. Laut RAST 06 liegt die Höchstgrenze der mit dem Mischungsprinzip (Fußgängerführung auf Fahrbahn) vertretbaren Verkehre bei 400 Kfz pro Stunde.

Die Stellungnahme des Rechtsvertreters zur Gefährdung von Kindern verkennt, dass die Kinder, die die Kindertageseinrichtung besuchen ohnehin von ihren Eltern dorthin gebracht werden müssen. Eine Gefährdung kann sich also allenfalls aus der Erwägung ergeben, dass die ortsansässigen Kinder, die nicht die Tageseinrichtung besuchen, nun mit einer Verkehrszunahme und daraus resultierenden Gefahrenlagen konfrontiert werden. Hier ist zu bemerken, dass der durch die Kindertageseinrichtung ausgelöste Zusatzverkehr zum ganz



überwiegenden Teil durch Eltern bestritten wird, die ihre Kinder bringen oder abholen. Bei diesen ist davon auszugehen, dass sie auf Kinder im Straßenverkehr erhöht Rücksicht nehmen. Zudem stellt der genannte Begegnungsverkehr ein durchaus übliches Szenario in dörflich geprägten Stadtteilen dar, in denen ganz überwiegend nicht durchgehend Gehwege vorhanden sind. Weiter ist die Höchstgrenze der Fahrzeugbewegungen nach RAS 06 für das Mischungsprinzip bei Weitem nicht erreicht (siehe dazu vorstehenden Absatz). Die Problematik des Begegnungsverkehrs landwirtschaftlicher Fahrzeuge/ Kinder besteht schließlich vorwiegend im Bestand: die unübersichtlichen Bereiche sind vor allem im Kurvenbereich am Anfang der Griesbachstraße (Kreuzung Aretinstraße) und mittig der Griesbachstraße, wo die Straße erneut einen Knick macht (Höhe Hausnummer 15). In diesem Bereich ist die Aufstellung von Halteverbotsschildern anvisiert, sodass diese Kurvenbereiche übersichtlicher werden und die Sicht nicht durch parkende Autos versperrt werden kann. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h besteht bereits.

Stellungnahme Polizei:

Die Stellungnahme der Polizeiinspektion vom 14.05.2019 war der Sitzungsvorlage zur Beratung der Stellungnahmen in der Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses vom 02.07.2019 öffentlich beigefügt und konnte somit eingesehen werden. Diese wurde jedoch versehentlich bei der Einsichtnahme nicht bereitgelegt. Die Mandantschaft hat bei der Einsichtnahme nicht danach verlangt. Die Stellungnahme wird nunmehr über die erneute öffentliche Auslegung vollumfänglich zugänglich.

Stellungnahme Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (zu Eigen gemacht) sowie Gegenverkehrssituation:

Die Stellungnahme des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten vom 07.08.2019 wird zur Kenntnis genommen. Diese rügt insbesondere bereits bestehende Probleme der Landwirte mit aktivem und passivem Verkehr, fehlende Breite der Straße bereits jetzt auf ihrer gesamten Länge für Begegnungsverkehr und daraus resultierende Gefahren für Fußgänger, auch durch den fehlenden Gehweg. Dies erschwere die Situation für die Landwirte. Zudem wird eine Regelung zur Duldung von landwirtschaftlichen Immissionen vorgeschlagen. Schließlich sei die Verkehrszählung zu einer Jahreszeit erfolgt, zu der wenig bis kein landwirtschaftlicher Verkehr stattfände (Stellungnahme vom 02.04.2019, auf welche in der Stellungnahme vom 07.08.2019 erneut verwiesen wird).

Zum Zeitpunkt der Stellungnahme lag das schalltechnische Gutachten in der Fassung vom 18.01.2019, das Verkehrsgutachten in der Fassung vom 10.05.2019 und das Geruchsgutachten in der Fassung vom 24.06.2019 vor, welche alle nochmals überarbeitet worden sind. Somit sind die vorgebrachten Einwendungen zu den Gutachten grundsätzlich überholt.

Für das geplante Bauvorhaben wurde vom Büro gevas humberg & partner eine Verkehrsuntersuchung erstellt, um die verkehrlichen Auswirkungen des Neubaus in der Griesbachstraße und an den umliegenden Knotenpunkten abschätzen zu können. Dazu wurden Verkehrserhebungen durchgeführt, um die Bestandssituation zu erfassen. Mithilfe einer Verkehrsprognose wurden die zu erwartenden Neuverkehre sowohl für einen Kindergarten mit 30 Kindern, 45 Kindern als auch für die Entstehung von 62 Kindergartenplätzen abgeschätzt. Auf die geäußerten Bedenken zu den gezählten Fahrzeugen hin wurde das



Verkehrswertgutachten nochmals überarbeitet. Zur Plausibilisierung der erhobenen Daten wurde eine weitere Verkehrszählung vom 18.09. – 19.09.2019 durchgeführt. Die Verkehrsprognose ergab für ein Worst-Case-Szenario (= Berücksichtigung der Belastung während der stärker frequentierten Sommermonate) eine zusätzlich induzierte Anzahl von maximal 220 Kfz-Fahrten pro Tag (Planfall 3, Belegung mit 62 Kindern), wobei der Anteil des Schwerlastverkehrs mit maximal 27 Fahrten pro 24 Stunden weiterhin als sehr gering eingestuft wird. Nimmt man weiterhin in den Blick, dass landwirtschaftlicher Verkehr je nach Jahreszeit auch gering ausfallen kann und sich der durch den Kindergarten verursachte Fahrverkehr auf die Betriebszeiten beschränken wird, sind die Interessen der Anlieger hintanzustellen, was den Verkehrszuwachs an sich betrifft. Trotz einer Erhöhung der Verkehrsmengen wird die prognostizierte Belastung der Griesbachstraße vielmehr weiterhin als verträglich eingestuft. Durch die Aufnahme eines Fußweges im Plangebiet wird eine Fußgängergefährdung schließlich soweit wie möglich ausgeschlossen.

Nichts desto trotz muss den berechtigten Interessen der Landwirte nach Durchführung Rechnung getragen werden. So wurde den Bedenken bzgl. möglicher Fußgängergefährdungen und einer dadurch erschwerten Durchfahrt durch Aufnahme eines Fußweges entlang des Geltungsbereiches in die Planung Rechnung getragen.

In der Stellungnahme vom 02.04.2019 wurde darüber hinaus vorgebracht, dass die Griesbachstraße auf ihrer gesamten Länge um einen Gehweg ergänzt werden sollte. Aufgrund der Eigentumsverhältnisse könnte dies jedoch nur bei einer Einbahnstraßenregelung umgesetzt werden. Das würde jedoch zu deutlichem Ausweichverkehr in die umliegenden Straßen führen, somit die Situation nur verlagern und stellt somit keine Alternative dar. Zudem ist die Ausgestaltung der übrigen Griesbachstraße nicht Gegenstand des Bebauungsplanes. Es ist aber die Aufstellung von Verkehrsspiegeln in schwer einzusehenden Bereichen der Griesbachstraße anvisiert.

Unrichtig ist allerdings der Einwand der Fachbehörde, dass die Griesbachstraße bereits jetzt überall zu geringe Fahrbahnbreiten aufweise. Im ausgelegten Gutachten wurden die angegebenen Breiten zum Teil fälschlicherweise als Fahrbahnbreiten deklariert, die Angaben beziehen sich tatsächlich jedoch auf die Straßenraumbreiten. Dies wurde im erneut auszulegenden Verkehrsgutachten berichtigt.

Der Straßenraum (brutto = Fahrbahn plus ggf. Gehwege, Bordsteine etc.; entspricht hier der Flurstücksbreite) der Griesbachstraße insgesamt variiert zwischen 5,40 m an der schmalsten Stelle und 6,50 m an der breitesten Stelle. Selbst nach Abzug von Bordsteinen und Aufpflasterungen beträgt die Fahrbahnbreite (netto = Fahrbahn, zwei Fahrspuren) zum Großteil min. 4,90 m. Lediglich direkt nördlich des Planbereichs weist die asphaltierte Fahrbahn derzeit eine geringere Breite von etwa 4,35 m auf. Das bedeutet im Ergebnis, dass die Griesbachstraße bereits heute in den meisten Bereichen breiter ist, als es die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) mit einer Fahrbahnbreite von 4,50 – 5,50 m für Erschließungsstraßen vorsieht.

Um die angeführte Engstelle (westlich der Flurnummer 144/4) angrenzend an das Planungsgebiet zu entzerren, wird in diesem Bereich zunächst die öffentliche Verkehrsfläche um einen 2 m breiten Gehweg auf der Südseite der Griesbachstraße erweitert. Zudem wird die asphaltierte Fahrbahn nach Norden hin auf die erforderlichen 4,50 m verbreitert, sodass der gesamte Straßenraum schließlich eine Breite von 6,50 m aufweist.



Auch der angeführte Begegnungsverkehr wurde untersucht. Hierbei konnte nachgewiesen werden, dass die nach der RAST 06 erforderliche Breite für Lkw-Lkw-Begegnungen (z.B. landwirtschaftlicher Fahrzeuge und Versorgungsfahrzeuge für die Neubebauung) jedenfalls unter Befahrung des unbefestigten Seitenstreifens an insgesamt drei Stellen der Griesbachstraße vorliegen. Hiervon liegt eine Stelle in geringer Entfernung östlich des Plangebiets. Sollte es also zu dem - nach den Verkehrszählungen äußerst seltenen - Begegnungsfall Lkw-Lkw kommen, kann in Sichtweite des Plangebiets, sowie an zwei weiteren Stellen angehalten und ausgewichen werden. Die Straße nimmt in weiten Bereichen einen übersichtlichen Verlauf.

Beim Begegnungsverkehr Lkw-Pkw ist nach unterschiedlichen Fahrzeugtypen der Lkw zu differenzieren. Der Nachweis der Schleppkurven hat ergeben, dass die Begegnung zwischen einem landwirtschaftlichen Fahrzeug mit Anhänger und einem PKW über die gesamte Länge der Griesbachstraße unproblematisch ist, die Breiten entsprechen den einschlägigen Regelungen. Die Einwendungen der Fachbehörde konnten insoweit widerlegt werden.

Selbst bei im Einzelfall breiteren landwirtschaftlichen Fahrzeugen ist eine zumutbare Verkehrssituation gewährleistet. Gegenüber insgesamt vier Bereichen, in denen mit überbreiten Fahrzeugen ein Begegnungsverkehr nicht möglich sein könnte, liegt lediglich ein Bereich vor, der nicht weithin für den Fahrer einsehbar ist. In allen übrigen drei Bereichen ist ein Herankommen eines größeren Fahrzeuges frühzeitig sichtbar. Dieser kurze, schlecht einsehbare Bereich kann später mit Hilfe eines Verkehrsspiegels - der nicht auf bauleitplanerischer Ebene festgesetzt werden kann - entzerrt werden. Schließlich ist die Terrassierung der Straße überwiegend geradlinig, so dass ein Begegnungsverkehr auch vom Platzbedarf her gut abgewickelt werden kann.

In die Abwägung bzgl. etwaiger weiterer Maßnahmen hat an dieser Stelle auch einzufließen, dass der Großteil der Straße bereits im Bestand über diese Probleme verfügt und die größte Engstelle durch die mit dem Plangebiet verbundene Baumaßnahme verbreitert werden wird. Mit den in diesem Abschnitt genannten Maßnahmen wurde daher den Interessen der Landwirtschaft in dem erforderlichen Maße Rechnung getragen.

Die Aufnahme einer Duldungspflicht - zumal in der vorgeschlagenen Formulierung - als Festsetzung in den Bebauungsplan war aus rechtlichen Gründen nicht möglich. Der Formulierungsvorschlag ist bereits inhaltlich unbestimmt, es ist unklar welche Immissionen in welchem Umfang geduldet werden müssen. Zudem kann eine Duldungspflicht nicht durch explizite Aufnahme einer solchen in den Bebauungsplan begründet werden. Diese kann sich ausschließlich als Rechtsreflex des Abschlusses des Bebauungsplanverfahrens ergeben. Um dennoch die neuen Anwohner auf die landwirtschaftlichen Vorbelastungen im Plangebiet nochmals explizit hinzuweisen und künftige Konflikte so weit als rechtlich möglich zu vermeiden, wurde der Vorschlag inhaltsgleich als Hinweis übernommen.

Weiteres Verfahren:

Die unter Punkt 3 des Einwendungsschreibens genannten Hinweise sind nicht für das Bauleitplanverfahren relevant, sondern für das nachfolgende Baugenehmigungsverfahren.

B-2) [REDACTED] /11.09.2019

Die Stellungnahme vom 11.09.2019 wird zur Kenntnis genommen.



Die Ergebnismitteilung zu Stellungnahmen kann erst nach der Beratung der Stellungnahmen im Planungs- und Umweltausschuss erfolgen. Aufgrund des Verfahrenswechsels und der Erstellung von Umweltbericht und Gutachten konnte die Beratung der Stellungnahmen erst am 11.07.2019 vorgenommen werden.

Alle fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen, sowohl der Träger öffentlicher Belange, als auch der Öffentlichkeit, werden zur Kenntnis genommen und die vorgebrachten Belange von Privatpersonen und des öffentlichen Interesses objektiv gegeneinander abgewogen und sofern möglich wird nach Lösungen bzw. Kompromissen gesucht. Zudem werden die eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit zu den jeweiligen Verfahrensschritten bei der Beratung der Stellungnahmen den Mitgliedern des Planungs- und Umweltausschusses im Original vorgelegt.

Zum Zeitpunkt der Stellungnahme lag das schalltechnische Gutachten in der Fassung vom 18.01.2019, das Verkehrsgutachten in der Fassung vom 10.05.2019 und das Geruchsgutachten in der Fassung vom 24.06.2019 vor, welche alle nochmals überarbeitet worden sind. Somit sind die vorgebrachten Einwendungen zu den Gutachten grundsätzlich überholt.

Geruchsimmissionen:

Die vorgebrachten Einwendungen sind vor dem Hintergrund des zur Auslegung gelangenden neuen Planstandes nicht mehr zutreffend. Vorgebracht wird, dass die Grenzwerte eines Dorfgebietes herangezogen würden, obwohl ein Wohngebiet festgesetzt worden sei. Zudem beziehe sich die Untersuchung nicht auf den tatsächlich geplanten Standort, sondern auf einen weiter östlich gelegenen Standort.

Die Festsetzung zur Art der baulichen Nutzung musste überarbeitet werden, da das Gebiet nicht der Zweckbestimmung eines Allgemeinen Wohngebietes nach § 4 Abs. 1 BauNVO entspricht, auch nicht teilweise. Zwar beherbergt das Plangebiet die in einem Allgemeinen Wohngebiet allgemein zulässigen Nutzungen Kindergarten und Wohnen. Anders als das Allgemeine Wohngebiet ist das Plangebiet aber nicht durch eine schwerpunktmäßige Nutzung durch Wohnen geprägt („vorwiegend“), sondern durch eine schwerpunktmäßige Nutzung als Kindertageseinrichtung. Auch entspricht keiner der Teilbereiche gesondert einem WA. Das Plangebiet entspricht auch keiner anderen Gebietskategorie der BauNVO, so dass ein sonstiges Sondergebiet nach § 11 BauNVO festzusetzen war.

Entsprechend der Geruchsimmissionsrichtlinie (GIRL) ist das Plangebiet nach den Grundsätzen des Planungsrechts in eine Schutzwürdigkeitskategorie einzustufen. Vorliegend entspricht die festgesetzte Art der baulichen Nutzung keiner der in der Tabelle 1 zur GIRL genannten Grenzwerte. Eine Einordnung hat anhand des konkreten Einzelfalles, u.a. der Lage des Plangebietes (innerstädtische vs. Ortsrandlage) und der auf das Plangebiet bereits bis dato einwirkenden Immissionen (Ortsüblichkeit) zu erfolgen.

Unmittelbar nördlich und östlich des Umgriffs des Bebauungsplanes befindet sich bereits Wohnbebauung. Auf die nördliche Wohnbebauung wirkt ausweislich der immissionsschutzfachlichen Stellungnahme bereits heute eine Belastung im Bereich von bis zu 25% der zulässigen Jahresgeruchsstunden ein. Die Lage des Plangebietes am westlichen Ortsrand von Rinnenthal wird zudem jedenfalls in immissionsschutzfachlicher Hinsicht durch die umliegenden Freiflächen, die Sportvereinsnutzung und landwirtschaftliche Siloanlagen geprägt. Auch weist der Ortsteil Rinnenthal im weiteren Verlauf nach Osten eine dörfliche Prägung auf. Alleine entlang der Griesbachstraße existieren mehrere gewerbliche und landwirtschaftliche



Nutzungen. Diese Gesichtspunkte sind bei der Festlegung des nach der Geruchsimmisionsrichtlinie zulässigen Grenzwertes an Jahresgeruchsstunden einzubeziehen. Verglichen mit einer Wohnnutzung halten sich die Personen in der Kindertageseinrichtung schließlich nur einen Bruchteil (max. 34%) der zu berücksichtigenden Gesamtstunden auf.

Unter Abwägung der gesamten auf das Plangebiet einwirkenden Faktoren wird in Übereinstimmung mit dem Gutachter für das Plangebiet insgesamt eine auf die Nutzungen einwirkende Zahl von 18 % Jahresgeruchsstunden als zumutbar erachtet. Bei dieser Einstufung waren nicht nur die Vorbelastungen im Plangebiet leitend, sondern auch die durch Vergleich mit dem Bestand im Norden festgestellte Ortsüblichkeit von Immissionen.

Dieser Grenzwert wird im Teilbereich 1 lediglich an den Messpunkten M 1 und M 6 (Nord- und Westseite Kindertageseinrichtung) fast ausgereizt. Die Prognosen ermitteln für den südlichen Bereich der Kindertageseinrichtung demgegenüber Werte kleiner 15 %, im übrigen Baufenster des Teilbereiches 1 jedenfalls unter 18 %. Die immissionsschutzfachlichen Auflagen machen sich die geringe Belastung auf der Südseite zu Nutze – dort im ganz überwiegenden Teil 10 - 12 %, teilweise sogar unter 8 % - und gewährleisten zugleich eine bestmögliche Verträglichkeit der Neunutzung mit den emittierenden Bestandsnutzungen. Der Konfliktfall wird entschärft: Durch die Festsetzungen Ziffer 12 wird sichergestellt, dass die Räume des Kindergartens mit schutzwürdiger Nutzung über die gering belastete Südfassade belüftet werden können. Sie werden damit faktisch nicht den höheren Belastungen ausgesetzt, wie sie an den Messpunkten M 1 und M 6 gemessen wurden. Dementsprechend entstehen hier künftig auch keine Immissionsorte. Zudem sind die nicht schutzwürdigen Räume zur geruchsbelasteten Seite zu orientieren, kompensierbar durch eine Lüftungsanlage mit Ansaugung der Zuluft von Süden.

