



Beschlussvorlage 2021/145	Referat	Baureferat
	Abteilung	Abt. 32, Stadtplanung
	Verfasser(in)	

Gremium	Termin	Vorlagenstatus
Planungs- und Stadtentwicklungsausschuss	02.12.2021	öffentlich

**Bebauungsplan Nr. 1 neu für das Gebiet "Dickelsmoor" im Stadtteil Derching
- Beratung der Stellungnahmen aus der öffentlichen Auslegung -**

Beschlussvorschlag:

A) Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange

Die Stellungnahmen nachstehender Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sind als Anlage 7 beigelegt und sind Bestandteil des Beschlusses.

A-1) Landratsamt Aichach-Friedberg/12.04.2021/30.03.2021

Die Stellungnahme des Landratsamtes Aichach-Friedberg vom 12.04.2021 wird zur Kenntnis genommen. Die Hinweise zur Ausfertigung des Bebauungsplanes werden beachtet.

Untere Naturschutzbehörde/30.03.2021

Die Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde vom 30.03.2021 wird zur Kenntnis genommen.

Die Nummerierung der Unterpunkte der Ziffer 10 Grünordnung der textlichen Festsetzungen wird redaktionell korrigiert.

In der Begründung unter Ziffer 4 Grünordnung, Naturschutz und Landschaftspflege, ökologischer Ausgleichsbedarf lautet es:

„[...] Daher wird je angefangener 10 m Grundstückslänge entlang der gemeinsamen Grundstücksgrenze mit der öffentlichen Verkehrsfläche die Pflanzung eines Baumes gefordert. [...] Die dort gepflanzten Bäume können auf die je angefangene 250 m² der gesamten Grundstücksfläche zu pflanzenden Bäume angerechnet werden.“

Die Beschreibung der Verpflichtungen der Ziffern 10.2 und 10.3 zu einander ist demnach in der Begründung bereits enthalten. Die Formulierung der Festsetzung unter Ziffer 10.3 wird daher lediglich klarstellend ergänzt.

A-2) Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern/24.03.2021

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



Die Stellungnahme der Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern vom 24.03.2021 wird zur Kenntnis genommen.

1. Bauschutzbereich

Der angesprochene Bauschutzbereich begründet ein Zustimmungserfordernis der Luftfahrtbehörde bei der Errichtung von bestimmten Bauwerken innerhalb des Bauschutzbereichs.

Für den Verkehrslandeplatz Augsburg-Mühlhausen wurde gem. §§ 12, 17 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) ein beschränkter Bauschutzbereich festgelegt, welcher mittelbar auch für die Bauleitplanung maßgeblich ist. Entscheidend ist de facto also der Zirkel mit 1,5 Kilometern um den Flugplatzbezugspunkt (§ 17 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 LuftVG). Die im Übersichtslageplan des Luftamtes Südbayern dargestellten An- und Abflugkegel betreffen dagegen keine Siedlungsbereiche der Stadt Friedberg. Für die Erteilung aller Baugenehmigungen innerhalb des beschränkten Bauschutzbereichs muss die Zustimmung der Luftfahrtbehörde eingeholt werden. Die Untere Bauaufsichtsbehörde ist über die zwingende Beteiligung des Luftamtes Südbayern im Rahmen der Prüfung von Bauanträgen nunmehr im gesamten Plangebiet in Kenntnis gesetzt. In der Planzeichnung des Bebauungsplanes Nr. 1 neu wird der Bauschutzbereich entsprechend des Übersichtslageplans mit Bauschutzbereich gem. § 12 i.V.m. § 17 LuftVG vom Mai 1994 hinweislich ergänzt.

2. Fluglärm

a) Fluglärmschutzgesetz

Nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 Fluglärmschutzgesetz sind u.a. für die Umgebung von Verkehrslandeplätzen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr und mit einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 Bewegungen pro Jahr (ausgenommen der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen) Lärmschutzbereiche festzusetzen. Der VLP Augsburg fällt nicht unter diese Kategorie von Verkehrslandeplätzen; Lärmschutzbereiche sind nicht festgesetzt.

b) Planfeststellungsbeschluss von 2002

Der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern für den Verkehrslandeplatz Augsburg vom 15.02.2002 beinhaltet im verfügenden Teil Nebenbestimmungen zum Lärmschutz (VIII., Ziff. 2) und befasst sich im Rahmen der Entscheidungsgründe ab Seite 55 sowie insbesondere ab Seite 221 mit Fragen des Fluglärms. Der Siedlungsbereich Dickelsmoor wird von den Nebenbestimmungen zum Lärmschutz nicht erfasst.

Die der Planfeststellung zugrundeliegende damaligen schalltechnische Untersuchung der ACCON GmbH hat für die geplante Erweiterung des Verkehrslandeplatzes auf der Grundlage der von der Augsburger Flughafen GmbH (AFG) vorgegebenen gegenwärtigen Daten und der künftigen Prognosedaten für 2010 die Fluglärmbelastung in der Umgebung des Flugplatzes für den Ist- und den Prognosezustand ermittelt. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass sich



die Beurteilungspegel im Prognosezustand erhöhen wurden. Das betrifft auch den nördlichsten Bereich der Ortslage Dickelsmoor.

Grundlage der Berechnungen waren die 6 verkehrsreichsten Monate des Jahres 2010. Für diese Monate wurden die Bewegungszahlen in den einzelnen Luftfahrzeuggruppen entsprechend der Prognose zur Entwicklung der Flugbewegungen bis zum Jahr 2010 ermittelt und unter Berücksichtigung einer gegenüber Stand 1999 unveränderten Nutzung der Bahnrichtungen auf die verschiedenen An- und Abflugstrecken verteilt.

Ergebnis dieser Berechnungen sind für den Tageszeitraum (Seite 231 des Beschlusses) die Linien gleichen äquivalenten Dauerschallpegels von 65, 60 und 55 dB(A) (vgl. Anhang zum Beschluss, Bild 4: Beurteilungspegel (Flug- und Bodenlärm) $M = 1 : 30.000$ vom 21.11.01). Von der 55 dB(A)-Kontur werden im Bereich Dickelsmoor lediglich einige zum Flugplatz ausgerichteten Wohnhäuser an der Affinger Straße erfasst.

Für den Nachtzeitraum (Seite 232), an dem kein regelmäßiger Flugbetrieb stattfindet, wurden zu Ungunsten der Augsburger Flughafen GmbH (AFG) höheren Werte für den berechneten kumulierten Beurteilungspegel aus Fluglärm und Bodenlärm angenommen. Die entsprechenden Pegel für Dickelsmoor (IP-4) betragen 39 dB(A).