Im Teilbereich 2 (Wohnnutzung) werden sogar deutlich geringere Geruchshäufigkeiten eingehalten. Die Werte liegen fast durchweg unter 15%. Auf der Ostseite liegen die Werte ganz überwiegend im Bereich von 8 - 12 %, auf der Südseite mit unter 6 % sogar teilweise deutlich darunter. Um die auftretenden immissionsschutzfachlichen Konflikte dennoch so weit als möglich zu entschärfen und für ein verträgliches Nebeneinander der Nutzungen auch künftig (vor) zu sorgen, sind die Festsetzungen unter Ziffer 12 in die Satzung aufgenommen worden. Durch sie wird sichergestellt, dass faktisch sogar nur Geruchsbelastungen mit wohngebietsähnlichen Geruchsimmisionswerten auf die Wohnnutzung einwirken können. Dies entspricht einer größtmöglichen Berücksichtigung der Interessen der benachbarten Emittenten.

Die Monitorpunkte zur Berechnung der Geruchsbelastung wurden auf den Baugrenzen der beiden Grundstücke verteilt, um die äußersten Randpunkte der zulässigen Lage der Gebäude zu berücksichtigen. Im Bebauungsplanverfahren ist grundsätzlich auch auf die Baugrenzen abzustellen und nicht auf bereits geplante Bauvorhaben.

Verkehrsuntersuchung:

Die angesprochenen großen Sportereignisse, sowie Feierlichkeiten im Sportheim z.B. Weihnachtsfeiern finden fast ausschließlich am Wochenende und in den Abendstunden und somit außerhalb der Betriebszeiten der nächstgelegenen Kindertagesstätte statt. Folglich kann davon ausgegangen werden, dass es zu keiner Kumulation mit dem An- und Abfahrtsverkehr der Kindertageseinrichtung kommt und daher von keiner erhöhten Belastung auszugehen ist. Auch im November kann der Fußballtrainingsbetrieb erfahrungsgemäß noch auf den Fußballplätzen im Freien stattfinden. Somit kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Straße zum Zeitpunkt der ersten Verkehrszählung überwiegend dem Anliegerverkehr diene.



Dennoch wurde zur Plausibilisierung der erhobenen Daten eine weitere Verkehrszählung vom 18.09. – 19.09.2019 durchgeführt und in das Verkehrsgutachten eingearbeitet. Die Verkehrsprognose ergab für ein Worst-Case-Szenario eine zusätzlich induzierte Anzahl von 220 Kfz-Fahrten pro Tag, (Planfall 3, Belegung mit 62 Kindern), wobei der Anteil des Schwerlastverkehrs mit maximal 27 Fahrten pro 24 Stunden weiterhin als vergleichsweise sehr gering eingestuft wird. Nimmt man weiterhin in den Blick, dass landwirtschaftlicher Verkehr je nach Jahreszeit auch gering ausfallen kann und sich der durch den Kindergarten verursachte Fahrverkehr auf die Betriebszeiten beschränken wird, sind die Interessen der Anlieger hintanzustellen, was den Verkehrszuwachs an sich betrifft. Trotz einer Erhöhung der Verkehrsmengen wird die prognostizierte Belastung der Griesbachstraße vielmehr weiterhin als verträglich eingestuft. Durch die Aufnahme eines Fußweges im Plangebiet wird eine Fußgängergefährdung schließlich soweit wie möglich ausgeschlossen.

Im ausgelegten Gutachten wurden die angegebenen Breiten zum Teil fälschlicherweise als Fahrbahnbreiten deklariert, die Angaben beziehen sich tatsächlich jedoch auf die Straßenraumbreiten. Dies wurde im erneut auszulegenden Verkehrsgutachten berichtigt.

Der Straßenraum (brutto = Fahrbahn plus ggf. Gehwege, Bordsteine etc.; entspricht hier der Flurstücksbreite) der Griesbachstraße insgesamt variiert zwischen 5,40 m an der schmalsten Stelle und 6,50 m an der breitesten Stelle. Selbst nach Abzug von Bordsteinen und Aufpflasterungen beträgt die Fahrbahnbreite (netto = Fahrbahn, zwei Fahrspuren) zum Großteil min. 4,90 m. Lediglich direkt nördlich des Planbereichs weist die asphaltierte Fahrbahn derzeit tatsächlich, wie in der Abbildung in der Stellungnahme dargestellt, eine geringere Breite von etwa 4,35 m auf. Das bedeutet im Ergebnis, dass die Griesbachstraße bereits heute in den meisten Bereichen breiter ist, als es die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) mit einer Fahrbahnbreite von 4,50 – 5,50 m für Erschließungsstraßen vorsieht.

Um die zu Recht angeführte Engstelle (westlich der Flurnummer 144/4) angrenzend an das Planungsgebiet zu entzerren, wird in diesem Bereich zunächst die öffentliche Verkehrsfläche um einen 2 m breiten Gehweg auf der Südseite der Griesbachstraße erweitert. Zudem wird die asphaltierte Fahrbahn nach Norden hin auf die erforderlichen 4,50 m verbreitert, sodass der gesamte Straßenraum schließlich eine Breite von 6,50 m aufweist.

Die beschriebenen Problembereiche im weiteren Verlauf der Griesbachstraße sind bereits im Bestand vorhanden. Der Einfluss der durch die Nutzungen im Plangebiet prognostizierten Fahrzeugbewegungen bleibt im rechtlich unbeachtlichen Bereich. Die prognostizierte maximale Verkehrsmenge für den Planfall 3 (62 Kinder) in der Griesbachstraße beträgt etwa 610 KfZ pro Tag. Laut RASt 06 liegt die Höchstgrenze der mit dem Mischungsprinzip (Fußgängerführung auf Fahrbahn) vertretbaren Verkehre bei 400 KfZ pro Stunde.

Derzeit ist ein Anbau, Neubau bzw. eine Erweiterung um eine Winterhalle auf dem BCR Gelände weder genehmigt noch ein Antrag vorliegend. Vage Planungsabsichten sind nicht zu berücksichtigen. Sollten sich also später künftig Veränderungen ergeben, muss die Verkehrssituation erneut untersucht werden.

Ein „zunehmender Verkehr des BVR“ ist nicht berücksichtigungsfähig. Abzustellen ist in rechtlicher Hinsicht auf gezählte Fahrzeugbewegungen zur Zeit der Planung (dazu oben), sofern keine konkreten Erweiterungsabsichten vorliegen.

Die verkehrliche Situation im Bereich des Wittelsbacher Schlosses in Friedberg und dem Bereich der Griesbachstraße/Gartenstraße sind nicht vergleichbar. Bei Veranstaltungen im



Schloss sind bis zu 500 Besucher mit entsprechendem Verkehrsaufkommen zu erwarten. Mit einem vergleichbaren Besucher- bzw. Verkehrsaufkommen ist in Rinnenthal nicht zu rechnen, vgl. auch die erhobenen Verkehrszahlen.

Eine Zufahrt zum Plangebiet von Westen her über die Flurstücke 157 oder 165, Gemarkung Rinnenthal, kann nicht als alternative Wegeführung herangezogen werden, da diese nur für land- und forstwirtschaftlichen Verkehr freigegeben ist. Zudem sind die dort vorhandenen Straßenbreiten mit ca. 4 m für Begegnungsverkehr nicht ausreichend. Schließlich könnten die genannten Punkte ohnehin nicht im Rahmen des Bauleitplanverfahrens festgesetzt werden.

Alternativstandort:

Der Bestandstandort des Kindergartens (Standort 1) wurde zunächst auf Möglichkeiten zum Umbau und Erweiterung hin untersucht. Diese Untersuchung ergab, dass für den Ausbau des Kindergartens und die Feuerwehnutzung nicht ausreichend Platz für eine sinnvolle Neuordnung vorhanden ist. In der Sitzung des Stadtrates am 26.07.2018 wurde der Erhalt des Standortes 1 (Bestand) mit den vorgesehen Nutzungen ausführlich diskutiert. Im Ergebnis wurde beschlossen, dass der Altstandort 1 als Standort für einen Neubau der Kindertageseinrichtung Rinnenthal abgelehnt wird.

Auch wenn direkt dort eine Bushaltestelle vorhanden ist, besteht trotzdem keine entsprechende Vernetzung innerhalb des Stadtteils Rinnenthal, als dass die ortsansässigen Kinder tatsächlich mit dem Bus in den Kindergarten gebracht werden würden.

Wie bereits oben (Abwägung Verkehrsuntersuchung) beschrieben, ist auch bei der Mehrung des Verkehrs entsprechend Planfall 3 weiterhin ein Mischverkehr gem. RAS 06 möglich, da die prognostizierten Verkehre unter 400 KfZ pro Stunde liegen.

Die Kinder, die die Kindertageseinrichtung besuchen, werden auf dem Weg dorthin von Erziehungsberechtigten begleitet werden müssen. Eine Gefährdung kann sich also allenfalls aus der Erwägung ergeben, dass die ortsansässigen Kinder, die nicht die Tageseinrichtung besuchen, nun mit einer Verkehrszunahme und daraus resultierenden Gefahrenlagen konfrontiert werden. Hier ist zu bemerken, dass der durch die Kindertageseinrichtung ausgelöste Zusatzverkehr zum ganz überwiegenden Teil durch Eltern bestritten wird, die ihre Kinder bringen oder abholen. Bei diesen ist davon auszugehen, dass sie auf Kinder im Straßenverkehr erhöht Rücksicht nehmen. Zudem stellt der genannte Begegnungsverkehr ein durchaus übliches Szenario in dörflich geprägten Stadtteilen dar, in denen ganz überwiegend nicht durchgehend Gehwege vorhanden sind. Die Problematik des Begegnungsverkehrs landwirtschaftlicher Fahrzeuge und Kinder besteht vorwiegend im Bestand: die unübersichtlichen Bereiche sind vor allem im Kurvenbereich am Anfang der Griesbachstraße (Kreuzung Aretinstraße) und mittig der Griesbachstraße, wo die Straße erneut einen Knick macht (Höhe Hausnummer 15). In diesem Bereich ist die Aufstellung von Halteverbotsschildern sowie Verkehrsspiegeln anvisiert, sodass diese Kurvenbereiche übersichtlicher werden und die Sicht nicht durch parkende Autos versperrt wird. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h besteht bereits.

Die Nähe eines Hofladens erscheint aus planerischer Sicht für eine Kindertageseinrichtung nicht erforderlich.

Die Alte Schule stellt nach aktueller Sachlage kein Baudenkmal dar. Somit erscheint es ausgeschlossen, dass hierfür eine Denkmalförderung möglich ist.



Durch die Entstehung der Kindertagesstätte im Plangebiet entsteht keine rechtlich relevante Mehrbelastung der Bürger durch die prognostizierten Neuverkehre, wie bereits durch die vorgenannten Gutachten bestätigt wurde.

Wie weiter bereits bei den Ausführungen zu den Verkehrs- und Immissionsuntersuchungen herausgearbeitet und abgewogen worden ist (Abwägung Verkehrsuntersuchung und Geruchsimmissionen), stellt das Plangebiet keine unzumutbaren Einschränkungen für die Landwirtschaft dar.

Die Errichtung eines Parkplatzes am Standort 1 im Außenbereich wäre ohne eine Bauleitplanung auch nicht möglich. Zudem würde hierdurch landwirtschaftliche Nutzfläche entzogen werden.

Alternativstandort 4 wurde u.a. aufgrund der potentiellen Überschwemmungsgefahr ausgeschlossen, da der Bereich – anders als das Plangebiet - in der Nähe des Eisbachs liegt und von dortigen Anwohnern anhand einer Fotodokumentation glaubhaft nachgewiesen werden konnte, dass es in der Vergangenheit zu Überschwemmungen der Ackerflächen kam.

Die Höhenlage eines Grundstücks ist dabei nicht allein maßgebend. Bei der Frage, ob es sich um ein Überschwemmungsgebiet handelt, spielt viel mehr insbesondere eine Rolle, wie sich der Eisenbach und der Grundwasserspiegel verhalten. Nach Auswertung der vorliegenden Informationen, kam man zu dem Ergebnis, dass das aktuelle Plangebiet nicht im Überschwemmungsgebiet liegt. Des Weiteren erfolgte auch kein Hinweis durch das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth, dass hier eine Gefährdung vorläge.

Die im Ortsteilentwicklungskonzept Rinnenthal (OEK Rinnenthal) dargestellten Flächen für eine potentielle Außenentwicklung (Wohnbebauung) wurden auch noch nicht eingehend auf ihre Eignung (z.B. Hochwassergefährdung) hin untersucht. Bevor eine Aufplanung für Wohnbebauung für die genannten Flächen erfolgen kann, ist ein Umsetzungskonzept (Bestandsaufnahme, Eignungsprüfung, Vergleich der Standorte, etc.) notwendig. Des Weiteren befinden sich diese Flächen ebenfalls im Außenbereich und bedürften einer Bauleitplanung. Diese Standorte sind somit jedenfalls nicht besser geeignet als der aktuell mit dem Plangebiet gewählte.

Zulässige Geschossigkeit:

In der direkten Nachbarschaft gibt es mehrere Häuser, die schon zwei Vollgeschosse besitzen, wobei zum Teil das zweite Vollgeschoss nicht im Dachgeschoss liegt. Die Häuser weisen ähnliche Firsthöhen wie die im Bebauungsplan festgesetzten auf. Die Kindertagesstätte (Teilbereich 1) benötigt für eine optimale Nutzung der Räumlichkeiten zudem eine entsprechende Höhe. Durch seine Entstehung wirkt das Wohnhaus nicht mehr unmittelbar in die freie Landschaft. Das geplante Wohnhaus wird somit von drei Seiten umbaut sein. Folglich ist aus städtebaulicher Sicht ein Abflachen zum Außenbereich bereits im Teilbereich 2 nicht erforderlich.

ÖPNV:

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) liegt im Aufgabenbereich des Landkreises Aichach-Friedberg. Grundsätzlich müssen für die Verlegung oder Neuschaffung einer Buslinie bzw. auch einer Bushaltestelle ausreichende Fahrgastzahlen generiert werden können. Des



Weiteren ist keine Rechtsgrundlage vorhanden, die eine ÖPNV-Haltestelle in der Nähe von Kindertageseinrichtungen vorschreibt. Die Distanzen innerhalb Rinnenthals bzw. von der vorhandenen Bushaltestelle an der Aretinstraße bis zur geplanten Kindertageseinrichtung zu Fuß zu überwinden, wird als zumutbar angesehen.

Straße:

Eine Zufahrt zum Plangebiet von Westen her über die Flurstücke 157 oder 165, Gemarkung Rinnenthal, kann nicht als alternative Wegeführung herangezogen werden, da diese bis dato nur für land- und forstwirtschaftlichen Verkehr freigegeben ist. Zudem sind die Straßenbreiten mit ca. 4 m für Begegnungsverkehr nicht ausreichend. Erschließungsstraßen müssen laut RAST 06 eine Mindestfahrbahnbreite von 4,50 m aufweisen. Auch birgt das Abbiegen von einer Staatsstraße mit Tempolimit 100 km/h ohne separate Abbiegespur in eine beengte Seitenstraße ein hohes Unfallrisiko. Auf den Vorschlag der versenkbaren Boller wurde oben bereits eingegangen.

Schließlich bleibt nochmals zu betonen, dass im Bestand Werte eines Allgemeinen Wohngebietes bezogen auf den Verkehrslärm auch nach Realisierung des Plangebiets eingehalten werden können und die Zunahme des Verkehrs in Zahlen vergleichsweise gering ausfallen wird. Die übrigen Probleme existieren bereits im Bestand, ein Anspruch auf Verbesserung dessen im Zuge von Planungen existiert nicht. Dennoch werden eine Ergänzung eines Gehweges im Plangebiet sowie Verkehrsspiegel und Halteverbotsschilder in der Griesbachstraße anvisiert.

B-3 XXXXXXXXXX **11.09.2019**

Die Stellungnahme vom 11.09.2019 wird zur Kenntnis genommen.

Zum Zeitpunkt der Stellungnahme lag das schalltechnische Gutachten in der Fassung vom 18.01.2019, das Verkehrsgutachten in der Fassung vom 10.05.2019 und das Geruchsgutachten in der Fassung vom 24.06.2019 vor, welche alle nochmals überarbeitet worden sind. Somit sind die vorgebrachten Einwendungen zu den Gutachten grundsätzlich überholt.

Geruchsimmissionen:

Die vorgebrachten Einwendungen sind vor dem Hintergrund des zur Auslegung gelangenden neuen Planstandes nicht mehr zutreffend. Vorgebracht wird, dass die Grenzwerte eines Dorfgebietes herangezogen würden, obwohl ein Wohngebiet festgesetzt worden sei. Zudem beziehe sich die Untersuchung nicht auf den tatsächlich geplanten Standort, sondern auf einen weiter östlich gelegenen Standort.

Die Festsetzung zur Art der baulichen Nutzung musste überarbeitet werden, da das Gebiet nicht der Zweckbestimmung eines Allgemeinen Wohngebietes nach § 4 Abs. 1 BauNVO entspricht, auch nicht teilweise. Zwar beherbergt das Plangebiet die in einem Allgemeinen Wohngebiet allgemein zulässigen Nutzungen Kindergarten und Wohnen. Anders als das Allgemeine Wohngebiet ist das Plangebiet aber nicht durch eine schwerpunktmäßige Nutzung durch Wohnen geprägt („vorwiegend“), sondern durch eine schwerpunktmäßige Nutzung als Kindertageseinrichtung. Auch entspricht keiner der Teilbereiche gesondert einem WA. Das



Plangebiet entspricht auch keiner anderen Gebietskategorie der BauNVO, so dass ein sonstiges Sondergebiet nach § 11 BauNVO festzusetzen war.

Entsprechend der Geruchsimmisionsrichtlinie (GIRL) ist das Plangebiet nach den Grundsätzen des Planungsrechts in eine Schutzwürdigkeitskategorie einzustufen. Vorliegend entspricht die festgesetzte Art der baulichen Nutzung keiner der in der Tabelle 1 zur GIRL genannten Grenzwerte. Eine Einordnung hat anhand des konkreten Einzelfalles, u.a. der Lage des Plangebietes (innerstädtische vs. Ortsrandlage) und der auf das Plangebiet bereits bis dato einwirkenden Immissionen (Ortsüblichkeit) zu erfolgen.

Unmittelbar nördlich und östlich des Umgriffs des Bebauungsplanes befindet sich bereits Wohnbebauung. Auf die nördliche Wohnbebauung wirkt ausweislich der immissionsschutzfachlichen Stellungnahme bereits heute eine Belastung im Bereich von bis zu 25% der zulässigen Jahresgeruchsstunden ein. Die Lage des Plangebietes am westlichen Ortsrand von Rinnenthal wird zudem jedenfalls in immissionsschutzfachlicher Hinsicht durch die umliegenden Freiflächen, die Sportvereinsnutzung und landwirtschaftliche Siloanlagen geprägt. Auch weist der Ortsteil Rinnenthal im weiteren Verlauf nach Osten eine dörfliche Prägung auf. Alleine entlang der Griesbachstraße existieren mehrere gewerbliche und landwirtschaftliche Nutzungen. Diese Gesichtspunkte sind bei der Festlegung des nach der Geruchsimmisionsrichtlinie zulässigen Grenzwertes an Jahresgeruchsstunden einzubeziehen. Verglichen mit einer Wohnnutzung halten sich die Personen in der Kindertageseinrichtung schließlich nur einen Bruchteil (max. 34%) der zu berücksichtigenden Gesamtstunden auf.