Unter Berücksichtigung des festgelegten Schutzziels (§ 29 Abs. 1 und 2 LuftVG, Seite 304 des Beschlusses) wurde im Planfeststellungsverfahren ein zumutbarer Beurteilungspegel für den Bereich Dickelsmoor von 58 dB(A) ermittelt, bis zu welchem baulicher Schallschutz nicht zu verfügen war (und mangels Erreichen dieser Grenze für Dickelsmoor auch nicht verfügt wurde).

c) Maßgebliche Beurteilungsgrundlage für die DIN 18005

Die DIN 18005 Schallschutz im Städtebau gibt die Orientierungswerte für die städtebauliche Planung vor.

Zur Beurteilung von Planungen und Vorhaben im Hinblick auf den Schutz gegen Fluglärm an Flugplätzen, für die kein Lärmschutzbereich nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm festgelegt wird (folgend: Landeplätze), liefert die Landeplatz-Fluglärmleitlinie der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) Hinweise. Diese Leitlinie ist insbesondere anzuwenden bei der schalltechnischen Beurteilung im Rahmen der Aufstellung von Raumordnungsplänen und Bauleitplänen mit Wohngebietsausweisungen in der Umgebung bestehender und geplanter Landeplätze.

Um eine einheitliche Vorgehensweise bei der Berechnung der Fluglärmbelastung sicherzustellen, ist das Verfahren nach der DIN 45684-1 in die Leitlinie eingearbeitet worden. Die nach dieser Norm zu ermittelnden Fluglärmbelastungen sind in der Bauleitplanung mit den Orientierungswerten der DIN 18005-1, Beiblatt 1, zu vergleichen. Die DIN 45684-1 wurde 2006 eingeführt, stand also bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses 2002 noch nicht zur Verfügung.

Nach der aktuellen DIN 42684-1:2013-07 (Ermittlung von Fluggeräuschimmissionen an Landeplätzen – Teil 1: Berechnungsverfahren) ist für die Beurteilung der Fluggeräuschimmissionen eine geeignete Kennzeichnungszeit auf Grundlage des tatsächlich stattfindenden Flugbetriebs zu wählen. Diese kann abweichend von den im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens zu verwendenden 6 verkehrsreichsten Monaten (6vM) liegen, was



auch zu höheren Belastungen als in der Planfeststellung führen kann, dem in die Abwägung einzustellen Belästigungsgrad im Umfeld von Landeplätzen aber in der Regel besser gerecht wird.

Zur Beurteilung des Fluglärms und möglicher Auswirkungen auf das Siedlungsgebiet Dickelsmoor wurde vor diesem Hintergrund ein schalltechnisches Gutachten zur Ermittlung der vom Verkehrslandeplatz Augsburg ausgehenden Fluglärmbelastung auf Grundlage der DIN 42684-1:2013-07 erstellt (ACCON GmbH Environmental Consultants, vom 28.07.2021), die auch den Motor- und Hubschrauberflugbetrieb mit einbezieht. Dies entsprach auch den Einwendungen des Flughafens im Rahmen des Aufstellungsverfahrens. Im eingeholten Gutachten wurde auf Grundlage von mit dem Flugplatzbetreiber und der örtlichen Flugsicherung abgestimmten Eingangsdaten zur repräsentativen Abbildung des erwartbaren Flugbetriebs die Fluglärmbelastung im Plangebiet Dickelsmoor unter Anwendung des Berechnungsverfahrens der DIN 45684-1 ermittelt. Als „typischer“ und auch künftig erwartbarer Flugbetrieb wurden in Abstimmung mit dem Flugplatzbetreiber die im Jahr 2014 registrierten Flugbewegungszahlen ausgewählt. Für dieses Jahr, in welchem die höchste Anzahl von Flugbewegungen in den letzten 10 Jahre registriert wurden, wurde ein Datenerfassungssystem (DES) für die 6 verkehrsreichsten Monate erstellt, welches die Grundlage der Fluglärmrechnungen darstellt. Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass im gesamten Plangebiet der Orientierungswert gemäß DIN 18005-1 Beiblatt 1 für die Gebietseinstufung allgemeines Wohngebiet von 55 dB(A) unterschritten wird.

d) Folgerungen für den Bebauungsplan

Zum Siedlungsbereich Dickelsmoor sind in den Nebenbestimmungen zum Lärmschutz im Planfeststellungsbeschluss für den Verkehrsflughafen aus 2002 keine Regelungen enthalten. Von der auf Grundlage der Verkehrsprognose 2010 im Rahmen der Planfeststellung ermittelten 55 dB(A)-Kontur werden im Bereich Dickelsmoor lediglich einige zum Flugplatz ausgerichteten Wohnhäuser an der Affinger Straße erfasst (vgl. Anhang zum Beschluss, Bild 4: Beurteilungspegel (Flug- und Bodenlärm) M = 1 : 30.000 vom 21.11.2001). Der Flugbetrieb am Verkehrslandeplatz Augsburg hat indes in der Folge nicht in dem Maße zugenommen, wie im Planfeststellungsbeschluss von 2002 angenommen. Gemäß Aktenlage wurde deshalb die vollständige Umsetzung des im Planfeststellungsbeschluss festgesetzten passiven Schallschutzes gemäß Bescheid des Luftamtes Südbayern vom 28.10.2005 ausgesetzt (siehe Rechnerischer Nachweis der Flug- und Bodenlärmbelastung für das Jahr 2019 am Verkehrslandeplatz Augsburg der ACCON GmbH, Bericht-Nr.: ACB-0120-3665/38, Seite 4).

Die seitens der Stadt angestellten Berechnungsergebnisse auf Grundlage der DIN 42684-1:2013-07 zeigen, dass im gesamten Plangebiet der Orientierungswert gemäß DIN 18005-1 Beiblatt 1 für die Gebietseinstufung allgemeines Wohngebiet von 55 dB(A) unterschritten wird.

Selbst wenn man die innerhalb der 55 dB(A)-Kontur befindlichen Bereiche des Plangebietes im Sinne einer worst-case-Betrachtung analog der Zumutbarkeitsbetrachtung im Planfeststellungsbeschluss von einer tatsächlichen Lärmbelastung von bis zu 58 dB(A) tags ausgehen würde, würde sich dieser Wert noch deutlich unter den für die Wohnnutzung in Mischgebieten vorgesehenen 60 dB(A) tags bewegen und wäre auch angesichts des jahrzehntelangen Nebeneinanders von Siedlungsgebiet und Flughafen aus Sicht der Stadt vertretbar und hinnehmbar.