Unter Abwägung der gesamten auf das Plangebiet einwirkenden Faktoren wird in Übereinstimmung mit dem Gutachter für das Plangebiet insgesamt eine auf die Nutzungen einwirkende Zahl von 18 % Jahresgeruchsstunden als zumutbar erachtet. Bei dieser Einstufung waren nicht nur die Vorbelastungen im Plangebiet leitend, sondern auch die durch Vergleich mit dem Bestand im Norden festgestellte Ortsüblichkeit von Immissionen.

Dieser Grenzwert wird im Teilbereich 1 lediglich an den Messpunkten M 1 und M 6 (Nord- und Westseite Kindertageseinrichtung) fast ausgereizt. Die Prognosen ermitteln für den südlichen Bereich der Kindertageseinrichtung demgegenüber Werte kleiner 15 %, im übrigen Baufenster des Teilbereiches 1 jedenfalls unter 18 %. Die immissionsschutzfachlichen Auflagen machen sich die geringe Belastung auf der Südseite zu Nutze – dort im ganz überwiegenden Teil 10 - 12 %, teilweise sogar unter 8 % - und gewährleisten zugleich eine bestmögliche Verträglichkeit der Neunutzung mit den emittierenden Bestandsnutzungen. Der Konfliktfall wird entschärft: Durch die Festsetzungen Ziffer 12 wird sichergestellt, dass die Räume des Kindergartens mit schutzwürdiger Nutzung über die gering belastete Südfassade belüftet werden können. Sie werden damit faktisch nicht den höheren Belastungen ausgesetzt, wie sie an den Messpunkten M 1 und M 6 gemessen wurden. Dementsprechend entstehen hier künftig auch keine Immissionsorte. Zudem sind die nicht schutzwürdigen Räume zur geruchsbelasteten Seite zu orientieren, kompensierbar durch eine Lüftungsanlage mit Ansaugung der Zuluft von Süden.

Im Teilbereich 2 (Wohnnutzung) werden sogar deutlich geringere Geruchshäufigkeiten eingehalten. Die Werte liegen fast durchweg unter 15%. Auf der Ostseite liegen die Werte ganz überwiegend im Bereich von 8 - 12 %, auf der Südseite mit unter 6 % sogar teilweise deutlich darunter. Um die auftretenden immissionsschutzfachlichen Konflikte dennoch so weit als möglich zu entschärfen und für ein verträgliches Nebeneinander der Nutzungen auch künftig (vor) zu sorgen, sind die Festsetzungen unter Ziffer 12 in die Satzung aufgenommen worden. Durch sie wird sichergestellt, dass faktisch sogar nur Geruchsbelastungen mit wohngebietsähnlichen Geruchsimmisionswerten auf die Wohnnutzung einwirken können. Dies entspricht einer größtmöglichen Berücksichtigung der Interessen der benachbarten Emittenten.



Die Monitorpunkte zur Berechnung der Geruchsbelastung wurden auf den Baugrenzen der beiden Grundstücke verteilt, um die äußersten Randpunkte der zulässigen Lage der Gebäude zu berücksichtigen. Im Bebauungsplanverfahren ist grundsätzlich auch auf die Baugrenzen abzustellen und nicht auf bereits geplante Bauvorhaben.

Verkehrsuntersuchung:

Die angesprochenen großen Sportereignisse, sowie Feierlichkeiten im Sportheim z.B. Weihnachtsfeiern finden fast ausschließlich am Wochenende und in den Abendstunden und somit außerhalb der Betriebszeiten der nächstgelegenen Kindertagesstätte statt. Folglich kann davon ausgegangen werden, dass es zu keiner Kumulation mit dem An- und Abfahrtsverkehr der Kindertageseinrichtung kommt und daher von keiner erhöhten Belastung auszugehen ist. Auch im November kann der Fußballtrainingsbetrieb erfahrungsgemäß noch auf den Fußballplätzen im Freien stattfinden. Somit kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Straße zum Zeitpunkt der ersten Verkehrszählung überwiegend dem Anliegerverkehr diene.

Dennoch wurde zur Plausibilisierung der erhobenen Daten eine weitere Verkehrszählung vom 18.09. – 19.09.2019 durchgeführt und in das Verkehrsgutachten eingearbeitet. Die Verkehrsprognose ergab für ein Worst-Case-Szenario eine zusätzlich induzierte Anzahl von 220 Kfz-Fahrten pro Tag, (Planfall 3, Belegung mit 62 Kindern), wobei der Anteil des Schwerlastverkehrs mit maximal 27 Fahrten pro 24 Stunden weiterhin als vergleichsweise sehr gering eingestuft wird. Nimmt man weiterhin in den Blick, dass landwirtschaftlicher Verkehr je nach Jahreszeit auch gering ausfallen kann und sich der durch den Kindergarten verursachte Fahrverkehr auf die Betriebszeiten beschränken wird, sind die Interessen der Anlieger hintanzustellen, was den Verkehrszuwachs an sich betrifft. Trotz einer Erhöhung der Verkehrsmengen wird die prognostizierte Belastung der Griesbachstraße vielmehr weiterhin als verträglich eingestuft. Durch die Aufnahme eines Fußweges im Plangebiet wird eine Fußgängergefährdung schließlich soweit wie möglich ausgeschlossen.

Im ausgelegten Gutachten wurden die angegebenen Breiten zum Teil fälschlicherweise als Fahrbahnbreiten deklariert, die Angaben beziehen sich tatsächlich jedoch auf die Straßenraumbreiten. Dies wurde im erneut auszulegenden Verkehrsgutachten berichtigt.

Der Straßenraum (brutto = Fahrbahn plus ggf. Gehwege, Bordsteine etc.; entspricht hier der Flurstücksbreite) der Griesbachstraße insgesamt variiert zwischen 5,40 m an der schmalsten Stelle und 6,50 m an der breitesten Stelle. Selbst nach Abzug von Bordsteinen und Aufpflasterungen beträgt die Fahrbahnbreite (netto = Fahrbahn, zwei Fahrspuren) zum Großteil min. 4,90 m. Lediglich direkt nördlich des Planbereichs weist die asphaltierte Fahrbahn derzeit tatsächlich, wie in der Abbildung in der Stellungnahme dargestellt, eine geringere Breite von etwa 4,35 m auf. Das bedeutet im Ergebnis, dass die Griesbachstraße bereits heute in den meisten Bereichen breiter ist, als es die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) mit einer Fahrbahnbreite von 4,50 – 5,50 m für Erschließungsstraßen vorsieht.

Um die zu Recht angeführte Engstelle (westlich der Flurnummer 144/4) angrenzend an das Planungsgebiet zu entzerren, wird in diesem Bereich zunächst die öffentliche Verkehrsfläche um einen 2 m breiten Gehweg auf der Südseite der Griesbachstraße erweitert. Zudem wird die asphaltierte Fahrbahn nach Norden hin auf die erforderlichen 4,50 m verbreitert, sodass der gesamte Straßenraum schließlich eine Breite von 6,50 m aufweist.



Die beschriebenen Problembereiche im weiteren Verlauf der Griesbachstraße sind bereits im Bestand vorhanden. Der Einfluss der durch die Nutzungen im Plangebiet prognostizierten Fahrzeugbewegungen bleibt im rechtlich unbeachtlichen Bereich. Die prognostizierte maximale Verkehrsmenge für den Planfall 3 (62 Kinder) in der Griesbachstraße beträgt etwa 610 KfZ pro Tag. Laut RAS 06 liegt die Höchstgrenze der mit dem Mischsprinzip (Fußgängerführung auf Fahrbahn) vertretbaren Verkehre bei 400 KfZ pro Stunde.

Derzeit ist ein Anbau, Neubau bzw. eine Erweiterung um eine Winterhalle auf dem BCR Gelände weder genehmigt noch ein Antrag vorliegend. Vage Planungsabsichten sind nicht zu berücksichtigen. Sollten sich also später künftig Veränderungen ergeben, muss die Verkehrssituation erneut untersucht werden.

Ein „zunehmender Verkehr des BVR“ ist nicht berücksichtigungsfähig. Abzustellen ist in rechtlicher Hinsicht auf gezählte Fahrzeugbewegungen zur Zeit der Planung (dazu oben), sofern keine konkreten Erweiterungsabsichten vorliegen.

Alternativstandort:

Der Bestandstandort des Kindergartens (Standort 1) wurde zunächst auf Möglichkeiten zum Umbau und Erweiterung hin untersucht. Diese Untersuchung ergab, dass für den Ausbau des Kindergartens und die Feuerwehnutzung nicht ausreichend Platz für eine sinnvolle Neuordnung vorhanden ist. In der Sitzung des Stadtrates am 26.07.2018 wurde der Erhalt des Standortes 1 (Bestand) mit den vorgesehenen Nutzungen ausführlich diskutiert. Im Ergebnis wurde beschlossen, dass der Altstandort 1 als Standort für einen Neubau der Kindertageseinrichtung Rinnenthal abgelehnt wird.

Auch wenn direkt dort eine Bushaltestelle vorhanden ist, besteht trotzdem keine entsprechende Vernetzung innerhalb des Stadtteils Rinnenthal, als dass die ortsansässigen Kinder tatsächlich mit dem Bus in den Kindergarten gebracht werden würden.

Wie bereits oben (Abwägung Verkehrsuntersuchung) beschrieben, ist auch bei der Mehrung des Verkehrs entsprechend Planfall 3 weiterhin ein Mischverkehr gem. RAS 06 möglich, da die prognostizierten Verkehre unter 400 KfZ pro Stunde liegen.

Die Kinder, die die Kindertageseinrichtung besuchen, werden auf dem Weg dorthin von Erziehungsberechtigten begleitet werden müssen. Eine Gefährdung kann sich also allenfalls aus der Erwägung ergeben, dass die ortsansässigen Kinder, die nicht die Tageseinrichtung besuchen, nun mit einer Verkehrszunahme und daraus resultierenden Gefahrenlagen konfrontiert werden. Hier ist zu bemerken, dass der durch die Kindertageseinrichtung ausgelöste Zusatzverkehr zum ganz überwiegenden Teil durch Eltern bestritten wird, die ihre Kinder bringen oder abholen. Bei diesen ist davon auszugehen, dass sie auf Kinder im Straßenverkehr erhöht Rücksicht nehmen. Zudem stellt der genannte Begegnungsverkehr ein durchaus übliches Szenario in dörflich geprägten Stadtteilen dar, in denen ganz überwiegend nicht durchgehend Gehwege vorhanden sind. Die Problematik des Begegnungsverkehrs landwirtschaftlicher Fahrzeuge und Kinder besteht vorwiegend im Bestand: die unübersichtlichen Bereiche sind vor allem im Kurvenbereich am Anfang der Griesbachstraße (Kreuzung Aretinstraße) und mittig der Griesbachstraße, wo die Straße erneut einen Knick macht (Höhe Hausnummer 15). In diesem Bereich ist die Aufstellung von Halteverbotschildern sowie Verkehrsspiegeln anvisiert, sodass diese Kurvenbereiche übersichtlicher werden und die Sicht nicht durch parkende Autos versperrt wird. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h besteht bereits.



Die Nähe eines Hofladens erscheint aus planerischer Sicht für eine Kindertageseinrichtung nicht erforderlich.

Die Alte Schule stellt nach aktueller Sachlage kein Baudenkmal dar, somit erscheint es ausgeschlossen, dass hierfür eine Denkmalförderung möglich sei.

Durch die Entstehung der Kindertagesstätte im Plangebiet entsteht keine rechtlich relevante Mehrbelastung der Bürger durch die prognostizierten Neuverkehre, wie bereits durch die vorgenannten Gutachten bestätigt wurde.

Wie weiter bereits bei den Ausführungen zu den Verkehrs- und Immissionsuntersuchungen herausgearbeitet und abgewogen worden ist (Abwägung Verkehrsuntersuchung und Geruchsmissionen), stellt das Plangebiet keine unzumutbaren Einschränkungen für die Landwirtschaft dar.

Die Errichtung eines Parkplatzes am Standort 1 im Außenbereich wäre ohne eine Bauleitplanung auch nicht möglich. Zudem würde hierdurch landwirtschaftliche Nutzfläche entzogen werden.

ÖPNV:

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) liegt im Aufgabenbereich des Landkreises Aichach-Friedberg. Grundsätzlich müssen für die Verlegung oder Neuschaffung einer Buslinie bzw. auch einer Bushaltestelle ausreichende Fahrgastzahlen generiert werden können. Des Weiteren ist keine Rechtsgrundlage vorhanden, die eine ÖPNV-Haltestelle in der Nähe von Kindertageseinrichtungen vorschreibt. Die Distanzen innerhalb Rinnenthals bzw. von der vorhandenen Bushaltestelle an der Aretinstraße bis zur geplanten Kindertageseinrichtung zu Fuß zu überwinden, wird als zumutbar angesehen.

Straße:

Die Gutachten belegen, dass im Bestand Werte eines Allgemeinen Wohngebietes bezogen auf den Verkehrslärm auch nach Realisierung des Plangebiets eingehalten werden können und die Zunahme des Verkehrs in Zahlen vergleichsweise gering ausfallen wird. Die übrigen Probleme existieren bereits im Bestand, ein Anspruch auf Verbesserung dessen im Zuge von Planungen existiert nicht. Dennoch werden eine Ergänzung eines Gehweges im Plangebiet sowie Verkehrsspiegel und Halteverbotschilder in der Griesbachstraße anvisiert.

B-4 [REDACTED] /12.09.2019

Die Stellungnahme vom 12.09.2019 wird zur Kenntnis genommen.

Zum Zeitpunkt der Stellungnahme lag das schalltechnische Gutachten in der Fassung vom 18.01.2019, das Verkehrsgutachten in der Fassung vom 10.05.2019 und das Geruchsgutachten in der Fassung vom 24.06.2019 vor, welche alle nochmals überarbeitet worden sind. Somit sind die vorgebrachten Einwendungen zu den Gutachten grundsätzlich überholt.

Geruchsmissionen:



Die vorgebrachten Einwendungen sind vor dem Hintergrund des zur Auslegung gelangenden neuen Planstandes nicht mehr zutreffend. Vorgebracht wird, dass die Grenzwerte eines Dorfgebietes herangezogen würden, obwohl ein Wohngebiet festgesetzt worden sei. Zudem beziehe sich die Untersuchung nicht auf den tatsächlich geplanten Standort, sondern auf einen weiter östlich gelegenen Standort.

Die Festsetzung zur Art der baulichen Nutzung musste überarbeitet werden, da das Gebiet nicht der Zweckbestimmung eines Allgemeinen Wohngebietes nach § 4 Abs. 1 BauNVO entspricht, auch nicht teilweise. Zwar beherbergt das Plangebiet die in einem Allgemeinen Wohngebiet allgemein zulässigen Nutzungen Kindergarten und Wohnen. Anders als das Allgemeine Wohngebiet ist das Plangebiet aber nicht durch eine schwerpunktmäßige Nutzung durch Wohnen geprägt („vorwiegend“), sondern durch eine schwerpunktmäßige Nutzung als Kindertageseinrichtung. Auch entspricht keiner der Teilbereiche gesondert einem WA. Das Plangebiet entspricht auch keiner anderen Gebietskategorie der BauNVO, so dass ein sonstiges Sondergebiet nach § 11 BauNVO festzusetzen war.

Entsprechend der Geruchsimmisionsrichtlinie (GIRL) ist das Plangebiet nach den Grundsätzen des Planungsrechts in eine Schutzwürdigkeitskategorie einzustufen. Vorliegend entspricht die festgesetzte Art der baulichen Nutzung keiner der in der Tabelle 1 zur GIRL genannten Grenzwerte. Eine Einordnung hat anhand des konkreten Einzelfalles, u.a. der Lage des Plangebietes (innerstädtische vs. Ortsrandlage) und der auf das Plangebiet bereits bis dato einwirkenden Immissionen (Ortsüblichkeit) zu erfolgen.

Unmittelbar nördlich und östlich des Umgriffs des Bebauungsplanes befindet sich bereits Wohnbebauung. Auf die nördliche Wohnbebauung wirkt ausweislich der immissionsschutzfachlichen Stellungnahme bereits heute eine Belastung im Bereich von bis zu 25% der zulässigen Jahresgeruchsstunden ein. Die Lage des Plangebietes am westlichen Ortsrand von Rinnenthal wird zudem jedenfalls in immissionsschutzfachlicher Hinsicht durch die umliegenden Freiflächen, die Sportvereinsnutzung und landwirtschaftliche Siloanlagen geprägt. Auch weist der Ortsteil Rinnenthal im weiteren Verlauf nach Osten eine dörfliche Prägung auf. Alleine entlang der Griesbachstraße existieren mehrere gewerbliche und landwirtschaftliche Nutzungen. Diese Gesichtspunkte sind bei der Festlegung des nach der Geruchsimmisionsrichtlinie zulässigen Grenzwertes an Jahresgeruchsstunden einzubeziehen. Verglichen mit einer Wohnnutzung halten sich die Personen in der Kindertageseinrichtung schließlich nur einen Bruchteil (max. 34%) der zu berücksichtigenden Gesamtstunden auf.

Unter Abwägung der gesamten auf das Plangebiet einwirkenden Faktoren wird in Übereinstimmung mit dem Gutachter für das Plangebiet insgesamt eine auf die Nutzungen einwirkende Zahl von 18 % Jahresgeruchsstunden als zumutbar erachtet. Bei dieser Einstufung waren nicht nur die Vorbelastungen im Plangebiet leitend, sondern auch die durch Vergleich mit dem Bestand im Norden festgestellte Ortsüblichkeit von Immissionen.

Dieser Grenzwert wird im Teilbereich 1 lediglich an den Messpunkten M 1 und M 6 (Nord- und Westseite Kindertageseinrichtung) fast ausgereizt. Die Prognosen ermitteln für den südlichen Bereich der Kindertageseinrichtung demgegenüber Werte kleiner 15 %, im übrigen Baufenster des Teilbereiches 1 jedenfalls unter 18 %. Die immissionsschutzfachlichen Auflagen machen sich die geringe Belastung auf der Südseite zu Nutze – dort im ganz überwiegenden Teil 10 - 12 %, teilweise sogar unter 8 % - und gewährleisten zugleich eine bestmögliche Verträglichkeit der Neunutzung mit den emittierenden Bestandsnutzungen. Der Konfliktfall wird entschärft: Durch die Festsetzungen Ziffer 12 wird sichergestellt, dass die Räume des Kindergartens mit schutzwürdiger Nutzung über die gering belastete Südfassade belüftet werden können. Sie



werden damit faktisch nicht den höheren Belastungen ausgesetzt, wie sie an den Messpunkten M 1 und M 6 gemessen wurden. Dementsprechend entstehen hier künftig auch keine Immissionsorte. Zudem sind die nicht schutzwürdigen Räume zur geruchsbelasteten Seite zu orientieren, kompensierbar durch eine Lüftungsanlage mit Ansaugung der Zuluft von Süden.