Zusätzlich zu den Einzelbetrachtungen der einwirkenden Lärmarten wurde angesichts der Vielzahl auf das Plangebiet einwirkender, sich überlagernder Immissionen sicherheitshalber auch die Gesamtlärmbelastung betrachtet. Dies erfolgte, um auszuschließen, dass im konkreten Planungsfall durch die Summe der einwirkenden Immissionen die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung erreicht oder sogar überschritten wird. In diesem Fall sind ausnahmsweise statt einer sonst in den technischen Regelwerken bzw. der DIN 18005 vorgesehenen isolierten Betrachtung der verschiedenen Lärmarten, die Summenpegel der Schallarten zu berechnen. Im Ergebnis der Gesamtlärmbetrachtung, bestehend aus Freizeitlärm, Verkehrslärm der BAB 8, Gewerbelärm (Derching, Augsburg) sowie Fluglärm, wird die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70/60 dB(A) (Tag/Nacht) jedoch nicht annähernd erreicht.

Die Schutzwürdigkeit der Siedlung ändert sich durch die Änderung des Gebietscharakters im Vergleich zur bisherigen nicht, da die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005-1 Beiblatt 1 für Kleinsiedlungsgebiete und Allgemeine Wohngebiete identisch sind. Damit werden auch die grundlegenden Annahmen im Planfeststellungsbeschluss 2002 nicht in Frage gestellt. Hinzu kommt, dass der Bebauungsplan die aktuelle städtebauliche Struktur in Dickelsmoor abbilden und sichern will. Die baulichen Fortentwicklungsmöglichkeiten ändern sich daher nur geringfügig durch die Ergänzung einiger weniger Baufenster, so dass nur wenige neue potenzielle Betroffenheiten gegenüber dem früheren Planungszustand zu erwarten sind. Vor diesem Hintergrund sind infolge der Planung auch Einschränkungen des Flugbetriebs nicht zu befürchten.

e) Bebauungsplanentwurf

Eine Änderung der Planung ist nicht veranlasst.

Die Begründung zum Bebauungsplan sowie der Umweltbericht werden bzgl. der Ergebnisse der neuen schalltechnischen Untersuchungen redaktionell ergänzt.

Der empfohlene Hinweis bzgl. der durch den Flugbetrieb entstehenden Lärmimmissionen, welchen nicht abgeholfen werden kann, wird unter Ziffer 12.2 *Hinweise* der textlichen Festsetzungen aufgenommen.

A-3) Flughafen Augsburg/12.04.2021/07.04.2021

Die Stellungnahme des Flughafen Augsburg vom 12.04.2021 sowie die zugehörige Stellungnahme der ACCON GmbH vom 07.04.2021 werden zur Kenntnis genommen.

1. Bauschutzbereich

Der angesprochene Bauschutzbereich begründet ein Zustimmungserfordernis der Luftfahrtbehörde bei der Errichtung von bestimmten Bauwerken innerhalb des Bauschutzbereichs.

Für den Verkehrslandeplatz Augsburg-Mühlhausen wurde gem. §§ 12, 17 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) ein beschränkter Bauschutzbereich festgelegt, welcher mittelbar auch für die



Bauleitplanung maßgeblich ist. Entscheidend ist de facto also der Zirkel mit 1,5 Kilometern um den Flugplatzbezugspunkt (§ 17 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 LuftVG). Die im Übersichtslageplan des Luftamtes Südbayern dargestellten An- und Abflugkegel betreffen dagegen keine Siedlungsbereiche der Stadt Friedberg. Für die Erteilung aller Baugenehmigungen innerhalb des beschränkten Bauschutzbereichs muss die Zustimmung der Luftfahrtbehörde eingeholt werden. Die Untere Bauaufsichtsbehörde ist über die zwingende Beteiligung des Luftamtes Südbayern im Rahmen der Prüfung von Bauanträgen nunmehr im gesamten Plangebiet in Kenntnis gesetzt. In der Planzeichnung des Bebauungsplanes Nr. 1 neu wird der Bauschutzbereich entsprechend des Übersichtslageplans mit Bauschutzbereich gem. § 12 i.V.m. § 17 LuftVG vom Mai 1994 hinweislich ergänzt.

2. Fluglärm

a) Fluglärmenschutzgesetz

Nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 Fluglärmenschutzgesetz sind u.a. für die Umgebung von Verkehrslandeplätzen mit Fluglinien- oder Pauschflugreiseverkehr und mit einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 Bewegungen pro Jahr (ausgenommen der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen) Lärmschutzbereiche festzusetzen. Der VLP Augsburg fällt nicht unter diese Kategorie von Verkehrslandeplätzen; Lärmschutzbereiche sind nicht festgesetzt.

b) Planfeststellungsbeschluss von 2002

Der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern für den Verkehrslandeplatz Augsburg vom 15.02.2002 beinhaltet im verfügenden Teil Nebenbestimmungen zum Lärmschutz (VIII., Ziff. 2) und befasst sich im Rahmen der Entscheidungsgründe ab Seite 55 sowie insbesondere ab Seite 221 mit Fragen des Fluglärms. Der Siedlungsbereich Dickelsmoor wird von den Nebenbestimmungen zum Lärmschutz nicht erfasst.

Die der Planfeststellung zugrundeliegende damaligen schalltechnische Untersuchung der ACCON GmbH hat für die geplante Erweiterung des Verkehrslandeplatzes auf der Grundlage der von der Augsburger Flughafen GmbH (AFG) vorgegebenen gegenwärtigen Daten und der künftigen Prognosedaten für 2010 die Fluglärmbelastung in der Umgebung des Flugplatzes für den Ist- und den Prognosezustand ermittelt. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass sich die Beurteilungspegel im Prognosezustand erhöhen wurden. Das betrifft auch den nördlichsten Bereich der Ortslage Dickelsmoor.

Grundlage der Berechnungen waren die 6 verkehrsreichsten Monate des Jahres 2010. Für diese Monate wurden die Bewegungszahlen in den einzelnen Luftfahrzeuggruppen entsprechend der Prognose zur Entwicklung der Flugbewegungen bis zum Jahr 2010 ermittelt und unter Berücksichtigung einer gegenüber Stand 1999 unveränderten Nutzung der Bahnrichtungen auf die verschiedenen An- und Abflugstrecken verteilt.

Ergebnis dieser Berechnungen sind für den Tageszeitraum (Seite 231 des Beschlusses) die Linien gleichen äquivalenten Dauerschallpegels von 65, 60 und 55 dB(A) (vgl. Anhang zum Beschluss, Bild 4: Beurteilungspegel (Flug- und Bodenlärm) M = 1 : 30.000 vom 21.11.01). Von der 55 dB(A)-Kontur werden im Bereich Dickelsmoor lediglich einige zum Flugplatz ausgerichteten Wohnhäuser an der Affinger Straße erfasst.