Im Teilbereich 2 (Wohnnutzung) werden sogar deutlich geringere Geruchshäufigkeiten eingehalten. Die Werte liegen fast durchweg unter 15%. Auf der Ostseite liegen die Werte ganz überwiegend im Bereich von 8 - 12 %, auf der Südseite mit unter 6 % sogar teilweise deutlich darunter. Um die auftretenden immissionsschutzfachlichen Konflikte dennoch so weit als möglich zu entschärfen und für ein verträgliches Nebeneinander der Nutzungen auch künftig (vor) zu sorgen, sind die Festsetzungen unter Ziffer 12 in die Satzung aufgenommen worden. Durch sie wird sichergestellt, dass faktisch sogar nur Geruchsbelastungen mit wohngebietsähnlichen Geruchsimmisionswerten auf die Wohnnutzung einwirken können. Dies entspricht einer größtmöglichen Berücksichtigung der Interessen der benachbarten Emittenten.

Die Monitorpunkte zur Berechnung der Geruchsbelastung wurden auf den Baugrenzen der beiden Grundstücke verteilt, um die äußersten Randpunkte der zulässigen Lage der Gebäude zu berücksichtigen. Im Bebauungsplanverfahren ist grundsätzlich auch auf die Baugrenzen abzustellen und nicht auf bereits geplante Bauvorhaben.

Verkehrsuntersuchung:

Die angesprochenen großen Sportereignisse sowie Feierlichkeiten im Sportheim z.B. Weihnachtsfeiern finden fast ausschließlich am Wochenende und in den Abendstunden und somit außerhalb der Betriebszeiten der nächstgelegenen Kindertagesstätte statt. Folglich kann davon ausgegangen werden, dass es zu keiner Kumulation mit dem An- und Abfahrtsverkehr der Kindertageseinrichtung kommt und daher von keiner erhöhten Belastung auszugehen ist. Auch im November kann der Fußballtrainingsbetrieb erfahrungsgemäß noch auf den Fußballplätzen im Freien stattfinden. Somit kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Straße zum Zeitpunkt der ersten Verkehrszählung überwiegend dem Anliegerverkehr diene.

Dennoch wurde zur Plausibilisierung der erhobenen Daten eine weitere Verkehrszählung vom 18.09. – 19.09.2019 durchgeführt und in das Verkehrsgutachten eingearbeitet. Die Verkehrsprognose ergab für ein Worst-Case-Szenario eine zusätzlich induzierte Anzahl von 220 Kfz-Fahrten pro Tag, (Planfall 3, Belegung mit 62 Kindern), wobei der Anteil des Schwerlastverkehrs mit maximal 27 Fahrten pro 24 Stunden weiterhin als vergleichsweise sehr gering eingestuft wird. Nimmt man weiterhin in den Blick, dass landwirtschaftlicher Verkehr je nach Jahreszeit auch gering ausfallen kann und sich der durch den Kindergarten verursachte Fahrverkehr auf die Betriebszeiten beschränken wird, sind die Interessen der Anlieger hintanzustellen, was den Verkehrszuwachs an sich betrifft. Trotz einer Erhöhung der Verkehrsmengen wird die prognostizierte Belastung der Griesbachstraße vielmehr weiterhin als verträglich eingestuft. Durch die Aufnahme eines Fußweges im Plangebiet wird eine Fußgängergefährdung schließlich soweit wie möglich ausgeschlossen.

Im ausgelegten Gutachten wurden die angegebenen Breiten zum Teil fälschlicherweise als Fahrbahnbreiten deklariert, die Angaben beziehen sich tatsächlich jedoch auf die Straßenraumbreiten. Dies wurde im erneut auszulegenden Verkehrsgutachten berichtigt.



Der Straßenraum (brutto = Fahrbahn plus ggf. Gehwege, Bordsteine etc.; entspricht hier der Flurstücksbreite) der Griesbachstraße insgesamt variiert zwischen 5,40 m an der schmalsten Stelle und 6,50 m an der breitesten Stelle. Selbst nach Abzug von Bordsteinen und Aufpflasterungen beträgt die Fahrbahnbreite (netto = Fahrbahn, zwei Fahrspuren) zum Großteil min. 4,90 m. Lediglich direkt nördlich des Planbereichs weist die asphaltierte Fahrbahn derzeit tatsächlich, wie in der Abbildung in der Stellungnahme dargestellt, eine geringere Breite von etwa 4,35 m auf. Das bedeutet im Ergebnis, dass die Griesbachstraße bereits heute in den meisten Bereichen breiter ist, als es die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) mit einer Fahrbahnbreite von 4,50 – 5,50 m für Erschließungsstraßen vorsieht.

Um die zu Recht angeführte Engstelle (westlich der Flurnummer 144/4) angrenzend an das Planungsgebiet zu entzerren, wird in diesem Bereich zunächst die öffentliche Verkehrsfläche um einen 2 m breiten Gehweg auf der Südseite der Griesbachstraße erweitert. Zudem wird die asphaltierte Fahrbahn nach Norden hin auf die erforderlichen 4,50 m verbreitert, sodass der gesamte Straßenraum schließlich eine Breite von 6,50 m aufweist.

Die beschriebenen Problembereiche im weiteren Verlauf der Griesbachstraße sind bereits im Bestand vorhanden. Der Einfluss der durch die Nutzungen im Plangebiet prognostizierten Fahrzeugbewegungen bleibt im rechtlich unbeachtlichen Bereich. Die prognostizierte maximale Verkehrsmenge für den Planfall 3 (62 Kinder) in der Griesbachstraße beträgt etwa 610 KfZ pro Tag. Laut RAST 06 liegt die Höchstgrenze der mit dem Mischungsprinzip (Fußgängerführung auf Fahrbahn) vertretbaren Verkehre bei 400 KfZ pro Stunde.

Derzeit ist ein Anbau, Neubau bzw. eine Erweiterung um eine Winterhalle auf dem BCR Gelände weder genehmigt noch ein Antrag vorliegend. Vage Planungsabsichten sind nicht zu berücksichtigen. Sollten sich also später künftig Veränderungen ergeben, muss die Verkehrssituation erneut untersucht werden.

Ein „zunehmender Verkehr des BVR“ ist nicht berücksichtigungsfähig. Abzustellen ist in rechtlicher Hinsicht auf gezählte Fahrzeugbewegungen zur Zeit der Planung (dazu oben), sofern keine konkreten Erweiterungsabsichten vorliegen.

Die verkehrliche Situation im Bereich des Wittelsbacher Schlosses in Friedberg und dem Bereich der Griesbachstraße/Gartenstraße sind nicht vergleichbar. Bei Veranstaltungen im Schloss sind bis zu 500 Besucher mit entsprechendem Verkehrsaufkommen zu erwarten. Mit einem vergleichbaren Besucher- bzw. Verkehrsaufkommen ist in Rinnenthal nicht zu rechnen, vgl. auch die erhobenen Verkehrszahlen.

Eine Zufahrt zum Plangebiet von Westen her über die Flurstücke 157 oder 165, Gemarkung Rinnenthal, kann nicht als alternative Wegführung herangezogen werden, da diese nur für land- und forstwirtschaftlichen Verkehr freigegeben ist. Zudem sind die dort vorhandenen Straßenbreiten mit ca. 4 m für Begegnungsverkehr nicht ausreichend. Schließlich könnten die genannten Punkte ohnehin nicht im Rahmen des Bauleitplanverfahrens festgesetzt werden.

Alternativstandort:

Der Bestandstandort des Kindergartens (Standort 1) wurde zunächst auf Möglichkeiten zum Umbau und Erweiterung hin untersucht. Diese Untersuchung ergab, dass für den Ausbau des Kindergartens und die Feuerwehnutzung nicht ausreichend Platz für eine sinnvolle Neuordnung vorhanden ist. In der Sitzung des Stadtrates am 26.07.2018 wurde der Erhalt des Standortes 1 (Bestand) mit den vorgesehenen Nutzungen ausführlich diskutiert. Im Ergebnis wurde



beschlossen, dass der Altstandort 1 als Standort für einen Neubau der Kindertageseinrichtung Rinnenthal abgelehnt wird.

Auch wenn direkt dort eine Bushaltestelle vorhanden ist, besteht trotzdem keine entsprechende Vernetzung innerhalb des Stadtteils Rinnenthal, als dass die ortsansässigen Kinder tatsächlich mit dem Bus in den Kindergarten gebracht werden würden.

Wie bereits oben (Abwägung Verkehrsuntersuchung) beschrieben, ist auch bei der Mehrung des Verkehrs entsprechend Planfall 3 weiterhin ein Mischverkehr gem. RAS 06 möglich, da die prognostizierten Verkehre unter 400 KfZ pro Stunde liegen.

Die Kinder, die die Kindertageseinrichtung besuchen, werden auf dem Weg dorthin von Erziehungsberechtigten begleitet werden müssen. Eine Gefährdung kann sich also allenfalls aus der Erwägung ergeben, dass die ortsansässigen Kinder, die nicht die Tageseinrichtung besuchen, nun mit einer Verkehrszunahme und daraus resultierenden Gefahrenlagen konfrontiert werden. Hier ist zu bemerken, dass der durch die Kindertageseinrichtung ausgelöste Zusatzverkehr zum ganz überwiegenden Teil durch Eltern bestritten wird, die ihre Kinder bringen oder abholen. Bei diesen ist davon auszugehen, dass sie auf Kinder im Straßenverkehr erhöht Rücksicht nehmen. Zudem stellt der genannte Begegnungsverkehr ein durchaus übliches Szenario in dörflich geprägten Stadtteilen dar, in denen ganz überwiegend nicht durchgehend Gehwege vorhanden sind. Die Problematik des Begegnungsverkehrs landwirtschaftlicher Fahrzeuge und Kinder besteht vorwiegend im Bestand: die unübersichtlichen Bereiche sind vor allem im Kurvenbereich am Anfang der Griesbachstraße (Kreuzung Aretinstraße) und mittig der Griesbachstraße, wo die Straße erneut einen Knick macht (Höhe Hausnummer 15). In diesem Bereich ist die Aufstellung von Halteverbotschildern sowie Verkehrsspiegeln anvisiert, sodass diese Kurvenbereiche übersichtlicher werden und die Sicht nicht durch parkende Autos versperrt wird. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h besteht bereits.

Die Nähe eines Hofladens erscheint aus planerischer Sicht für eine Kindertageseinrichtung nicht erforderlich.

Die Alte Schule stellt nach aktueller Sachlage kein Baudenkmal dar, somit erscheint es ausgeschlossen, dass hierfür eine Denkmalförderung möglich sei.

Durch die Entstehung der Kindertagesstätte im Plangebiet entsteht keine rechtlich relevante Mehrbelastung der Bürger durch die prognostizierten Neuverkehre, wie bereits durch die vorgenannten Gutachten bestätigt wurde.

Wie weiter bereits bei den Ausführungen zu den Verkehrs- und Immissionsuntersuchungen herausgearbeitet und abgewogen worden ist (Abwägung Verkehrsuntersuchung und Geruchsimmissionen), stellt das Plangebiet keine unzumutbaren Einschränkungen für die Landwirtschaft dar.

Die Errichtung eines Parkplatzes am Standort 1 im Außenbereich wäre ohne eine Bauleitplanung auch nicht möglich. Zudem würde hierdurch landwirtschaftliche Nutzfläche entzogen werden.

Alternativstandort 4 wurde u.a. aufgrund der potentiellen Überschwemmungsgefahr ausgeschlossen, da der Bereich – anders als das Plangebiet - in der Nähe des Eisbachs liegt und von dortigen Anwohnern anhand einer Fotodokumentation glaubhaft nachgewiesen werden konnte, dass es in der Vergangenheit zu Überschwemmungen der Ackerflächen kam.



Die Höhenlage eines Grundstücks ist dabei nicht allein maßgebend. Bei der Frage, ob es sich um ein Überschwemmungsgebiet handelt, spielt viel mehr insbesondere eine Rolle, wie sich der Eisenbach und der Grundwasserspiegel verhalten. Nach Auswertung der vorliegenden Informationen, kam man zu dem Ergebnis, dass das aktuelle Plangebiet nicht im Überschwemmungsgebiet liegt. Des Weiteren erfolgte auch kein Hinweis durch das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth, dass hier eine Gefährdung vorläge.

Die im Ortsteilentwicklungskonzept Rinnenthal (OEK Rinnenthal) dargestellten Flächen für eine potentielle Außenentwicklung (Wohnbebauung) wurden auch noch nicht eingehend auf ihre Eignung (z.B. Hochwassergefährdung) hin untersucht. Bevor eine Aufplanung für Wohnbebauung für die genannten Flächen erfolgen kann, ist ein Umsetzungskonzept (Bestandsaufnahme, Eignungsprüfung, Vergleich der Standorte, etc.) notwendig. Des Weiteren befinden sich diese Flächen ebenfalls im Außenbereich und bedürften einer Bauleitplanung. Diese Standorte sind somit jedenfalls nicht besser geeignet als der aktuell mit dem Plangebiet gewählte.

Zulässige Geschossigkeit:

In der direkten Nachbarschaft gibt es mehrere Häuser, die schon zwei Vollgeschosse besitzen, wobei zum Teil das zweite Vollgeschoss nicht im Dachgeschoss liegt. Die Häuser weisen ähnliche Firsthöhen wie die im Bebauungsplan festgesetzten auf. Die Kindertagesstätte (Teilbereich 1) benötigt für eine optimale Nutzung der Räumlichkeiten zudem eine entsprechende Höhe. Durch seine Entstehung wirkt das Wohnhaus nicht mehr unmittelbar in die freie Landschaft. Das geplante Wohnhaus wird somit von drei Seiten umbaut sein. Folglich ist aus städtebaulicher Sicht ein Abflachen zum Außenbereich bereits im Teilbereich 2 nicht erforderlich.

ÖPNV:

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) liegt im Aufgabenbereich des Landkreises Aichach-Friedberg. Grundsätzlich müssen für die Verlegung oder Neuschaffung einer Buslinie bzw. auch einer Bushaltestelle ausreichende Fahrgastzahlen generiert werden können. Des Weiteren ist keine Rechtsgrundlage vorhanden, die eine ÖPNV-Haltestelle in der Nähe von Kindertageseinrichtungen vorschreibt. Die Distanzen innerhalb Rinnenthals bzw. von der vorhandenen Bushaltestelle an der Aretinstraße bis zur geplanten Kindertageseinrichtung zu Fuß zu überwinden, wird als zumutbar angesehen.

Straße:

Eine Zufahrt zum Plangebiet von Westen her über die Flurstücke 157 oder 165, Gemarkung Rinnenthal, kann nicht als alternative Wegeführung herangezogen werden, da diese bis dato nur für land- und forstwirtschaftlichen Verkehr freigegeben ist. Zudem sind die Straßenbreiten mit ca. 4 m für Begegnungsverkehr nicht ausreichend. Erschließungsstraßen müssen laut RAS 06 eine Mindestfahrbahnbreite von 4,50 m aufweisen. Auch birgt das Abbiegen von einer Staatsstraße mit Tempolimit 100 km/h ohne separate Abbiegespur in eine beengte Seitenstraße ein hohes Unfallrisiko. Auf den Vorschlag der versenkbaren Boller wurde oben bereits eingegangen.



Schließlich bleibt nochmals zu betonen, dass im Bestand Werte eines Allgemeinen Wohngebietes bezogen auf den Verkehrslärm auch nach Realisierung des Plangebiets eingehalten werden können und die Zunahme des Verkehrs in Zahlen vergleichsweise gering ausfallen wird. Die übrigen Probleme existieren bereits im Bestand, ein Anspruch auf Verbesserung dessen im Zuge von Planungen existiert nicht. Dennoch werden eine Ergänzung eines Gehweges im Plangebiet sowie Verkehrsspiegel und Halteverbotsschilder in der Griesbachstraße anvisiert.

Stellungnahmen Untere Immissionsschutzbehörde:

Soweit die Einwendungsführerin auf die Stellungnahme des Landratsamtes, Sachgebiet Immissionsschutz, vom 10.4.2019 verweist, ist zu bemerken, dass diese vor erstmaliger Anfertigung einer detaillierten Geruchsimmisionsprognose durch die Modern Testing Services (Germany) GmbH zur Ermittlung der Geruchsbelastung für die beiden Baugrundstücke in Rinnenthal (Berichtsnummer K1208-19153 vom 14.06.2019) erstellt wurde. Die aktuellere Stellungnahme des Landratsamtes vom 2.9.2019 bestätigt die Möglichkeit der Überwindung der Konfliktsituation zwischen geplanter Nutzung und Gerüchen benachbarter Fahrsiloanlagen ausdrücklich.

Die Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde vom 02.09.2019 wird wie folgt abgewogen:

Zum Zeitpunkt der Stellungnahme lag das schalltechnische Gutachten in der Fassung vom 18.01.2019, das Verkehrsgutachten in der Fassung vom 10.05.2019 und das Geruchsgutachten in der Fassung vom 24.06.2019 vor, welche alle nochmals überarbeitet worden sind. Somit sind die vorgebrachten Einwendungen zu den Gutachten grundsätzlich überholt.

Die sprachlichen Ungenauigkeiten, die sich aufgrund des vorherigen Planentwurfes ergaben, wurden korrigiert.

Die Empfehlung auf eine Verlagerung des nördlichen Fahrsilos hinzuwirken, wird zur Kenntnis genommen. In der aktuellen Bauleitplanung hat eine Beurteilung der aktuellen Lage der Silos zu erfolgen. Hinsichtlich der Belastungen des Plangebietes des Bebauungsplanes Nr. 5 (Bestandsgebäude östlich der Fahrsilos FINr. 145/0) wird zu gegebener Zeit eine Überprüfung erfolgen.

Die Aussage zum Verkehrsgutachten wird zur Kenntnis genommen. Die Rechnungen der Unteren Immissionsschutzbehörde belegen, dass auch unter Einbeziehung der Neubauten die zulässigen Wohngebieteswerte eingehalten werden können. Dementsprechend ist das Interesse der Nachbarschaft an einer Abwehr von Verkehrslärmzunahmen als gering zu bewerten.

Die durch die benachbarten Fahrsilos im Westen und Norden des Plangebietes entstehenden Geruchsbeeinträchtigungen werden wie folgt abgewogen:

Entsprechend der Geruchsimmisionsrichtlinie ist das Plangebiet nach den Grundsätzen des Planungsrechts in eine Schutzwürdigkeitskategorie einzustufen. Vorliegend entspricht die festgesetzte Art der baulichen Nutzung keiner der in der Tabelle 1 genannten Grenzwerte.