Für den Nachtzeitraum (Seite 232), an dem kein regelmäßiger Flugbetrieb stattfindet, wurden zu Ungunsten der Augsburger Flughafen GmbH (AFG) höheren Werte für den berechneten kumulierten Beurteilungspegel aus Fluglärm und Bodenschall angenommen. Die entsprechenden Pegel für Dickelsmoor (IP-4) betragen 39 dB(A).

Unter Berücksichtigung des festgelegten Schutzziels (§ 29 Abs. 1 und 2 LuftVG, Seite 304 des Beschlusses) wurde im Planfeststellungsverfahren ein zumutbarer Beurteilungspegel für den Bereich Dickelsmoor von 58 dB(A) ermittelt, bis zu welchem baulicher Schallschutz nicht zu verfügen war (und mangels Erreichen dieser Grenze für Dickelsmoor auch nicht verfügt wurde).

c) Maßgebliche Beurteilungsgrundlage für die DIN 18005

Die DIN 18005 Schallschutz im Städtebau gibt die Orientierungswerte für die städtebauliche Planung vor.

Zur Beurteilung von Planungen und Vorhaben im Hinblick auf den Schutz gegen Fluglärm an Flugplätzen, für die kein Lärmschutzbereich nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm festgelegt wird (folgend: Landeplätze), liefert die Landeplatz-Fluglärmleitlinie der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) Hinweise. Diese Leitlinie ist insbesondere anzuwenden bei der schalltechnischen Beurteilung im Rahmen der Aufstellung von Raumordnungsplänen und Bauleitplänen mit Wohngebietsausweisungen in der Umgebung bestehender und geplanter Landeplätze.

Um eine einheitliche Vorgehensweise bei der Berechnung der Fluglärmbelastung sicherzustellen, ist das Verfahren nach der DIN 45684-1 in die Leitlinie eingearbeitet worden. Die nach dieser Norm zu ermittelnden Fluglärmbelastungen sind in der Bauleitplanung mit den Orientierungswerten der DIN 18005-1, Beiblatt 1, zu vergleichen. Die DIN 45684-1 wurde 2006 eingeführt, stand also bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses 2002 noch nicht zur Verfügung.

Nach der aktuellen DIN 42684-1:2013-07 (Ermittlung von Fluggeräuschemissionen an Landeplätzen – Teil 1: Berechnungsverfahren) ist für die Beurteilung der Fluggeräuschemissionen eine geeignete Kennzeichnungszeit auf Grundlage des tatsächlich stattfindenden Flugbetriebs zu wählen. Diese kann abweichend von den im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens zu verwendenden 6 verkehrsreichsten Monaten (6vM) liegen, was auch zu höheren Belastungen als in der Planfeststellung führen kann, dem in die Abwägung einzustellen Belästigungsgrad im Umfeld von Landeplätzen aber in der Regel besser gerecht wird.

Zur Beurteilung des Fluglärms und möglicher Auswirkungen auf das Siedlungsgebiet Dickelsmoor wurde vor diesem Hintergrund ein schalltechnisches Gutachten zur Ermittlung der vom Verkehrslandeplatz Augsburg ausgehenden Fluglärmbelastung auf Grundlage der DIN 42684-1:2013-07 erstellt (ACCON GmbH Environmental Consultants, vom 28.07.2021), die auch den Motor- und Hubschrauberflugbetrieb mit einbezieht. Dies entsprach auch den Einwendungen des Flughafens im Rahmen des Aufstellungsverfahrens. Im eingeholten Gutachten wurde auf Grundlage von mit dem Flugplatzbetreiber und der örtlichen Flugsicherung abgestimmten Eingangsdaten zur repräsentativen Abbildung des erwartbaren Flugbetriebs die Fluglärmbelastung im Plangebiet Dickelsmoor unter Anwendung des Berechnungsverfahrens



der DIN 45684-1 ermittelt. Als „typischer“ und auch künftig erwartbarer Flugbetrieb wurden in Abstimmung mit dem Flugplatzbetreiber die im Jahr 2014 registrierten Flugbewegungszahlen ausgewählt. Für dieses Jahr, in welchem die höchste Anzahl von Flugbewegungen in den letzten 10 Jahre registriert wurden, wurde ein Datenerfassungssystem (DES) für die 6 verkehrsreichsten Monate erstellt, welches die Grundlage der Fluglärmberechnungen darstellt. Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass im gesamten Plangebiet der Orientierungswert gemäß DIN 18005-1 Beiblatt 1 für die Gebietseinstufung allgemeines Wohngebiet von 55 dB(A) unterschritten wird.

d) Folgerungen für den Bebauungsplan

Zum Siedlungsbereich Dickelsmoor sind in den Nebenbestimmungen zum Lärmschutz im Planfeststellungsbeschluss für den Verkehrsflughafen aus 2002 keine Regelungen enthalten. Von der auf Grundlage der Verkehrsprognose 2010 im Rahmen der Planfeststellung ermittelten 55 dB(A)-Kontur werden im Bereich Dickelsmoor lediglich einige zum Flugplatz ausgerichteten Wohnhäuser an der Affinger Straße erfasst (vgl. Anhang zum Beschluss, Bild 4: Beurteilungspegel (Flug- und Bodenlärm) M = 1 : 30.000 vom 21.11.2001). Der Flugbetrieb am Verkehrslandeplatz Augsburg hat indes in der Folge nicht in dem Maße zugenommen, wie im Planfeststellungsbeschluss von 2002 angenommen. Gemäß Aktenlage wurde deshalb die vollständige Umsetzung des im Planfeststellungsbeschluss festgesetzten passiven Schallschutzes gemäß Bescheid des Luftamtes Südbayern vom 28.10.2005 ausgesetzt (siehe Rechnerischer Nachweis der Flug- und Bodenlärmbelastung für das Jahr 2019 am Verkehrslandeplatz Augsburg der ACCON GmbH, Bericht-Nr.: ACB-0120-3665/38, Seite 4).

Die seitens der Stadt angestellten Berechnungsergebnisse auf Grundlage der DIN 42684-1:2013-07 zeigen, dass im gesamten Plangebiet der Orientierungswert gemäß DIN 18005-1 Beiblatt 1 für die Gebietseinstufung allgemeines Wohngebiet von 55 dB(A) unterschritten wird.