Geplant ist vorliegend vielmehr ein Sondergebiet, das die in einem Allgemeinen Wohngebiet allgemein zulässigen Nutzungen Kindergarten und Wohnen beheimaten soll. Anders als das Allgemeine Wohngebiet ist das Plangebiet schwerpunktmäßig durch das Kinderhaus mit zentraler Versorgungsfunktion für das Stadtgebiet geprägt. Verglichen mit einer Wohnnutzung halten sich die Personen im Kinderhaus jedoch nur einen Bruchteil (max. 34%) der zu berücksichtigenden Gesamtstunden auf.

Unmittelbar nördlich und östlich des Umgriffs des Bebauungsplanes befindet sich bereits Wohnbebauung. Auf die nördliche Wohnbebauung wirkt ausweislich der immissionsschutzfachlichen Stellungnahme bereits heute eine Belastung im Bereich von bis zu 25% der zulässigen Jahresgeruchsstunden ein. Die Lage des Plangebietes am westlichen Ortsrand von Rinnenthal wird zudem jedenfalls in immissionsschutzfachlicher Hinsicht durch die umliegenden Freiflächen, die Sportvereinsnutzung und landwirtschaftliche Siloanlagen geprägt. Auch weist der Ortsteil Rinnenthal im weiteren Verlauf nach Osten eine dörfliche Prägung auf. Alleine entlang der Griesbachstraße existieren mehrere gewerbliche und landwirtschaftliche Nutzungen. Diese Gesichtspunkte sind bei der Festlegung des nach der Geruchsimmissionsrichtlinie zulässigen Grenzwertes an Jahresgeruchsstunden einzubeziehen.

Unter Abwägung der gesamten auf das Plangebiet einwirkenden Faktoren wird in Übereinstimmung mit dem Gutachter für das Plangebiet insgesamt eine auf die Nutzungen einwirkende Zahl von 18 % Jahresgeruchsstunden als zumutbar erachtet. Bei dieser Einstufung waren nicht nur die Vorbelastungen im Plangebiet leitend, sondern auch die durch Vergleich mit dem Bestand im Norden festgestellte Ortsüblichkeit von Immissionen.

Dieser Grenzwert wird im Teilbereich 1 lediglich an den Messpunkten M 1 und M 6 (Nord- und Westseite Kindertageseinrichtung) fast ausgereizt. Die Prognosen ermitteln für den südlichen Bereich der Kindertageseinrichtung demgegenüber Werte kleiner 15 %, im übrigen Baufenster des Teilbereiches 1 jedenfalls unter 18 %. Die immissionsschutzfachlichen Auflagen machen sich die geringe Belastung auf der Südseite zu Nutze – dort im ganz überwiegenden Teil 10 - 12 %, teilweise sogar unter 8 % - und gewährleisten zugleich eine bestmögliche Verträglichkeit der Neunutzung mit den emittierenden Bestandsnutzungen. Der Konfliktfall wird entschärft: Durch die Festsetzungen Ziffer 12 wird sichergestellt, dass die Räume des Kindergartens mit schutzwürdiger Nutzung über die gering belastete Südfassade belüftet werden können. Sie werden damit faktisch nicht den höheren Belastungen ausgesetzt, wie sie an den Messpunkten M 1 und M 6 gemessen wurden. Dementsprechend entstehen hier künftig auch keine Immissionsorte. Zudem sind die nicht schutzwürdigen Räume zur geruchsbelasteten Seite zu orientieren, kompensierbar durch eine Lüftungsanlage mit Ansaugung der Zuluft von Süden.

Im Teilbereich 2 (Wohnnutzung) werden sogar deutlich geringere Geruchshäufigkeiten eingehalten. Die Werte liegen fast durchweg unter 15%. Auf der Ostseite liegen die Werte ganz überwiegend im Bereich von 8 - 12 %, auf der Südseite mit unter 6 % sogar teilweise deutlich darunter. Um die auftretenden immissionsschutzfachlichen Konflikte dennoch so weit als möglich zu entschärfen und für ein verträgliches Nebeneinander der Nutzungen auch künftig (vor) zu sorgen, sind die Festsetzungen unter Ziffer 12 in die Satzung aufgenommen worden. Durch sie wird sichergestellt, dass faktisch sogar nur Geruchsbelastungen mit wohngebietsähnlichen Geruchsimmissionswerten auf die Wohnnutzung einwirken können. Dies entspricht einer größtmöglichen Berücksichtigung der Interessen der benachbarten Emittenten.

Stellungnahme Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten:



Die Stellungnahme des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten vom 07.08.2019 wird zur Kenntnis genommen. Diese rügt insbesondere bereits bestehende Probleme der Landwirte mit aktivem und passivem Verkehr, fehlende Breite der Straße bereits jetzt auf ihrer gesamten Länge für Begegnungsverkehr und daraus resultierende Gefahren für Fußgänger, auch durch den fehlenden Gehweg. Dies erschwere die Situation für die Landwirte. Zudem wird eine Regelung zur Duldung von landwirtschaftlichen Immissionen vorgeschlagen. Schließlich sei die Verkehrszählung zu einer Jahreszeit erfolgt, zu der wenig bis kein landwirtschaftlicher Verkehr stattfände (Stellungnahme vom 02.04.2019, auf welche in der Stellungnahme vom 07.08.2019 erneut verwiesen wird).

Zum Zeitpunkt der Stellungnahme lag das schalltechnische Gutachten in der Fassung vom 18.01.2019, das Verkehrsgutachten in der Fassung vom 10.05.2019 und das Geruchsgutachten in der Fassung vom 24.06.2019 vor, welche alle nochmals überarbeitet worden sind. Somit sind die vorgebrachten Einwendungen zu den Gutachten grundsätzlich überholt.

Für das geplante Bauvorhaben wurde vom Büro gevas humberg & partner eine Verkehrsuntersuchung erstellt, um die verkehrlichen Auswirkungen des Neubaus in der Griesbachstraße und an den umliegenden Knotenpunkten abschätzen zu können. Dazu wurden Verkehrserhebungen durchgeführt, um die Bestandssituation zu erfassen. Mithilfe einer Verkehrsprognose wurden die zu erwartenden Neuverkehre sowohl für einen Kindergarten mit 30 Kindern, 45 Kindern als auch für die Entstehung von 62 Kindergartenplätzen abgeschätzt. Auf die geäußerten Bedenken zu den gezählten Fahrzeugen hin wurde das Verkehrswertgutachten nochmals überarbeitet. Zur Plausibilisierung der erhobenen Daten wurde eine weitere Verkehrszählung vom 18.09. – 19.09.2019 durchgeführt. Die Verkehrsprognose ergab für ein Worst-Case-Szenario (= Berücksichtigung der Belastung während der stärker frequentierten Sommermonate) eine zusätzlich induzierte Anzahl von maximal 220 Kfz-Fahrten pro Tag (Planfall 3, Belegung mit 62 Kindern), wobei der Anteil des Schwerlastverkehrs mit maximal 27 Fahrten pro 24 Stunden weiterhin als sehr gering eingestuft wird. Nimmt man weiterhin in den Blick, dass landwirtschaftlicher Verkehr je nach Jahreszeit auch gering ausfallen kann und sich der durch den Kindergarten verursachte Fahrverkehr auf die Betriebszeiten beschränken wird, sind die Interessen der Anlieger hintanzustellen, was den Verkehrszuwachs an sich betrifft. Trotz einer Erhöhung der Verkehrsmengen wird die prognostizierte Belastung der Griesbachstraße vielmehr weiterhin als verträglich eingestuft. Durch die Aufnahme eines Fußweges im Plangebiet wird eine Fußgängergefährdung schließlich soweit wie möglich ausgeschlossen.

Nichts desto trotz muss den berechtigten Interessen der Landwirte nach Durchfahrung Rechnung getragen werden. So wurde den Bedenken bzgl. möglicher Fußgängergefährdungen und einer dadurch erschwerten Durchfahrt durch Aufnahme eines Fußweges entlang des Geltungsbereiches in die Planung Rechnung getragen.

In der Stellungnahme vom 02.04.2019 wurde darüber hinaus vorgebracht, dass die Griesbachstraße auf ihrer gesamten Länge um einen Gehweg ergänzt werden sollte. Aufgrund der Eigentumsverhältnisse könnte dies jedoch nur bei einer Einbahnstraßenregelung umgesetzt werden. Das würde jedoch zu deutlichem Ausweichverkehr in die umliegenden Straßen führen, somit die Situation nur verlagern und stellt somit keine Alternative dar. Zudem ist die Ausgestaltung der übrigen Griesbachstraße nicht Gegenstand des Bebauungsplanes. Es ist aber die Aufstellung von Verkehrsspiegeln in schwer einzusehenden Bereichen der Griesbachstraße anvisiert.



Unrichtig ist allerdings der Einwand der Fachbehörde, dass die Griesbachstraße bereits jetzt überall zu geringe Fahrbahnbreiten aufweise. Im ausgelegten Gutachten wurden die angegebenen Breiten zum Teil fälschlicherweise als Fahrbahnbreiten deklariert, die Angaben beziehen sich tatsächlich jedoch auf die Straßenraumbreiten. Dies wurde im erneut auszulegenden Verkehrsgutachten berichtigt.

Der Straßenraum (brutto = Fahrbahn plus ggf. Gehwege, Bordsteine etc.; entspricht hier der Flurstücksbreite) der Griesbachstraße insgesamt variiert zwischen 5,40 m an der schmalsten Stelle und 6,50 m an der breitesten Stelle. Selbst nach Abzug von Bordsteinen und Aufpflasterungen beträgt die Fahrbahnbreite (netto = Fahrbahn, zwei Fahrspuren) zum Großteil min. 4,90 m. Lediglich direkt nördlich des Planbereichs weist die asphaltierte Fahrbahn derzeit eine geringere Breite von etwa 4,35 m auf. Das bedeutet im Ergebnis, dass die Griesbachstraße bereits heute in den meisten Bereichen breiter ist, als es die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) mit einer Fahrbahnbreite von 4,50 – 5,50 m für Erschließungsstraßen vorsieht.

Um die angeführte Engstelle (westlich der Flurnummer 144/4) angrenzend an das Planungsgebiet zu entzerren, wird in diesem Bereich zunächst die öffentliche Verkehrsfläche um einen 2 m breiten Gehweg auf der Südseite der Griesbachstraße erweitert. Zudem wird die asphaltierte Fahrbahn nach Norden hin auf die erforderlichen 4,50 m verbreitert, sodass der gesamte Straßenraum schließlich eine Breite von 6,50 m aufweist.

Auch der angeführte Begegnungsverkehr wurde untersucht. Hierbei konnte nachgewiesen werden, dass die nach der RASt 06 erforderliche Breite für Lkw-Lkw-Begegnungen (z.B. landwirtschaftlicher Fahrzeuge und Versorgungsfahrzeuge für die Neubebauung) jedenfalls unter Befahrung des unbefestigten Seitenstreifens an insgesamt drei Stellen der Griesbachstraße vorliegen. Hiervon liegt eine Stelle in geringer Entfernung östlich des Plangebiets. Sollte es also zu dem - nach den Verkehrszählungen äußerst seltenen - Begegnungsfall Lkw-Lkw kommen, kann in Sichtweite des Plangebiets, sowie an zwei weiteren Stellen angehalten und ausgewichen werden. Die Straße nimmt in weiten Bereichen einen übersichtlichen Verlauf.

Beim Begegnungsverkehr Lkw-Pkw ist nach unterschiedlichen Fahrzeugtypen der Lkw zu differenzieren. Der Nachweis der Schleppkurven hat ergeben, dass die Begegnung zwischen einem landwirtschaftlichen Fahrzeug mit Anhänger und einem PKW über die gesamte Länge der Griesbachstraße unproblematisch ist, die Breiten entsprechen den einschlägigen Regelungen. Die Einwendungen der Fachbehörde konnten insoweit widerlegt werden.

Selbst bei im Einzelfall breiteren landwirtschaftlichen Fahrzeugen ist eine zumutbare Verkehrssituation gewährleistet. Gegenüber insgesamt vier Bereichen, in denen mit überbreiten Fahrzeugen ein Begegnungsverkehr nicht möglich sein könnte, liegt lediglich ein Bereich vor, der nicht weithin für den Fahrer einsehbar ist. In allen übrigen drei Bereichen ist ein Herankommen eines größeren Fahrzeuges frühzeitig sichtbar. Dieser kurze, schlecht einsehbare Bereich kann später mit Hilfe eines Verkehrsspiegels - der nicht auf bauleitplanerischer Ebene festgesetzt werden kann - entzerrt werden. Schließlich ist die Terrassierung der Straße überwiegend geradlinig, so dass ein Begegnungsverkehr auch vom Platzbedarf her gut abgewickelt werden kann.

In die Abwägung bzgl. etwaiger weiterer Maßnahmen hat an dieser Stelle auch einzufließen, dass der Großteil der Straße bereits im Bestand über diese Probleme verfügt und die größte Engstelle durch die mit dem Plangebiet verbundene Baumaßnahme verbreitert werden wird. Mit



den in diesem Abschnitt genannten Maßnahmen wurde daher den Interessen der Landwirtschaft in dem erforderlichen Maße Rechnung getragen.

Die Aufnahme einer Duldungspflicht - zumal in der vorgeschlagenen Formulierung - als Festsetzung in den Bebauungsplan war aus rechtlichen Gründen nicht möglich. Der Formulierungsvorschlag ist bereits inhaltlich unbestimmt, es ist unklar welche Immissionen in welchem Umfang geduldet werden müssen. Zudem kann eine Duldungspflicht nicht durch explizite Aufnahme einer solchen in den Bebauungsplan begründet werden. Diese kann sich ausschließlich als Rechtsreflex des Abschlusses des Bebauungsplanverfahrens ergeben. Um dennoch die neuen Anwohner auf die landwirtschaftlichen Vorbelastungen im Plangebiet nochmals explizit hinzuweisen und künftige Konflikte so weit als rechtlich möglich zu vermeiden, wurde der Vorschlag inhaltsgleich als Hinweis übernommen.

B-5 XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX **12.09.2019**

Die Stellungnahme vom 12.09.2019 wird zur Kenntnis genommen.

Zum Zeitpunkt der Stellungnahme lag das schalltechnische Gutachten in der Fassung vom 18.01.2019, das Verkehrsgutachten in der Fassung vom 10.05.2019 und das Geruchsgutachten in der Fassung vom 24.06.2019 vor, welche alle nochmals überarbeitet worden sind. Somit sind die vorgebrachten Einwendungen zu den Gutachten grundsätzlich überholt.

Die vorgebrachten Einwendungen sind vor dem Hintergrund des zur Auslegung gelangenden neuen Planstandes nicht mehr zutreffend. Vorgebracht wird, dass die Grenzwerte eines Dorfgebietes herangezogen würden, obwohl ein Wohngebiet festgesetzt worden sei. Zudem beziehe sich die Untersuchung nicht auf den tatsächlich geplanten Standort, sondern auf einen weiter östlich gelegenen Standort.

Die Festsetzung zur Art der baulichen Nutzung musste überarbeitet werden, da das Gebiet nicht der Zweckbestimmung eines Allgemeinen Wohngebietes nach § 4 Abs. 1 BauNVO entspricht, auch nicht teilweise. Zwar beherbergt das Plangebiet die in einem Allgemeinen Wohngebiet allgemein zulässigen Nutzungen Kindergarten und Wohnen. Anders als das Allgemeine Wohngebiet ist das Plangebiet aber nicht durch eine schwerpunktmäßige Nutzung durch Wohnen geprägt („vorwiegend“), sondern durch eine schwerpunktmäßige Nutzung als Kindertageseinrichtung. Auch entspricht keiner der Teilbereiche gesondert einem WA. Das Plangebiet entspricht auch keiner anderen Gebietskategorie der BauNVO, so dass ein sonstiges Sondergebiet nach § 11 BauNVO festzusetzen war.

Entsprechend der Geruchsimmissionsrichtlinie (GIRL) ist das Plangebiet nach den Grundsätzen des Planungsrechts in eine Schutzwürdigkeitskategorie einzustufen. Vorliegend entspricht die festgesetzte Art der baulichen Nutzung keiner der in der Tabelle 1 zur GIRL genannten Grenzwerte. Eine Einordnung hat anhand des konkreten Einzelfalles, u.a. der Lage des Plangebietes (innerstädtische vs. Ortsrandlage) und der auf das Plangebiet bereits bis dato einwirkenden Immissionen (Ortsüblichkeit) zu erfolgen.

Unmittelbar nördlich und östlich des Umgriffs des Bebauungsplanes befindet sich bereits Wohnbebauung. Auf die nördliche Wohnbebauung wirkt ausweislich der immissionsschutzfachlichen Stellungnahme bereits heute eine Belastung im Bereich von bis zu 25% der zulässigen Jahresgeruchsstunden ein. Die Lage des Plangebietes am westlichen Ortsrand von Rinnenthal wird zudem jedenfalls in immissionsschutzfachlicher Hinsicht durch die umliegenden Freiflächen, die Sportvereinsnutzung und landwirtschaftliche Siloanlagen geprägt.



Auch weist der Ortsteil Rinnenthal im weiteren Verlauf nach Osten eine dörfliche Prägung auf. Alleine entlang der Griesbachstraße existieren mehrere gewerbliche und landwirtschaftliche Nutzungen. Diese Gesichtspunkte sind bei der Festlegung des nach der Geruchsimmisionsrichtlinie zulässigen Grenzwertes an Jahresgeruchsstunden einzubeziehen. Verglichen mit einer Wohnnutzung halten sich die Personen in der Kindertageseinrichtung schließlich nur einen Bruchteil (max. 34%) der zu berücksichtigenden Gesamtstunden auf.

Unter Abwägung der gesamten auf das Plangebiet einwirkenden Faktoren wird in Übereinstimmung mit dem Gutachter für das Plangebiet insgesamt eine auf die Nutzungen einwirkende Zahl von 18 % Jahresgeruchsstunden als zumutbar erachtet. Bei dieser Einstufung waren nicht nur die Vorbelastungen im Plangebiet leitend, sondern auch die durch Vergleich mit dem Bestand im Norden festgestellte Ortsüblichkeit von Immissionen.

Dieser Grenzwert wird im Teilbereich 1 lediglich an den Messpunkten M 1 und M 6 (Nord- und Westseite Kindertageseinrichtung) fast ausgereizt. Die Prognosen ermitteln für den südlichen Bereich der Kindertageseinrichtung demgegenüber Werte kleiner 15 %, im übrigen Baufenster des Teilbereiches 1 jedenfalls unter 18 %. Die immissionsschutzfachlichen Auflagen machen sich die geringe Belastung auf der Südseite zu Nutze – dort im ganz überwiegenden Teil 10 - 12 %, teilweise sogar unter 8 % - und gewährleisten zugleich eine bestmögliche Verträglichkeit der Neunutzung mit den emittierenden Bestandsnutzungen. Der Konfliktfall wird entschärft: Durch die Festsetzungen Ziffer 12 wird sichergestellt, dass die Räume des Kindergartens mit schutzwürdiger Nutzung über die gering belastete Südfassade belüftet werden können. Sie werden damit faktisch nicht den höheren Belastungen ausgesetzt, wie sie an den Messpunkten M 1 und M 6 gemessen wurden. Dementsprechend entstehen hier künftig auch keine Immissionsorte. Zudem sind die nicht schutzwürdigen Räume zur geruchsbelasteten Seite zu orientieren, kompensierbar durch eine Lüftungsanlage mit Ansaugung der Zuluft von Süden.