Selbst wenn man die innerhalb der 55 dB(A)-Kontur befindlichen Bereiche des Plangebietes im Sinne einer worst-case-Betrachtung analog der Zumutbarkeitsbetrachtung im Planfeststellungsbeschluss von einer tatsächlichen Lärmbelastung von bis zu 58 dB(A) tags ausgehen würde, würde sich dieser Wert noch deutlich unter den für die Wohnnutzung in Mischgebieten vorgesehenen 60 dB(A) tags bewegen und wäre auch angesichts des jahrzehntelangen Nebeneinanders von Siedlungsgebiet und Flughafen aus Sicht der Stadt vertretbar und hinnehmbar.

Zusätzlich zu den Einzelbetrachtungen der einwirkenden Lärmarten wurde angesichts der Vielzahl auf das Plangebiet einwirkender, sich überlagernder Immissionen sicherheitshalber auch die Gesamtlärmbelastung betrachtet. Dies erfolgte, um auszuschließen, dass im konkreten Planungsfall durch die Summe der einwirkenden Immissionen die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung erreicht oder sogar überschritten wird. In diesem Fall sind ausnahmsweise statt einer sonst in den technischen Regelwerken bzw. der DIN 18005 vorgesehenen isolierten Betrachtung der verschiedenen Lärmarten, die Summenpegel der Schallarten zu berechnen. Im Ergebnis der Gesamtlärmbetrachtung, bestehend aus Freizeitlärm, Verkehrslärm der BAB 8, Gewerbelärm (Derching, Augsburg) sowie Fluglärm, wird die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70/60 dB(A) (Tag/Nacht) jedoch nicht annähernd erreicht.



Die Schutzwürdigkeit der Siedlung ändert sich durch die Änderung des Gebietscharakters im Vergleich zur bisherigen nicht, da die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005-1 Beiblatt 1 für Kleinsiedlungsgebiete und Allgemeine Wohngebiete identisch sind. Damit werden auch die grundlegenden Annahmen im Planfeststellungsbeschluss 2002 nicht in Frage gestellt. Hinzu kommt, dass der Bebauungsplan die aktuelle städtebauliche Struktur in Dickelsmoor abbilden und sichern will. Die baulichen Fortentwicklungsmöglichkeiten ändern sich daher nur geringfügig durch die Ergänzung einiger weniger Baufenster, so dass nur wenige neue potenzielle Betroffenheiten gegenüber dem früheren Planungszustand zu erwarten sind. Vor diesem Hintergrund sind infolge der Planung auch Einschränkungen des Flugbetriebs nicht zu befürchten.

e) Bebauungsplanentwurf

Eine Änderung der Planung ist nicht veranlasst.

Die Begründung zum Bebauungsplan sowie der Umweltbericht werden bzgl. der Ergebnisse der neuen schalltechnischen Untersuchungen redaktionell ergänzt.

Der empfohlene Hinweis bzgl. der durch den Flugbetrieb entstehenden Lärmimmissionen, welchen nicht abgeholfen werden kann, wird unter Ziffer 12.2 *Hinweise* der textlichen Festsetzungen aufgenommen.

A-4) Wasserwirtschaftsamt Donauwörth 07.04.2021/12.09.2019

Die Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Donauwörth vom 07.04.2021 sowie der Verweis auf die Stellungnahme vom 12.09.2019 werden zur Kenntnis genommen. Der Hinweis auf die ausgelaufene Erlaubnis zur Versickerung von Niederschlagswasser und die Bitte um Antragstellung wurden der zuständigen Abteilung übermittelt.

A-5) Bayerischer Bauernverband/13.04.2021

Die Stellungnahme des Bayerischen Bauernverbands vom 13.04.2021 wird zur Kenntnis genommen.

Für die Festsetzung einer Duldungspflicht landwirtschaftlicher Immissionen sowie für verkehrsrechtliche Regelungen besteht im Rahmen des Bebauungsplans keine Rechtsgrundlage, zudem liegen die landwirtschaftlichen Feldwege außerhalb des Geltungsbereiches des vorliegenden Bebauungsplanes. Hinweise bzgl. der landwirtschaftlichen Immissionen und des landwirtschaftlichen Verkehrs werden unter dem Punkt *Hinweise und nachrichtliche Übernahmen* in den textlichen Festsetzungen redaktionell aufgenommen.

A-6) Stadt Augsburg/15.04.2021

Die Stellungnahme der Stadt Augsburg vom 15.04.2021 wird zur Kenntnis genommen.

1. Bauschutzbereich



Der angesprochene Bauschutzbereich begründet ein Zustimmungserfordernis der Luftfahrtbehörde bei der Errichtung von bestimmten Bauwerken innerhalb des Bauschutzbereichs.

Für den Verkehrslandeplatz Augsburg-Mühlhausen wurde gem. §§ 12, 17 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) ein beschränkter Bauschutzbereich festgelegt, welcher mittelbar auch für die Bauleitplanung maßgeblich ist. Entscheidend ist de facto also der Zirkel mit 1,5 Kilometern um den Flugplatzbezugspunkt (§ 17 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 LuftVG). Die im Übersichtslageplan des Luftamtes Südbayern dargestellten An- und Abflugkegel betreffen dagegen keine Siedlungsbereiche der Stadt Friedberg. Für die Erteilung aller Baugenehmigungen innerhalb des beschränkten Bauschutzbereichs muss die Zustimmung der Luftfahrtbehörde eingeholt werden. Die Untere Bauaufsichtsbehörde ist über die zwingende Beteiligung des Luftamtes Südbayern im Rahmen der Prüfung von Bauanträgen nunmehr im gesamten Plangebiet in Kenntnis gesetzt. In der Planzeichnung des Bebauungsplanes Nr. 1 neu wird der Bauschutzbereich entsprechend des Übersichtslageplans mit Bauschutzbereich gem. § 12 i.V.m. § 17 LuftVG vom Mai 1994 hinweislich ergänzt.

2. Fluglärm

a) Fluglärmschutzgesetz

Nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 Fluglärmschutzgesetz sind u.a. für die Umgebung von Verkehrslandeplätzen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr und mit einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 Bewegungen pro Jahr (ausgenommen der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen) Lärmschutzbereiche festzusetzen. Der VLP Augsburg fällt nicht unter diese Kategorie von Verkehrslandeplätzen; Lärmschutzbereiche sind nicht festgesetzt.

b) Planfeststellungsbeschluss von 2002

Der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern für den Verkehrslandeplatz Augsburg vom 15.02.2002 beinhaltet im verfügenden Teil Nebenbestimmungen zum Lärmschutz (VIII., Ziff. 2) und befasst sich im Rahmen der Entscheidungsgründe ab Seite 55 sowie insbesondere ab Seite 221 mit Fragen des Fluglärms. Der Siedlungsbereich Dickelsmoor wird von den Nebenbestimmungen zum Lärmschutz nicht erfasst.