Im Teilbereich 2 (Wohnnutzung) werden sogar deutlich geringere Geruchshäufigkeiten eingehalten. Die Werte liegen fast durchweg unter 15%. Auf der Ostseite liegen die Werte ganz überwiegend im Bereich von 8 - 12 %, auf der Südseite mit unter 6 % sogar teilweise deutlich darunter. Um die auftretenden immissionsschutzfachlichen Konflikte dennoch so weit als möglich zu entschärfen und für ein verträgliches Nebeneinander der Nutzungen auch künftig (vor) zu sorgen, sind die Festsetzungen unter Ziffer 12 in die Satzung aufgenommen worden. Durch sie wird sichergestellt, dass faktisch sogar nur Geruchsbelastungen mit wohngebietsähnlichen Geruchsimmisionswerten auf die Wohnnutzung einwirken können. Dies entspricht einer größtmöglichen Berücksichtigung der Interessen der benachbarten Emittenten.

Die Monitorpunkte zur Berechnung der Geruchsbelastung wurden auf den Baugrenzen der beiden Grundstücke verteilt, um die äußersten Randpunkte der zulässigen Lage der Gebäude zu berücksichtigen. Im Bebauungsplanverfahren ist grundsätzlich auch auf die Baugrenzen abzustellen und nicht auf bereits geplante Bauvorhaben.

Straßenbreite Griesbachstraße:

Die angesprochenen großen Sportereignisse, sowie Feierlichkeiten im Sportheim z.B. Weihnachtsfeiern finden fast ausschließlich am Wochenende und in den Abendstunden und somit außerhalb der Betriebszeiten der nächstgelegenen Kindertagesstätte statt. Folglich kann davon ausgegangen werden, dass es zu keiner Kumulation mit dem An- und Abfahrtsverkehr der Kindertageseinrichtung kommt und daher von keiner erhöhten Belastung auszugehen ist. Auch im November kann der Fußballtrainingsbetrieb erfahrungsgemäß noch auf den



Fußballplätzen im Freien stattfinden. Somit kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Straße zum Zeitpunkt der ersten Verkehrszählung überwiegend dem Anliegerverkehr diene.

Dennoch wurde zur Plausibilisierung der erhobenen Daten eine weitere Verkehrszählung vom 18.09. – 19.09.2019 durchgeführt und in das Verkehrsgutachten eingearbeitet. Die Verkehrsprognose ergab für ein Worst-Case-Szenario eine zusätzlich induzierte Anzahl von 220 Kfz-Fahrten pro Tag, (Planfall 3, Belegung mit 62 Kindern), wobei der Anteil des Schwerlastverkehrs mit maximal 27 Fahrten pro 24 Stunden weiterhin als vergleichsweise sehr gering eingestuft wird. Nimmt man weiterhin in den Blick, dass landwirtschaftlicher Verkehr je nach Jahreszeit auch gering ausfallen kann und sich der durch den Kindergarten verursachte Fahrverkehr auf die Betriebszeiten beschränken wird, sind die Interessen der Anlieger hintanzustellen, was den Verkehrszuwachs an sich betrifft. Trotz einer Erhöhung der Verkehrsmengen wird die prognostizierte Belastung der Griesbachstraße vielmehr weiterhin als verträglich eingestuft. Durch die Aufnahme eines Fußweges im Plangebiet wird eine Fußgängergefährdung schließlich soweit wie möglich ausgeschlossen.

Im ausgelegten Gutachten wurden die angegebenen Breiten zum Teil fälschlicherweise als Fahrbahnbreiten deklariert, die Angaben beziehen sich tatsächlich jedoch auf die Straßenraumbreiten. Dies wurde im erneut auszulegenden Verkehrsgutachten berichtigt.

Der Straßenraum (brutto = Fahrbahn plus ggf. Gehwege, Bordsteine etc.; entspricht hier der Flurstücksbreite) der Griesbachstraße insgesamt variiert zwischen 5,40 m an der schmalsten Stelle und 6,50 m an der breitesten Stelle. Selbst nach Abzug von Bordsteinen und Aufpflasterungen beträgt die Fahrbahnbreite (netto = Fahrbahn, zwei Fahrspuren) zum Großteil min. 4,90 m. Lediglich direkt nördlich des Planbereichs weist die asphaltierte Fahrbahn derzeit tatsächlich, wie in der Abbildung in der Stellungnahme dargestellt, eine geringere Breite von etwa 4,35 m auf. Das bedeutet im Ergebnis, dass die Griesbachstraße bereits heute in den meisten Bereichen breiter ist, als es die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) mit einer Fahrbahnbreite von 4,50 – 5,50 m für Erschließungsstraßen vorsieht.

Um die zu Recht angeführte Engstelle (westlich der Flurnummer 144/4) angrenzend an das Planungsgebiet zu entzerren, wird in diesem Bereich zunächst die öffentliche Verkehrsfläche um einen 2 m breiten Gehweg auf der Südseite der Griesbachstraße erweitert. Zudem wird die asphaltierte Fahrbahn nach Norden hin auf die erforderlichen 4,50 m verbreitert, sodass der gesamte Straßenraum schließlich eine Breite von 6,50 m aufweist.

Die beschriebenen Problembereiche im weiteren Verlauf der Griesbachstraße sind bereits im Bestand vorhanden. Der Einfluss der durch die Nutzungen im Plangebiet prognostizierten Fahrzeugbewegungen bleibt im rechtlich unbeachtlichen Bereich. Die prognostizierte maximale Verkehrsmenge für den Planfall 3 (62 Kinder) in der Griesbachstraße beträgt etwa 610 KfZ pro Tag. Laut RASSt 06 liegt die Höchstgrenze der mit dem Mischungsprinzip (Fußgängerführung auf Fahrbahn) vertretbaren Verkehre bei 400 KfZ pro Stunde.

B-6) [REDACTED] /12.09.2019

Die Stellungnahme vom 12.09.2019 wird zur Kenntnis genommen.

Zum Zeitpunkt der Stellungnahme lag das schalltechnische Gutachten in der Fassung vom 18.01.2019, das Verkehrsgutachten in der Fassung vom 10.05.2019 und das Geruchsgutachten in der Fassung vom 24.06.2019 vor, welche alle nochmals überarbeitet worden sind. Somit sind die vorgebrachten Einwendungen zu den Gutachten grundsätzlich überholt.



Geruchsimmissionen:

Die vorgebrachten Einwendungen sind vor dem Hintergrund des zur Auslegung gelangenden neuen Planstandes nicht mehr zutreffend. Vorgebracht wird, dass die Grenzwerte eines Dorfgebietes herangezogen würden, obwohl ein Wohngebiet festgesetzt worden sei. Zudem beziehe sich die Untersuchung nicht auf den tatsächlich geplanten Standort, sondern auf einen weiter östlich gelegenen Standort.

Die Festsetzung zur Art der baulichen Nutzung musste überarbeitet werden, da das Gebiet nicht der Zweckbestimmung eines Allgemeinen Wohngebietes nach § 4 Abs. 1 BauNVO entspricht, auch nicht teilweise. Zwar beherbergt das Plangebiet die in einem Allgemeinen Wohngebiet allgemein zulässigen Nutzungen Kindergarten und Wohnen. Anders als das Allgemeine Wohngebiet ist das Plangebiet aber nicht durch eine schwerpunktmäßige Nutzung durch Wohnen geprägt („vorwiegend“), sondern durch eine schwerpunktmäßige Nutzung als Kindertageseinrichtung. Auch entspricht keiner der Teilbereiche gesondert einem WA. Das Plangebiet entspricht auch keiner anderen Gebietskategorie der BauNVO, so dass ein sonstiges Sondergebiet nach § 11 BauNVO festzusetzen war.

Entsprechend der Geruchsimmissionsrichtlinie (GIRL) ist das Plangebiet nach den Grundsätzen des Planungsrechts in eine Schutzwürdigkeitskategorie einzustufen. Vorliegend entspricht die festgesetzte Art der baulichen Nutzung keiner der in der Tabelle 1 zur GIRL genannten Grenzwerte. Eine Einordnung hat anhand des konkreten Einzelfalles, u.a. der Lage des Plangebietes (innerstädtische vs. Ortsrandlage) und der auf das Plangebiet bereits bis dato einwirkenden Immissionen (Ortsüblichkeit) zu erfolgen.

Unmittelbar nördlich und östlich des Umgriffs des Bebauungsplanes befindet sich bereits Wohnbebauung. Auf die nördliche Wohnbebauung wirkt ausweislich der immissionsschutzfachlichen Stellungnahme bereits heute eine Belastung im Bereich von bis zu 25% der zulässigen Jahresgeruchsstunden ein. Die Lage des Plangebietes am westlichen Ortsrand von Rinnenthal wird zudem jedenfalls in immissionsschutzfachlicher Hinsicht durch die umliegenden Freiflächen, die Sportvereinsnutzung und landwirtschaftliche Siloanlagen geprägt. Auch weist der Ortsteil Rinnenthal im weiteren Verlauf nach Osten eine dörfliche Prägung auf. Alleine entlang der Griesbachstraße existieren mehrere gewerbliche und landwirtschaftliche Nutzungen. Diese Gesichtspunkte sind bei der Festlegung des nach der Geruchsimmissionsrichtlinie zulässigen Grenzwertes an Jahresgeruchsstunden einzubeziehen. Verglichen mit einer Wohnnutzung halten sich die Personen in der Kindertageseinrichtung schließlich nur einen Bruchteil (max. 34%) der zu berücksichtigenden Gesamtstunden auf.

Unter Abwägung der gesamten auf das Plangebiet einwirkenden Faktoren wird in Übereinstimmung mit dem Gutachter für das Plangebiet insgesamt eine auf die Nutzungen einwirkende Zahl von 18 % Jahresgeruchsstunden als zumutbar erachtet. Bei dieser Einstufung waren nicht nur die Vorbelastungen im Plangebiet leitend, sondern auch die durch Vergleich mit dem Bestand im Norden festgestellte Ortsüblichkeit von Immissionen.

Dieser Grenzwert wird im Teilbereich 1 lediglich an den Messpunkten M 1 und M 6 (Nord- und Westseite Kindertageseinrichtung) fast ausgereizt. Die Prognosen ermitteln für den südlichen Bereich der Kindertageseinrichtung demgegenüber Werte kleiner 15 %, im übrigen Baufenster des Teilbereiches 1 jedenfalls unter 18 %. Die immissionsschutzfachlichen Auflagen machen sich die geringe Belastung auf der Südseite zu Nutze – dort im ganz überwiegenden Teil 10 - 12 %, teilweise sogar unter 8 % - und gewährleisten zugleich eine bestmögliche Verträglichkeit der



Neunutzung mit den emittierenden Bestandsnutzungen. Der Konfliktfall wird entschärft: Durch die Festsetzungen Ziffer 12 wird sichergestellt, dass die Räume des Kindergartens mit schutzwürdiger Nutzung über die gering belastete Südfassade belüftet werden können. Sie werden damit faktisch nicht den höheren Belastungen ausgesetzt, wie sie an den Messpunkten M 1 und M 6 gemessen wurden. Dementsprechend entstehen hier künftig auch keine Immissionsorte. Zudem sind die nicht schutzwürdigen Räume zur geruchsbelasteten Seite zu orientieren, kompensierbar durch eine Lüftungsanlage mit Ansaugung der Zuluft von Süden. Im Teilbereich 2 (Wohnnutzung) werden sogar deutlich geringere Geruchshäufigkeiten eingehalten. Die Werte liegen fast durchweg unter 15%. Auf der Ostseite liegen die Werte ganz überwiegend im Bereich von 8 - 12 %, auf der Südseite mit unter 6 % sogar teilweise deutlich darunter. Um die auftretenden immissionsschutzfachlichen Konflikte dennoch so weit als möglich zu entschärfen und für ein verträgliches Nebeneinander der Nutzungen auch künftig (vor) zu sorgen, sind die Festsetzungen unter Ziffer 12 in die Satzung aufgenommen worden. Durch sie wird sichergestellt, dass faktisch sogar nur Geruchsbelastungen mit wohngebietsähnlichen Geruchsimmisionswerten auf die Wohnnutzung einwirken können. Dies entspricht einer größtmöglichen Berücksichtigung der Interessen der benachbarten Emittenten.

Die Monitorpunkte zur Berechnung der Geruchsbelastung wurden auf den Baugrenzen der beiden Grundstücke verteilt, um die äußersten Randpunkte der zulässigen Lage der Gebäude zu berücksichtigen. Im Bebauungsplanverfahren ist grundsätzlich auch auf die Baugrenzen abzustellen und nicht auf bereits geplante Bauvorhaben.

Verkehrsuntersuchung:

Die angesprochenen großen Sportereignisse, sowie Feierlichkeiten im Sportheim z.B. Weihnachtsfeiern finden fast ausschließlich am Wochenende und in den Abendstunden und somit außerhalb der Betriebszeiten der nächstgelegenen Kindertagesstätte statt. Folglich kann davon ausgegangen werden, dass es zu keiner Kumulation mit dem An- und Abfahrtsverkehr der Kindertageseinrichtung kommt und daher von keiner erhöhten Belastung auszugehen ist. Auch im November kann der Fußballtrainingsbetrieb erfahrungsgemäß noch auf den Fußballplätzen im Freien stattfinden. Somit kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Straße zum Zeitpunkt der ersten Verkehrszählung überwiegend dem Anliegerverkehr diene.

Dennoch wurde zur Plausibilisierung der erhobenen Daten eine weitere Verkehrszählung vom 18.09. – 19.09.2019 durchgeführt und in das Verkehrsgutachten eingearbeitet. Die Verkehrsprognose ergab für ein Worst-Case-Szenario eine zusätzlich induzierte Anzahl von 220 Kfz-Fahrten pro Tag, (Planfall 3, Belegung mit 62 Kindern), wobei der Anteil des Schwerlastverkehrs mit maximal 27 Fahrten pro 24 Stunden weiterhin als vergleichsweise sehr gering eingestuft wird. Nimmt man weiterhin in den Blick, dass landwirtschaftlicher Verkehr je nach Jahreszeit auch gering ausfallen kann und sich der durch den Kindergarten verursachte Fahrverkehr auf die Betriebszeiten beschränken wird, sind die Interessen der Anlieger hintanzustellen, was den Verkehrszuwachs an sich betrifft. Trotz einer Erhöhung der Verkehrsmengen wird die prognostizierte Belastung der Griesbachstraße vielmehr weiterhin als verträglich eingestuft. Durch die Aufnahme eines Fußweges im Plangebiet wird eine Fußgängergefährdung schließlich soweit wie möglich ausgeschlossen.



Im ausgelegten Gutachten wurden die angegebenen Breiten zum Teil fälschlicherweise als Fahrbahnbreiten deklariert, die Angaben beziehen sich tatsächlich jedoch auf die Straßenraumbreiten. Dies wurde im erneut auszulegenden Verkehrsgutachten berichtigt.

Der Straßenraum (brutto = Fahrbahn plus ggf. Gehwege, Bordsteine etc.; entspricht hier der Flurstücksbreite) der Griesbachstraße insgesamt variiert zwischen 5,40 m an der schmalsten Stelle und 6,50 m an der breitesten Stelle. Selbst nach Abzug von Bordsteinen und Aufpflasterungen beträgt die Fahrbahnbreite (netto = Fahrbahn, zwei Fahrspuren) zum Großteil min. 4,90 m. Lediglich direkt nördlich des Planbereichs weist die asphaltierte Fahrbahn derzeit tatsächlich, wie in der Abbildung in der Stellungnahme dargestellt, eine geringere Breite von etwa 4,35 m auf. Das bedeutet im Ergebnis, dass die Griesbachstraße bereits heute in den meisten Bereichen breiter ist, als es die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) mit einer Fahrbahnbreite von 4,50 – 5,50 m für Erschließungsstraßen vorsieht.

Um die zu Recht angeführte Engstelle (westlich der Flurnummer 144/4) angrenzend an das Planungsgebiet zu entzerren, wird in diesem Bereich zunächst die öffentliche Verkehrsfläche um einen 2 m breiten Gehweg auf der Südseite der Griesbachstraße erweitert. Zudem wird die asphaltierte Fahrbahn nach Norden hin auf die erforderlichen 4,50 m verbreitert, sodass der gesamte Straßenraum schließlich eine Breite von 6,50 m aufweist.

Die beschriebenen Problembereiche im weiteren Verlauf der Griesbachstraße sind bereits im Bestand vorhanden. Der Einfluss der durch die Nutzungen im Plangebiet prognostizierten Fahrzeugbewegungen bleibt im rechtlich unbeachtlichen Bereich. Die prognostizierte maximale Verkehrsmenge für den Planfall 3 (62 Kinder) in der Griesbachstraße beträgt etwa 610 KfZ pro Tag. Laut RASt 06 liegt die Höchstgrenze der mit dem Mischungsprinzip (Fußgängerführung auf Fahrbahn) vertretbaren Verkehre bei 400 KfZ pro Stunde.

Derzeit ist ein Anbau, Neubau bzw. eine Erweiterung um eine Winterhalle auf dem BCR Gelände weder genehmigt noch ein Antrag vorliegend. Vage Planungsabsichten sind nicht zu berücksichtigen. Sollten sich also später künftig Veränderungen ergeben, muss die Verkehrssituation erneut untersucht werden.

Ein „zunehmender Verkehr des BVR“ ist nicht berücksichtigungsfähig. Abzustellen ist in rechtlicher Hinsicht auf gezählte Fahrzeugbewegungen zur Zeit der Planung (dazu oben), sofern keine konkreten Erweiterungsabsichten vorliegen.

Die verkehrliche Situation im Bereich des Wittelsbacher Schlosses in Friedberg und dem Bereich der Griesbachstraße/Gartenstraße sind nicht vergleichbar. Bei Veranstaltungen im Schloss sind bis zu 500 Besucher mit entsprechendem Verkehrsaufkommen zu erwarten. Mit einem vergleichbaren Besucher- bzw. Verkehrsaufkommen ist in Rinnenthal nicht zu rechnen, vgl. auch die erhobenen Verkehrszahlen.