Die der Planfeststellung zugrundeliegende damaligen schalltechnische Untersuchung der ACCON GmbH hat für die geplante Erweiterung des Verkehrslandeplatzes auf der Grundlage der von der Augsburger Flughafen GmbH (AFG) vorgegebenen gegenwärtigen Daten und der künftigen Prognosedaten für 2010 die Fluglärmbelastung in der Umgebung des Flugplatzes für den Ist- und den Prognosezustand ermittelt. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass sich die Beurteilungspegel im Prognosezustand erhöhen wurden. Das betrifft auch den nördlichsten Bereich der Ortslage Dickelsmoor.

Grundlage der Berechnungen waren die 6 verkehrsreichsten Monate des Jahres 2010. Für diese Monate wurden die Bewegungszahlen in den einzelnen Luftfahrzeuggruppen entsprechend der Prognose zur Entwicklung der Flugbewegungen bis zum Jahr 2010 ermittelt



und unter Berücksichtigung einer gegenüber Stand 1999 unveränderten Nutzung der Bahnrichtungen auf die verschiedenen An- und Abflugstrecken verteilt.

Ergebnis dieser Berechnungen sind für den Tageszeitraum (Seite 231 des Beschlusses) die Linien gleichen äquivalenten Dauerschallpegels von 65, 60 und 55 dB(A) (vgl. Anhang zum Beschluss, Bild 4: Beurteilungspegel (Flug- und Bodenlärm) $M = 1 : 30.000$ vom 21.11.01). Von der 55 dB(A)-Kontur werden im Bereich Dickelsmoor lediglich einige zum Flugplatz ausgerichteten Wohnhäuser an der Affinger Straße erfasst.

Für den Nachtzeitraum (Seite 232), an dem kein regelmäßiger Flugbetrieb stattfindet, wurden zu Ungunsten der Augsburgener Flughafen GmbH (AFG) höheren Werte für den berechneten kumulierten Beurteilungspegel aus Fluglärm und Bodenlärm angenommen. Die entsprechenden Pegel für Dickelsmoor (IP-4) betragen 39 dB(A).

Unter Berücksichtigung des festgelegten Schutzziels (§ 29 Abs. 1 und 2 LuftVG, Seite 304 des Beschlusses) wurde im Planfeststellungsverfahren ein zumutbarer Beurteilungspegel für den Bereich Dickelsmoor von 58 dB(A) ermittelt, bis zu welchem baulicher Schallschutz nicht zu verfügen war (und mangels Erreichen dieser Grenze für Dickelsmoor auch nicht verfügt wurde).

c) Maßgebliche Beurteilungsgrundlage für die DIN 18005

Die DIN 18005 Schallschutz im Städtebau gibt die Orientierungswerte für die städtebauliche Planung vor.

Zur Beurteilung von Planungen und Vorhaben im Hinblick auf den Schutz gegen Fluglärm an Flugplätzen, für die kein Lärmschutzbereich nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm festgelegt wird (folgend: Landeplätze), liefert die Landeplatz-Fluglärmleitlinie der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) Hinweise. Diese Leitlinie ist insbesondere anzuwenden bei der schalltechnischen Beurteilung im Rahmen der Aufstellung von Raumordnungsplänen und Bauleitplänen mit Wohngebietsausweisungen in der Umgebung bestehender und geplanter Landeplätze.

Um eine einheitliche Vorgehensweise bei der Berechnung der Fluglärmbelastung sicherzustellen, ist das Verfahren nach der DIN 45684-1 in die Leitlinie eingearbeitet worden. Die nach dieser Norm zu ermittelnden Fluglärmbelastungen sind in der Bauleitplanung mit den Orientierungswerten der DIN 18005-1, Beiblatt 1, zu vergleichen. Die DIN 45684-1 wurde 2006 eingeführt, stand also bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses 2002 noch nicht zur Verfügung.

Nach der aktuellen DIN 42684-1:2013-07 (Ermittlung von Fluggeräuschemissionen an Landeplätzen – Teil 1: Berechnungsverfahren) ist für die Beurteilung der Fluggeräuschemissionen eine geeignete Kennzeichnungszeit auf Grundlage des tatsächlich stattfindenden Flugbetriebs zu wählen. Diese kann abweichend von den im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens zu verwendenden 6 verkehrsreichsten Monaten (6vM) liegen, was auch zu höheren Belastungen als in der Planfeststellung führen kann, dem in die Abwägung einzustellen Belästigungsgrad im Umfeld von Landeplätzen aber in der Regel besser gerecht wird.

Zur Beurteilung des Fluglärms und möglicher Auswirkungen auf das Siedlungsgebiet Dickelsmoor wurde vor diesem Hintergrund ein schalltechnisches Gutachten zur Ermittlung der



vom Verkehrslandeplatz Augsburg ausgehenden Fluglärmbelastung auf Grundlage der DIN 42684-1:2013-07 erstellt (ACCON GmbH Environmental Consultants, vom 28.07.2021), die auch den Motor- und Hubschrauberflugbetrieb mit einbezieht. Dies entsprach auch den Einwendungen des Flughafens im Rahmen des Aufstellungsverfahrens. Im eingeholten Gutachten wurde auf Grundlage von mit dem Flugplatzbetreiber und der örtlichen Flugsicherung abgestimmten Eingangsdaten zur repräsentativen Abbildung des erwartbaren Flugbetriebs die Fluglärmbelastung im Plangebiet Dickelsmoor unter Anwendung des Berechnungsverfahrens der DIN 45684-1 ermittelt. Als „typischer“ und auch künftig erwartbarer Flugbetrieb wurden in Abstimmung mit dem Flugplatzbetreiber die im Jahr 2014 registrierten Flugbewegungszahlen ausgewählt. Für dieses Jahr, in welchem die höchste Anzahl von Flugbewegungen in den letzten 10 Jahre registriert wurden, wurde ein Datenerfassungssystem (DES) für die 6 verkehrsreichsten Monate erstellt, welches die Grundlage der Fluglärmrechnungen darstellt. Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass im gesamten Plangebiet der Orientierungswert gemäß DIN 18005-1 Beiblatt 1 für die Gebietseinstufung allgemeines Wohngebiet von 55 dB(A) unterschritten wird.