Eine Zufahrt zum Plangebiet von Westen her über die Flurstücke 157 oder 165, Gemarkung Rinnenthal, kann nicht als alternative Wegführung herangezogen werden, da diese nur für land- und forstwirtschaftlichen Verkehr freigegeben ist. Zudem sind die dort vorhandenen Straßenbreiten mit ca. 4 m für Begegnungsverkehr nicht ausreichend. Schließlich könnten die genannten Punkte ohnehin nicht im Rahmen des Bauleitplanverfahrens festgesetzt werden.

Alternativstandort:

Der Bestandstandort des Kindergartens (Standort 1) wurde zunächst auf Möglichkeiten zum Umbau und Erweiterung hin untersucht. Diese Untersuchung ergab, dass für den Ausbau des Kindergartens und die Feuerwehrrnutzung nicht ausreichend Platz für eine sinnvolle Neuordnung



vorhanden ist. In der Sitzung des Stadtrates am 26.07.2018 wurde der Erhalt des Standortes 1 (Bestand) mit den vorgesehenen Nutzungen ausführlich diskutiert. Im Ergebnis wurde beschlossen, dass der Altstandort 1 als Standort für einen Neubau der Kindertageseinrichtung Rinnenthal abgelehnt wird.

Auch wenn direkt dort eine Bushaltestelle vorhanden ist, besteht trotzdem keine entsprechende Vernetzung innerhalb des Stadtteils Rinnenthal, als dass die ortsansässigen Kinder tatsächlich mit dem Bus in den Kindergarten gebracht werden würden.

Wie bereits oben (Abwägung Verkehrsuntersuchung) beschrieben, ist auch bei der Mehrung des Verkehrs entsprechend Planfall 3 weiterhin ein Mischverkehr gem. RAS 06 möglich, da die prognostizierten Verkehre unter 400 Kfz pro Stunde liegen.

Die Kinder, die die Kindertageseinrichtung besuchen, werden auf dem Weg dorthin von Erziehungsberechtigten begleitet werden müssen. Eine Gefährdung kann sich also allenfalls aus der Erwägung ergeben, dass die ortsansässigen Kinder, die nicht die Tageseinrichtung besuchen, nun mit einer Verkehrszunahme und daraus resultierenden Gefahrenlagen konfrontiert werden. Hier ist zu bemerken, dass der durch die Kindertageseinrichtung ausgelöste Zusatzverkehr zum ganz überwiegenden Teil durch Eltern bestritten wird, die ihre Kinder bringen oder abholen. Bei diesen ist davon auszugehen, dass sie auf Kinder im Straßenverkehr erhöht Rücksicht nehmen. Zudem stellt der genannte Begegnungsverkehr ein durchaus übliches Szenario in dörflich geprägten Stadtteilen dar, in denen ganz überwiegend nicht durchgehend Gehwege vorhanden sind. Die Problematik des Begegnungsverkehrs landwirtschaftlicher Fahrzeuge und Kinder besteht vorwiegend im Bestand: die unübersichtlichen Bereiche sind vor allem im Kurvenbereich am Anfang der Griesbachstraße (Kreuzung Aretinstraße) und mittig der Griesbachstraße, wo die Straße erneut einen Knick macht (Höhe Hausnummer 15). In diesem Bereich ist die Aufstellung von Halteverbotschildern sowie Verkehrsspiegeln anvisiert, sodass diese Kurvenbereiche übersichtlicher werden und die Sicht nicht durch parkende Autos versperrt wird. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h besteht bereits.

Die Nähe eines Hofladens erscheint aus planerischer Sicht für eine Kindertageseinrichtung nicht erforderlich.

Die Alte Schule stellt nach aktueller Sachlage kein Baudenkmal dar, somit erscheint es ausgeschlossen, dass hierfür eine Denkmalförderung möglich sei.

Durch die Entstehung der Kindertagesstätte im Plangebiet entsteht keine rechtlich relevante Mehrbelastung der Bürger durch die prognostizierten Neuverkehre, wie bereits durch die vorgenannten Gutachten bestätigt wurde.

Wie weiter bereits bei den Ausführungen zu den Verkehrs- und Immissionsuntersuchungen herausgearbeitet und abgewogen worden ist (Abwägung Verkehrsuntersuchung und Geruchsmissionen), stellt das Plangebiet keine unzumutbaren Einschränkungen für die Landwirtschaft dar.

Die Errichtung eines Parkplatzes am Standort 1 im Außenbereich wäre ohne eine Bauleitplanung auch nicht möglich. Zudem würde hierdurch landwirtschaftliche Nutzfläche entzogen werden.

Alternativstandort 4 wurde u.a. aufgrund der potentiellen Überschwemmungsgefahr ausgeschlossen, da der Bereich – anders als das Plangebiet - in der Nähe des Eisbachs liegt



und von dortigen Anwohnern anhand einer Fotodokumentation glaubhaft nachgewiesen werden konnte, dass es in der Vergangenheit zu Überschwemmungen der Ackerflächen kam.

Die Höhenlage eines Grundstücks ist dabei nicht allein maßgebend. Bei der Frage, ob es sich um ein Überschwemmungsgebiet handelt, spielt viel mehr insbesondere eine Rolle, wie sich der Eisenbach und der Grundwasserspiegel verhalten. Nach Auswertung der vorliegenden Informationen, kam man zu dem Ergebnis, dass das aktuelle Plangebiet nicht im Überschwemmungsgebiet liegt. Des Weiteren erfolgte auch kein Hinweis durch das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth, dass hier eine Gefährdung vorläge.

Die im Ortsteilentwicklungskonzept Rinnenthal (OEK Rinnenthal) dargestellten Flächen für eine potentielle Außenentwicklung (Wohnbebauung) wurden auch noch nicht eingehend auf ihre Eignung (z.B. Hochwassergefährdung) hin untersucht. Bevor eine Aufplanung für Wohnbebauung für die genannten Flächen erfolgen kann, ist ein Umsetzungskonzept (Bestandsaufnahme, Eignungsprüfung, Vergleich der Standorte, etc.) notwendig. Des Weiteren befinden sich diese Flächen ebenfalls im Außenbereich und bedürften einer Bauleitplanung. Diese Standorte sind somit jedenfalls nicht besser geeignet als der aktuell mit dem Plangebiet gewählte.

Zulässige Geschossigkeit:

In der direkten Nachbarschaft gibt es mehrere Häuser, die schon zwei Vollgeschosse besitzen, wobei zum Teil das zweite Vollgeschoss nicht im Dachgeschoss liegt. Die Häuser weisen ähnliche Firsthöhen wie die im Bebauungsplan festgesetzten auf. Die Kindertagesstätte (Teilbereich 1) benötigt für eine optimale Nutzung der Räumlichkeiten zudem eine entsprechende Höhe. Durch seine Entstehung wirkt das Wohnhaus nicht mehr unmittelbar in die freie Landschaft. Das geplante Wohnhaus wird somit von drei Seiten umbaut sein. Folglich ist aus städtebaulicher Sicht ein Abflachen zum Außenbereich bereits im Teilbereich 2 nicht erforderlich.

ÖPNV:

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) liegt im Aufgabenbereich des Landkreises Aichach-Friedberg. Grundsätzlich müssen für die Verlegung oder Neuschaffung einer Buslinie bzw. auch einer Bushaltestelle ausreichende Fahrgastzahlen generiert werden können. Des Weiteren ist keine Rechtsgrundlage vorhanden, die eine ÖPNV-Haltestelle in der Nähe von Kindertageseinrichtungen vorschreibt. Die Distanzen innerhalb Rinnenthals bzw. von der vorhandenen Bushaltestelle an der Aretinstraße bis zur geplanten Kindertageseinrichtung zu Fuß zu überwinden, wird als zumutbar angesehen.

Straße:

Eine Zufahrt zum Plangebiet von Westen her über die Flurstücke 157 oder 165, Gemarkung Rinnenthal, kann nicht als alternative Wegeführung herangezogen werden, da diese bis dato nur für land- und forstwirtschaftlichen Verkehr freigegeben ist. Zudem sind die Straßenbreiten mit ca. 4 m für Begegnungsverkehr nicht ausreichend. Erschließungsstraßen müssen laut RASt 06 eine Mindestbreite von 4,50 m aufweisen. Auch birgt das Abbiegen von einer Staatsstraße mit Tempolimit 100 km/h ohne separate Abbiegespur in eine beengte Seitenstraße ein hohes Unfallrisiko. Auf den Vorschlag der versenkbaren Boller wurde oben bereits eingegangen.



Schließlich bleibt nochmals zu betonen, dass im Bestand Werte eines Allgemeinen Wohngebietes bezogen auf den Verkehrslärm auch nach Realisierung des Plangebiets eingehalten werden können und die Zunahme des Verkehrs in Zahlen vergleichsweise gering ausfallen wird. Die übrigen Probleme existieren bereits im Bestand, ein Anspruch auf Verbesserung dessen im Zuge von Planungen existiert nicht. Dennoch werden eine Ergänzung eines Gehweges im Plangebiet sowie Verkehrsspiegel und Halteverbotsschilder in der Griesbachstraße anvisiert.

Stellungnahmen Untere Immissionsschutzbehörde:

Soweit die Einwendungsführerin auf die Stellungnahme des Landratsamtes, Sachgebiet Immissionsschutz, vom 10.4.2019 verweist, ist zu bemerken, dass diese vor erstmaliger Anfertigung einer detaillierten Geruchsimmisionsprognose durch die Modern Testing Services (Germany) GmbH zur Ermittlung der Geruchsbelastung für die beiden Baugrundstücke in Rinnenthal (Berichtsnummer K1208-19153 vom 14.06.2019) erstellt wurde. Die aktuellere Stellungnahme des Landratsamtes vom 02.09.2019 bestätigt die Möglichkeit der Überwindung der Konfliktsituation zwischen geplanter Nutzung und Gerüchen benachbarter Fahrsiloanlagen ausdrücklich.

Die Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde vom 02.09.2019 wird wie folgt abgewogen:

Zum Zeitpunkt der Stellungnahme lag das schalltechnische Gutachten in der Fassung vom 18.01.2019, das Verkehrsgutachten in der Fassung vom 10.05.2019 und das Geruchsgutachten in der Fassung vom 24.06.2019 vor, welche alle nochmals überarbeitet worden sind. Somit sind die vorgebrachten Einwendungen zu den Gutachten grundsätzlich überholt.

Die sprachlichen Ungenauigkeiten, die sich aufgrund des vorherigen Planentwurfes ergaben, wurden korrigiert.

Die Empfehlung auf eine Verlagerung des nördlichen Fahrsilos hinzuwirken, wird zur Kenntnis genommen. In der aktuellen Bauleitplanung hat eine Beurteilung der aktuellen Lage der Silos zu erfolgen. Hinsichtlich der Belastungen des Plangebietes des Bebauungsplanes Nr. 5 (Bestandsgebäude östlich der Fahrsilos FINr. 145/0) wird zu gegebener Zeit eine Überprüfung erfolgen.

Die Aussage zum Verkehrsgutachten wird zur Kenntnis genommen. Die Rechnungen der Unteren Immissionsschutzbehörde belegen, dass auch unter Einbeziehung der Neubauten die zulässigen Wohngebieteswerte eingehalten werden können. Dementsprechend ist das Interesse der Nachbarschaft an einer Abwehr von Verkehrslärmzunahmen als gering zu bewerten.

Die durch die benachbarten Fahrsilos im Westen und Norden des Plangebietes entstehenden Geruchsbeeinträchtigungen werden wie folgt abgewogen:

Entsprechend der Geruchsimmisionsrichtlinie ist das Plangebiet nach den Grundsätzen des Planungsrechts in eine Schutzwürdigkeitskategorie einzustufen. Vorliegend entspricht die festgesetzte Art der baulichen Nutzung keiner der in der Tabelle 1 genannten Grenzwerte.



Geplant ist vorliegend vielmehr ein Sondergebiet, das die in einem Allgemeinen Wohngebiet allgemein zulässigen Nutzungen Kindergarten und Wohnen beheimaten soll. Anders als das Allgemeine Wohngebiet ist das Plangebiet schwerpunktmäßig durch das Kinderhaus mit zentraler Versorgungsfunktion für das Stadtgebiet geprägt. Verglichen mit einer Wohnnutzung halten sich die Personen im Kinderhaus jedoch nur einen Bruchteil (max. 34%) der der zu berücksichtigenden Gesamtstunden auf.

Unmittelbar nördlich und östlich des Umgriffs des Bebauungsplanes befindet sich bereits Wohnbebauung. Auf die nördliche Wohnbebauung wirkt ausweislich der immissionsschutzfachlichen Stellungnahme bereits heute eine Belastung im Bereich von bis zu 25% der zulässigen Jahresgeruchsstunden ein. Die Lage des Plangebietes am westlichen Ortsrand von Rinnenthal wird zudem jedenfalls in immissionsschutzfachlicher Hinsicht durch die umliegenden Freiflächen, die Sportvereinsnutzung und landwirtschaftliche Siloanlagen geprägt. Auch weist der Ortsteil Rinnenthal im weiteren Verlauf nach Osten eine dörfliche Prägung auf. Alleine entlang der Griesbachstraße existieren mehrere gewerbliche und landwirtschaftliche Nutzungen. Diese Gesichtspunkte sind bei der Festlegung des nach der Geruchsimmissionsrichtlinie zulässigen Grenzwertes an Jahresgeruchsstunden einzubeziehen.

Unter Abwägung der gesamten auf das Plangebiet einwirkenden Faktoren wird in Übereinstimmung mit dem Gutachter für das Plangebiet insgesamt eine auf die Nutzungen einwirkende Zahl von 18 % Jahresgeruchsstunden als zumutbar erachtet. Bei dieser Einstufung waren nicht nur die Vorbelastungen im Plangebiet leitend, sondern auch die durch Vergleich mit dem Bestand im Norden festgestellte Ortsüblichkeit von Immissionen.

Dieser Grenzwert wird im Teilbereich 1 lediglich an den Messpunkten M 1 und M 6 (Nord- und Westseite Kindertageseinrichtung) fast ausgereizt. Die Prognosen ermitteln für den südlichen Bereich der Kindertageseinrichtung demgegenüber Werte kleiner 15 %, im übrigen Baufenster des Teilbereiches 1 jedenfalls unter 18 %. Die immissionsschutzfachlichen Auflagen machen sich die geringe Belastung auf der Südseite zu Nutze – dort im ganz überwiegenden Teil 10 - 12 %, teilweise sogar unter 8 % - und gewährleisten zugleich eine bestmögliche Verträglichkeit der Neunutzung mit den emittierenden Bestandsnutzungen. Der Konfliktfall wird entschärft: Durch die Festsetzungen Ziffer 12 wird sichergestellt, dass die Räume des Kindergartens mit schutzwürdiger Nutzung über die gering belastete Südfassade belüftet werden können. Sie werden damit faktisch nicht den höheren Belastungen ausgesetzt, wie sie an den Messpunkten M 1 und M 6 gemessen wurden. Dementsprechend entstehen hier künftig auch keine Immissionsorte. Zudem sind die nicht schutzwürdigen Räume zur geruchsbelasteten Seite zu orientieren, kompensierbar durch eine Lüftungsanlage mit Ansaugung der Zuluft von Süden.

Im Teilbereich 2 (Wohnnutzung) werden sogar deutlich geringere Geruchshäufigkeiten eingehalten. Die Werte liegen fast durchweg unter 15%. Auf der Ostseite liegen die Werte ganz überwiegend im Bereich von 8 - 12 %, auf der Südseite mit unter 6 % sogar teilweise deutlich darunter. Um die auftretenden immissionsschutzfachlichen Konflikte dennoch so weit als möglich zu entschärfen und für ein verträgliches Nebeneinander der Nutzungen auch künftig (vor) zu sorgen, sind die Festsetzungen unter Ziffer 12 in die Satzung aufgenommen worden. Durch sie wird sichergestellt, dass faktisch sogar nur Geruchsbelastungen mit wohngebietsähnlichen Geruchsimmissionswerten auf die Wohnnutzung einwirken können. Dies entspricht einer größtmöglichen Berücksichtigung der Interessen der benachbarten Emittenten.

Stellungnahme Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten:



Die Stellungnahme des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten vom 07.08.2019 wird zur Kenntnis genommen. Diese rügt insbesondere bereits bestehende Probleme der Landwirte mit aktivem und passivem Verkehr, fehlende Breite der Straße bereits jetzt auf ihrer gesamten Länge für Begegnungsverkehr und daraus resultierende Gefahren für Fußgänger, auch durch den fehlenden Gehweg. Dies erschwere die Situation für die Landwirte. Zudem wird eine Regelung zur Duldung von landwirtschaftlichen Immissionen vorgeschlagen. Schließlich sei die Verkehrszählung zu einer Jahreszeit erfolgt, zu der wenig bis kein landwirtschaftlicher Verkehr stattfände (Stellungnahme vom 2.4.2019, auf welche in der Stellungnahme vom 7.8.2019 erneut verwiesen wird).

Zum Zeitpunkt der Stellungnahme lag das schalltechnische Gutachten in der Fassung vom 18.01.2019, das Verkehrsgutachten in der Fassung vom 10.05.2019 und das Geruchsgutachten in der Fassung vom 24.06.2019 vor, welche alle nochmals überarbeitet worden sind. Somit sind die vorgebrachten Einwendungen zu den Gutachten grundsätzlich überholt.

Für das geplante Bauvorhaben wurde vom Büro gevas humberg & partner eine Verkehrsuntersuchung erstellt, um die verkehrlichen Auswirkungen des Neubaus in der Griesbachstraße und an den umliegenden Knotenpunkten abschätzen zu können. Dazu wurden Verkehrserhebungen durchgeführt, um die Bestandssituation zu erfassen. Mithilfe einer Verkehrsprognose wurden die zu erwartenden Neuverkehre sowohl für einen Kindergarten mit 30 Kindern, 45 Kindern als auch für die Entstehung von 62 Kindergartenplätzen abgeschätzt. Auf die geäußerten Bedenken zu den gezählten Fahrzeugen hin wurde das Verkehrswertgutachten nochmals überarbeitet. Zur Plausibilisierung der erhobenen Daten wurde eine weitere Verkehrszählung vom 18.09. – 19.09.2019 durchgeführt. Die Verkehrsprognose ergab für ein Worst-Case-Szenario (= Berücksichtigung der Belastung während der stärker frequentierten Sommermonate) eine zusätzlich induzierte Anzahl von maximal 220 Kfz-Fahrten pro Tag (Planfall 3, Belegung mit 62 Kindern), wobei der Anteil des Schwerlastverkehrs mit maximal 27 Fahrten pro 24 Stunden weiterhin als sehr gering eingestuft wird. Nimmt man weiterhin in den Blick, dass landwirtschaftlicher Verkehr je nach Jahreszeit auch gering ausfallen kann und sich der durch den Kindergarten verursachte Fahrverkehr auf die Betriebszeiten beschränken wird, sind die Interessen der Anlieger hintanzustellen, was den Verkehrszuwachs an sich betrifft. Trotz einer Erhöhung der Verkehrsmengen wird die prognostizierte Belastung der Griesbachstraße vielmehr weiterhin als verträglich eingestuft. Durch die Aufnahme eines Fußweges im Plangebiet wird eine Fußgängergefährdung schließlich soweit wie möglich ausgeschlossen.

Nichts desto trotz muss den berechtigten Interessen der Landwirte nach Durchfahrung Rechnung getragen werden. So wurde den Bedenken bzgl. möglicher Fußgängergefährdungen und einer dadurch erschwerten Durchfahrt durch Aufnahme eines Fußweges entlang des Geltungsbereiches in die Planung Rechnung getragen.

In der Stellungnahme vom 02.04.2019 wurde darüber hinaus vorgebracht, dass die Griesbachstraße auf ihrer gesamten Länge um einen Gehweg ergänzt werden sollte. Aufgrund der Eigentumsverhältnisse könnte dies jedoch nur bei einer Einbahnstraßenregelung umgesetzt werden. Das würde jedoch zu deutlichem Ausweichverkehr in die umliegenden Straßen führen, somit die Situation nur verlagern und stellt somit keine Alternative dar. Zudem ist die Ausgestaltung der übrigen Griesbachstraße nicht Gegenstand des Bebauungsplanes. Es ist aber die Aufstellung von Verkehrsspiegeln in schwer einzusehenden Bereichen der Griesbachstraße anvisiert.



Unrichtig ist allerdings der Einwand der Fachbehörde, dass die Griesbachstraße bereits jetzt überall zu geringe Fahrbahnbreiten aufweise. Im ausgelegten Gutachten wurden die angegebenen Breiten zum Teil fälschlicherweise als Fahrbahnbreiten deklariert, die Angaben beziehen sich tatsächlich jedoch auf die Straßenraumbreiten. Dies wurde im erneut auszulegenden Verkehrsgutachten berichtigt.

Der Straßenraum (brutto = Fahrbahn plus ggf. Gehwege, Bordsteine etc.; entspricht hier der Flurstücksbreite) der Griesbachstraße insgesamt variiert zwischen 5,40 m an der schmalsten Stelle und 6,50 m an der breitesten Stelle. Selbst nach Abzug von Bordsteinen und Aufpflasterungen beträgt die Fahrbahnbreite (netto = Fahrbahn, zwei Fahrspuren) zum Großteil min. 4,90 m. Lediglich direkt nördlich des Planbereichs weist die asphaltierte Fahrbahn derzeit eine geringere Breite von etwa 4,35 m auf. Das bedeutet im Ergebnis, dass die Griesbachstraße bereits heute in den meisten Bereichen breiter ist, als es die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) mit einer Fahrbahnbreite von 4,50 – 5,50 m für Erschließungsstraßen vorsieht.

Um die angeführte Engstelle (westlich der Flurnummer 144/4) angrenzend an das Planungsgebiet zu entzerren, wird in diesem Bereich zunächst die öffentliche Verkehrsfläche um einen 2 m breiten Gehweg auf der Südseite der Griesbachstraße erweitert. Zudem wird die asphaltierte Fahrbahn nach Norden hin auf die erforderlichen 4,50 m verbreitert, sodass der gesamte Straßenraum schließlich eine Breite von 6,50 m aufweist.

Auch der angeführte Begegnungsverkehr wurde untersucht. Hierbei konnte nachgewiesen werden, dass die nach der RASt 06 erforderliche Breite für Lkw-Lkw-Begegnungen (z.B. landwirtschaftlicher Fahrzeuge und Versorgungsfahrzeuge für die Neubebauung) jedenfalls unter Befahrung des unbefestigten Seitenstreifens an insgesamt drei Stellen der Griesbachstraße vorliegen. Hiervon liegt eine Stelle in geringer Entfernung östlich des Plangebiets. Sollte es also zu dem - nach den Verkehrszählungen äußerst seltenen - Begegnungsfall Lkw-Lkw kommen, kann in Sichtweite des Plangebiets, sowie an zwei weiteren Stellen angehalten und ausgewichen werden. Die Straße nimmt in weiten Bereichen einen übersichtlichen Verlauf.

Beim Begegnungsverkehr Lkw-Pkw ist nach unterschiedlichen Fahrzeugtypen der Lkw zu differenzieren. Der Nachweis der Schleppkurven hat ergeben, dass die Begegnung zwischen einem landwirtschaftlichen Fahrzeug mit Anhänger und einem PKW über die gesamte Länge der Griesbachstraße unproblematisch ist, die Breiten entsprechen den einschlägigen Regelungen. Die Einwendungen der Fachbehörde konnten insoweit widerlegt werden.

Selbst bei im Einzelfall breiteren landwirtschaftlichen Fahrzeugen ist eine zumutbare Verkehrssituation gewährleistet. Gegenüber insgesamt vier Bereichen, in denen mit überbreiten Fahrzeugen ein Begegnungsverkehr nicht möglich sein könnte, liegt lediglich ein Bereich vor, der nicht weithin für den Fahrer einsehbar ist. In allen übrigen drei Bereichen ist ein Herankommen eines größeren Fahrzeuges frühzeitig sichtbar. Dieser kurze, schlecht einsehbare Bereich kann später mit Hilfe eines Verkehrsspiegels - der nicht auf bauleitplanerischer Ebene festgesetzt werden kann - entzerrt werden. Schließlich ist die Terrassierung der Straße überwiegend geradlinig, so dass ein Begegnungsverkehr auch vom Platzbedarf her gut abgewickelt werden kann.

In die Abwägung bzgl. etwaiger weiterer Maßnahmen hat an dieser Stelle auch einzufließen, dass der Großteil der Straße bereits im Bestand über diese Probleme verfügt und die größte Engstelle durch die mit dem Plangebiet verbundene Baumaßnahme verbreitert werden wird. Mit



den in diesem Abschnitt genannten Maßnahmen wurde daher den Interessen der Landwirtschaft in dem erforderlichen Maße Rechnung getragen.

Die Aufnahme einer Duldungspflicht - zumal in der vorgeschlagenen Formulierung - als Festsetzung in den Bebauungsplan war aus rechtlichen Gründen nicht möglich. Der Formulierungsvorschlag ist bereits inhaltlich unbestimmt, es ist unklar welche Immissionen in welchem Umfang geduldet werden müssen. Zudem kann eine Duldungspflicht nicht durch explizite Aufnahme einer solchen in den Bebauungsplan begründet werden. Diese kann sich ausschließlich als Rechtsreflex des Abschlusses des Bebauungsplanverfahrens ergeben. Um dennoch die neuen Anwohner auf die landwirtschaftlichen Vorbelastungen im Plangebiet nochmals explizit hinzuweisen und künftige Konflikte so weit als rechtlich möglich zu vermeiden, wurde der Vorschlag inhaltsgleich als Hinweis übernommen.

B-7) [REDACTED] 13.09.2019

Die Stellungnahme vom 13.09.2019 wird zur Kenntnis genommen.

Zu Teil A:

1. Aufgrund eines Übertragungsfehlers kam es zu Unstimmigkeiten zwischen der Planzeichnung und Satzung sowie Begründung. Im Hinblick auf die erneute öffentliche Auslegung und die Änderung des Gebietscharakters wurden der Satzungs- und der Begründungsteil nochmals komplett überarbeitet.
2. Der Gebietscharakter des Plangebietes wird in ein sonstiges Sondergebiet nach § 11 BauNVO geändert.
3. Die Verfahrensvermerke werden auf das Regelverfahren angepasst. Diese sind jedoch erst bis zur Ausfertigung vollständig auszufüllen.

Zu Teil B:

1. Aufgrund eines Übertragungsfehlers kam es zu Unstimmigkeiten zwischen der Planzeichnung und Satzung sowie Begründung. Für die erneute öffentliche Auslegung wurde der Satzungs- und Begründungsteil nochmals komplett überarbeitet. Folglich wurden auch die Grund- und Geschossflächenzahlen angepasst und Unklarheiten behoben.
2. Die Festsetzungen wurden entsprechend der Einwendungen angepasst. Nunmehr wird zwischen Garagen und Stellplätzen, Nebenanlagen sowie Hauptgebäuden differenziert.
3. Die Formulierung wurde wie vorgeschlagen angepasst.
4. Der Grünstreifen wird in der Planzeichnung als Fläche zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen eingezeichnet.
5. Unter Ziffer 8.2 der Satzung wurde die Satzung über die Gestaltung von Dachgauben und vergleichbaren Dachaufbauten im Stadtgebiet der Stadt Friedberg in der Fassung vom 05.08.1998, bekanntgemacht am 05.10.1998, ergänzt.



6. Die Formulierung der Festsetzung wird konkretisiert.

7. Stabgitterzäune sind zulässig, lediglich durchwebte Stabgitterzäune sind nicht zulässig. Während Stabgitterzäune sichtdurchlässig sind, sind sie mit Durchwebung den massiveren Einfriedungen zuzuordnen, welche nicht erwünscht sind.

8. Es besteht kein Erfordernis, einen Baum in den 3 m breiten Grünstreifen zu pflanzen, da noch ausreichend Gartenfläche zum Pflanzen von Bäumen vorhanden ist. Im Grünstreifen sollen dagegen vielmehr Sträucher bis zu 2 m Wuchshöhe angepflanzt werden. Die Formulierung wird diesbezüglich sprachlich konkretisiert.

Die Bezifferung pro wie viel qm des Grünstreifens ein Strauch zu pflanzen ist, wird ergänzt.

9. Die Festsetzung Ziffer 12 bezüglich der Duldung landwirtschaftlicher Immissionen wird lediglich als Hinweis zur Satzung aufgenommen.

Die Schallschutzwand wurde mangels rechtlicher Erforderlichkeit aus den Festsetzungen gestrichen.

Zu Teil C:

Die Formulierung zur Anzahl der Wohneinheiten wurde konkretisiert.

Zu Bekanntmachungstext:

Der zutreffend geschilderte Mangel der Bekanntmachung nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB wird durch erneute Auslegung geheilt.

Zu Immissionsprognose:

Das Gutachten wurde aktualisiert und die neue Planzeichnung eingearbeitet.

Die Festsetzung zur Art der baulichen Nutzung musste überarbeitet werden, da das Gebiet nicht der Zweckbestimmung eines Allgemeinen Wohngebietes nach § 4 Abs. 1 BauNVO entspricht, auch nicht teilweise. Zwar beherbergt das Plangebiet die in einem Allgemeinen Wohngebiet allgemein zulässigen Nutzungen Kindergarten und Wohnen. Anders als das Allgemeine Wohngebiet ist das Plangebiet aber nicht durch eine schwerpunktmäßige Nutzung durch Wohnen geprägt („vorwiegend“), sondern durch eine schwerpunktmäßige Nutzung als Kindertageseinrichtung. Auch entspricht keiner der Teilbereiche gesondert einem WA. Das Plangebiet entspricht auch keiner anderen Gebietskategorie der BauNVO, so dass ein sonstiges Sondergebiet nach § 11 BauNVO festzusetzen war.

Entsprechend der Geruchsimmissionsrichtlinie (GIRL) ist das Plangebiet nach den Grundsätzen des Planungsrechts in eine Schutzwürdigkeitskategorie einzustufen. Vorliegend entspricht die festgesetzte Art der baulichen Nutzung keiner der in der Tabelle 1 zur GIRL genannten Grenzwerte. Eine Einordnung hat anhand des konkreten Einzelfalles, u.a. der Lage des Plangebietes (innerstädtische vs. Ortsrandlage) und der auf das Plangebiet bereits bis dato einwirkenden Immissionen (Ortsüblichkeit) zu erfolgen.

Unmittelbar nördlich und östlich des Umgriffs des Bebauungsplanes befindet sich bereits Wohnbebauung. Auf die nördliche Wohnbebauung wirkt ausweislich der immissionsschutzfachlichen Stellungnahme bereits heute eine Belastung im Bereich von bis zu



25% der zulässigen Jahresgeruchsstunden ein. Die Lage des Plangebietes am westlichen Ortsrand von Rinnenthal wird zudem jedenfalls in immissionsschutzfachlicher Hinsicht durch die umliegenden Freiflächen, die Sportvereinsnutzung und landwirtschaftliche Siloanlagen geprägt. Auch weist der Ortsteil Rinnenthal im weiteren Verlauf nach Osten eine dörfliche Prägung auf. Alleine entlang der Griesbachstraße existieren mehrere gewerbliche und landwirtschaftliche Nutzungen. Diese Gesichtspunkte sind bei der Festlegung des nach der Geruchsimmisionsrichtlinie zulässigen Grenzwertes an Jahresgeruchsstunden einzubeziehen. Verglichen mit einer Wohnnutzung halten sich die Personen in der Kindertageseinrichtung schließlich nur einen Bruchteil (max. 34%) der zu berücksichtigenden Gesamtstunden auf.

Unter Abwägung der gesamten auf das Plangebiet einwirkenden Faktoren wird in Übereinstimmung mit dem Gutachter für das Plangebiet insgesamt eine auf die Nutzungen einwirkende Zahl von 18 % Jahresgeruchsstunden als zumutbar erachtet. Bei dieser Einstufung waren nicht nur die Vorbelastungen im Plangebiet leitend, sondern auch die durch Vergleich mit dem Bestand im Norden festgestellte Ortsüblichkeit von Immissionen.

Dieser Grenzwert wird im Teilbereich 1 lediglich an den Messpunkten M 1 und M 6 (Nord- und Westseite Kindertageseinrichtung) fast ausgereizt. Die Prognosen ermitteln für den südlichen Bereich der Kindertageseinrichtung demgegenüber Werte kleiner 15 %, im übrigen Baufenster des Teilbereiches 1 jedenfalls unter 18 %. Die immissionsschutzfachlichen Auflagen machen sich die geringe Belastung auf der Südseite zu Nutze – dort im ganz überwiegenden Teil 10 - 12 %, teilweise sogar unter 8 % - und gewährleisten zugleich eine bestmögliche Verträglichkeit der Neunutzung mit den emittierenden Bestandsnutzungen. Der Konfliktfall wird entschärft: Durch die Festsetzungen Ziffer 12 wird sichergestellt, dass die Räume des Kindergartens mit schutzwürdiger Nutzung über die gering belastete Südfassade belüftet werden können. Sie werden damit faktisch nicht den höheren Belastungen ausgesetzt, wie sie an den Messpunkten M 1 und M 6 gemessen wurden. Dementsprechend entstehen hier künftig auch keine Immissionsorte. Zudem sind die nicht schutzwürdigen Räume zur geruchsbelasteten Seite zu orientieren, kompensierbar durch eine Lüftungsanlage mit Ansaugung der Zuluft von Süden.

Im Teilbereich 2 (Wohnnutzung) werden sogar deutlich geringere Geruchshäufigkeiten eingehalten. Die Werte liegen fast durchweg unter 15%. Auf der Ostseite liegen die Werte ganz überwiegend im Bereich von 8 - 12 %, auf der Südseite mit unter 6 % sogar teilweise deutlich darunter. Um die auftretenden immissionsschutzfachlichen Konflikte dennoch so weit als möglich zu entschärfen und für ein verträgliches Nebeneinander der Nutzungen auch künftig (vor) zu sorgen, sind die Festsetzungen unter Ziffer 12 in die Satzung aufgenommen worden. Durch sie wird sichergestellt, dass faktisch sogar nur Geruchsbelastungen mit wohngebietsähnlichen Geruchsimmisionswerten auf die Wohnnutzung einwirken können. Dies entspricht einer größtmöglichen Berücksichtigung der Interessen der benachbarten Emittenten.

Die Ermittlung der zulässigen Jahresgeruchsstunden in Abwägung und Begründung des Bebauungsplanes wurde nochmals überarbeitet und anhand des konkreten Einzelfalles dezidiert begründet.

Konkrete Erweiterungsabsichten der landwirtschaftlichen Betriebe waren nicht in die Abwägung einzubeziehen. Die Eigentümer der Siloanlagen, haben sich im Verfahren ebenso geäußert wie der Pächter - ohne hierzu vorzutragen. Darüber hinaus befinden sich die Siloanlagen abseits der ihnen zugeordneten landwirtschaftlichen Hofstellen. Einer Erweiterung der nördlich gelegenen Siloanlage stehen schließlich die bereits am Bestand der benachbarten Wohnhäuser in der Gartenstraße gemessenen Grenzwerte entgegen.





Sachverhalt:

Bisheriger Verfahrensverlauf:

Aufstellungsbeschluss	14.06.2018 STR
Änderung des Aufstellungsbeschlusses	20.09.2018 STR
Bekanntmachung Aufstellungsbeschluss u. Unterrichtung d. Öffentlichkeit mit Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme bis zum 06.11.2018	04.10.2019 Stabo
Billigungs- und Auslegungsbeschluss	28.02.2019 PUA
Öffentliche Auslegung	14.03. – 15.04.2019
Empfehlung zur Änderung des Geltungsbereiches	04.04.2019 PUA
Änderung des Geltungsbereiches	11.04.2019 STR
Empfehlung zum Wechsel ins Regelverfahren	14.05.2019 PUA
Wechsel ins Regelverfahren	06.06.2019 STR
Beratung der Stellungnahmen der frühzeitigen Beteiligung	02.07.2019 PUA
Billigungs- und Auslegungsbeschluss	11.07.2019 STR
Bekanntmachung öA	31.07.2019 Stabo
Öffentliche Auslegung	08.08. – 13.09.2019

Während der öffentlichen Auslegung gingen nachfolgende Stellungnahmen ein:

A) Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange:

1. Landratsamt Aichach-Friedberg/06.09.2019/02.09.2019/22.08.2019



2. Landratsamt Aichach-Friedberg/Brandschutz/21.08.2019
3. Wasserwirtschaftsamt Donauwörth/08.08.2019
4. Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten/07.08.2019
5. Polizeiinspektion Friedberg/14.08.2019
6. Bayerischer Bauernverband/19.08.2019
7. Adelburggruppe Zweckverband Wasserversorgung/21.08.2019

8. Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Aichach/12.08.2019
9. Deutsche Telekom Technik GmbH/14.10.2019

Der unter Punkt A-8 und A-9. aufgeführte Träger öffentlicher Belange hat keine Einwände vorgebracht. Daher ist die Stellungnahme der Sitzungsvorlage nicht beigefügt.

B) Öffentlichkeit:

1. [REDACTED] (Fr. Fischer)/02.09.2019
2. [REDACTED] /11.09.2019
3. [REDACTED] 11.09.2019
4. [REDACTED] 12.09.2019
5. [REDACTED] /12.09.2019
6. [REDACTED] /12.09.2019
7. [REDACTED] /13.09.2019

Anlagen:

- 1 – Planzeichnung (11.07.2019)
- 2 – Satzung (11.07.2019)
- 3 – Begründung (11.07.2019)
- 4 – Umweltbericht (02.07.2019)
- 5 – Schalltechnische Untersuchung (18.01.2019)
- 6 – Immissionsprognose Geruchsbelastung (24.06.2019)
- 7 – Verkehrsuntersuchung (10.05.2019)
- 8 – Stellungnahmen Träger öff. Belange
- 9 – Stellungnahmen Öffentlichkeit