d) Folgerungen für den Bebauungsplan

Zum Siedlungsbereich Dickelsmoor sind in den Nebenbestimmungen zum Lärmschutz im Planfeststellungsbeschluss für den Verkehrsflughafen aus 2002 keine Regelungen enthalten. Von der auf Grundlage der Verkehrsprognose 2010 im Rahmen der Planfeststellung ermittelten 55 dB(A)-Kontur werden im Bereich Dickelsmoor lediglich einige zum Flugplatz ausgerichteten Wohnhäuser an der Affinger Straße erfasst (vgl. Anhang zum Beschluss, Bild 4: Beurteilungspegel (Flug- und Bodenlärm) M = 1 : 30.000 vom 21.11.2001). Der Flugbetrieb am Verkehrslandeplatz Augsburg hat indes in der Folge nicht in dem Maße zugenommen, wie im Planfeststellungsbeschluss von 2002 angenommen. Gemäß Aktenlage wurde deshalb die vollständige Umsetzung des im Planfeststellungsbeschluss festgesetzten passiven Schallschutzes gemäß Bescheid des Luftamtes Südbayern vom 28.10.2005 ausgesetzt (siehe Rechnerischer Nachweis der Flug- und Bodenlärmbelastung für das Jahr 2019 am Verkehrslandeplatz Augsburg der ACCON GmbH, Bericht-Nr.: ACB-0120-3665/38, Seite 4).

Die seitens der Stadt angestellten Berechnungsergebnisse auf Grundlage der DIN 42684-1:2013-07 zeigen, dass im gesamten Plangebiet der Orientierungswert gemäß DIN 18005-1 Beiblatt 1 für die Gebietseinstufung allgemeines Wohngebiet von 55 dB(A) unterschritten wird.

Selbst wenn man die innerhalb der 55 dB(A)-Kontur befindlichen Bereiche des Plangebietes im Sinne einer worst-case-Betrachtung analog der Zumutbarkeitsbetrachtung im Planfeststellungsbeschluss von einer tatsächlichen Lärmbelastung von bis zu 58 dB(A) tags ausgehen würde, würde sich dieser Wert noch deutlich unter den für die Wohnnutzung in Mischgebieten vorgesehenen 60 dB(A) tags bewegen und wäre auch angesichts des jahrzehntelangen Nebeneinanders von Siedlungsgebiet und Flughafen aus Sicht der Stadt vertretbar und hinnehmbar.

Zusätzlich zu den Einzelbetrachtungen der einwirkenden Lärmarten wurde angesichts der Vielzahl auf das Plangebiet einwirkender, sich überlagernder Immissionen sicherheitshalber auch die Gesamtlärmbelastung betrachtet. Dies erfolgte, um auszuschließen, dass im konkreten Planungsfall durch die Summe der einwirkenden Immissionen die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung erreicht oder sogar überschritten wird. In diesem Fall sind



ausnahmsweise statt einer sonst in den technischen Regelwerken bzw. der DIN 18005 vorgesehenen isolierten Betrachtung der verschiedenen Lärmarten, die Summenpegel der Schallarten zu berechnen. Im Ergebnis der Gesamtlärmbetrachtung, bestehend aus Freizeitlärm, Verkehrslärm der BAB 8, Gewerbelärm (Derching, Augsburg) sowie Fluglärm, wird die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70/60 dB(A) (Tag/Nacht) jedoch nicht annähernd erreicht.

Die Schutzwürdigkeit der Siedlung ändert sich durch die Änderung des Gebietscharakters im Vergleich zur bisherigen nicht, da die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005-1 Beiblatt 1 für Kleinsiedlungsgebiete und Allgemeine Wohngebiete identisch sind. Damit werden auch die grundlegenden Annahmen im Planfeststellungsbeschluss 2002 nicht in Frage gestellt. Hinzu kommt, dass der Bebauungsplan die aktuelle städtebauliche Struktur in Dickelsmoor abbilden und sichern will. Die baulichen Fortentwicklungsmöglichkeiten ändern sich daher nur geringfügig durch die Ergänzung einiger weniger Baufenster, so dass nur wenige neue potenzielle Betroffenheiten gegenüber dem früheren Planungszustand zu erwarten sind. Vor diesem Hintergrund sind infolge der Planung auch Einschränkungen des Flugbetriebs nicht zu befürchten.

3. Gewerbe-/Straßenverkehrs-/Freizeitlärm

Neben dem Gutachten zur Fluglärmbelastung wurde auch die bisherige schalltechnische Untersuchung nochmals erweitert („Schalltechnische Untersuchung zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 1 neu Dickelsmoor im Stadtteil Derching der Stadt Friedberg, Landkreis Aichach-Friedberg“ durch das Ingenieurbüro Kottermair GmbH, Auftragsnummer: 7625.1 / 2021 – FB, vom 13.09.2021).

Folgende Ergebnisse liegen für den Siedlungsbereich Dickelsmoor vor:

- Im Hinblick auf den Gewerbelärm werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm eingehalten bzw. unterschritten.
- Die Orientierungswerte der DIN 18005 für die städtebauliche Planung werden durch den Verkehrslärm (Autobahn) an einigen lärmzugewandten Gebäudefassaden im südlichen/südwestlichen Plangebiet überschritten, die Grenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) jedoch zur Tagzeit und auf den der Autobahn abgewandten Gebäudefassaden auch zur Nachtzeit eingehalten.
Die Einhaltung/Überschreitung der Orientierungswerte gem. DIN 18005, bereits am Rand der Bauflächen oder überbaubaren Grundstücken, ist wünschenswert, um die mit der Eigenart des betreffenden schutzwürdigen Gebietes verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastung zu erfüllen. Als Indiz für das Vorliegen schädlicher Umwelteinwirkungen dienen aber lediglich die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).
Der Lösung des Immissionskonflikts kann auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung z.B. durch Vorgaben zur Grundrissorientierung oder durch passive Lärmschutzmaßnahmen Rechnung getragen werden.
- Die Immissionsrichtwerte der 18. BImSchV (Sportanlagenlärmschutzverordnung) werden durch Geräuschemissionen des Freizeitlärms (Autobahnsee) unterschritten.



Wie unter 2.d) bereits ausgeführt ergibt die Gesamtlärbetrachtung, bestehend aus Freizeitlärm, Verkehrslärm der BAB 8, Gewerbelärm (Derching, Augsburg) sowie Fluglärm, dass die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70/60 dB(A) (Tag/Nacht) nicht annähernd erreicht wird.

4. Bebauungsplanentwurf

Eine Änderung der Planung ist nicht veranlasst.

Die Begründung zum Bebauungsplan sowie der Umweltbericht werden bzgl. der Ergebnisse der neuen schalltechnischen Untersuchungen redaktionell ergänzt.

Der empfohlene Hinweis bzgl. der durch den Flugbetrieb entstehenden Lärmimmissionen, welchen nicht abgeholfen werden kann, wird unter Ziffer 12.2 *Hinweise* der textlichen Festsetzungen aufgenommen.

B) Öffentlichkeit

Die Stellungnahmen nachstehender BürgerInnen sind als Anlage 8 beigelegt und sind Bestandteil des Beschlusses.

B-1) BürgerIn 1/07.04.2021/17.05.2021/19.05.2021

Die Stellungnahmen vom 07.04.2021 und 17.05.2021 werden zur Kenntnis genommen.

Im Schreiben vom 17.05.2021, welches über die beauftragte Architektin bei der Verwaltung einging, wurde die gewünschte Lage des Baufensters auf FlurNr. 607/17 konkretisiert.

Der Bitte nach einer Versetzung des Baufensters nach Norden und Osten, bei gleichbleibender Größe, wird entsprochen. Grundsätzlich wird aus städtebaulicher Sicht weiterhin der Erhalt der Gebäudeflucht südlich des Moorwegs angestrebt. Aufgrund des zwischenzeitlich errichteten Gebäudes auf FlurNr. 607/50 kann einem Heranrücken an die Straße jedoch nicht mehr widersprochen werden, zumal die angefragte Lage des Baufensters auf FlurNr. 607/17 noch einen größeren Abstand aufweist als auf FlurNr. 607/50.

Zur Planänderung wurde der Antragsteller gem. § 4 a Abs. 3 S. 4 BauGB mit Schreiben vom 18.05.2021 erneut beteiligt. Mit Rückmeldung vom 19.05.2021 hat er der Änderung zugestimmt und keine weiteren Einwände erhoben.

B-2) BürgerIn 2/12.04.2021/13.05.2021

Die Stellungnahme vom 12.04.2021 wird zur Kenntnis genommen.

Da die angefragte Anpassung des Baufensters auf FlurNr. 608/3 u.a. im Hinblick auf das Baufenster Fl.Nr. 608/2 das städtebauliche Konzept nicht beeinträchtigt und die Grundzüge der



Planung davon nicht berührt werden, wird der Bitte nach einer Drehung des Baufensters für Anbaumöglichkeiten im Süden entsprochen. Zur Planänderung wurde der Antragsteller gem. § 4 a Abs. 3 S. 4 BauGB mit Schreiben vom 10.05.2021 erneut beteiligt. Mit Rückmeldung vom 13.05.2021 hat er der Änderung zugestimmt und keine weiteren Einwände erhoben.

Eine Bepflanzung mit Thuja Pflanzen war im bisherigen Bebauungsplan nicht vorgesehen, im Bereich der in der Planzeichnung festgesetzten privaten Grünflächen war sie über ein ausschließendes Pflanzgebot sogar unzulässig. An dieser Festsetzung wird im hier gegenständlichen Bebauungsplan Nr. 1 neu für die Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen festgehalten, da es sich bei der Thuja um keine einheimische Pflanze handelt und eine Eingrünung der Grundstücke entlang der öffentlichen Verkehrsflächen mit heimischen Pflanzen sichergestellt werden soll.

B-3) BürgerIn 3/13.04.2021

Die Stellungnahme vom 13.04.2021 wird zu Kenntnis genommen.

1. Zu Baurecht gem. § 34 BauGB:

Die Stadt Friedberg geht davon aus, dass der ursprüngliche Bebauungsplan „aller Voraussicht nach“ funktionslos geworden ist. Die Neuaufstellung des Bebauungsplanes dient daher der Schaffung von Rechtsklarheit, ohne abschließend eine Feststellung dazu zu treffen, dass eine Funktionslosigkeit der bisherigen Planung gegeben ist.

Auch im Falle eines funktionslosen Bebauungsplanes hat die Bauordnungsbehörde nicht die Befugnis, diesen nicht anzuwenden, da sie über keine Normverwerfungskompetenz verfügt. Ein Bebauungsplan ist anzuwenden, so lange er nicht durch ein Gericht oder durch ein eigenes Bauleitplanverfahren aufgehoben oder geändert wird. Die Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit eines Bauantrags ist des Weiteren nicht Bestandteil eines Bebauungsplanverfahrens.

Selbst wenn man davon ausgeht, dass infolge einer Funktionslosigkeit des bisherigen Bebauungsplanes mittlerweile Baurecht nach § 34 BauGB Geltung beansprucht, ist es der Gemeinde dennoch möglich, einen neuen Bebauungsplan im Bestand aufzustellen, der städtebauliche Schwerpunkte setzt. Hierunter fällt auch, die vorhandene städtebauliche Struktur rechtlich festzuschreiben und dadurch zu sichern. Mögliche daraus resultierende Einschränkungen des Baurechts sind in die Abwägung einzustellen. Die Festsetzungen orientieren sich überwiegend daran, den vorgefundenen rahmensetzenden Bestand festzuschreiben. So hat der Einwendungsführer unter Ziffer 5. korrekt festgestellt, dass der Bebauungsplan nicht dazu dient, einzelne Bauherren zu bestrafen. Gleichwohl ist der Bebauungsplan ebenfalls nicht dazu gedacht, Festsetzungen zu treffen, die das vereinzelt vorhandene Maximum eines jeden baulichen Parameters abbilden.

2. Zu 2. Maß der baulichen Nutzung:

In den Stellungnahmen zu vorausgehenden Verfahrensschritten wurde vom Einwendungsführer beanstandet, dass die reine Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse für die städtebaulich gewünschte Steuerung der Höhenentwicklung nicht zielführend sei. Um für die künftige Entwicklung der Siedlung die Gebäude sowohl in der Höhe als auch in ihren Proportionen zu steuern, wurden nunmehr neben den Festsetzungen zum Vollgeschoss und der Erdgeschossfußbodenhöhe auch Regelungen zur max. zulässigen Wand- und Firsthöhe



getroffen. Die gewählten Maße stellen dabei darauf ab, die prägende vorhandene Baustruktur einzubeziehen und abzubilden. Ziel des Bebauungsplanes ist es – bei geringfügiger Nachverdichtung –, bestmöglich den Siedlungscharakter zu erhalten und nicht das jeweilige vorhandene Maximum als zulässige Obergrenze zu definieren.

Die max. zulässige Firsthöhe von 10,3 m sowie die maximale Wandhöhe von 4,5 m decken den Bestand bis auf wenige Ausreißer ab und lassen ausreichend gestalterischen Spielraum zu, ohne der städtebaulichen Zielsetzung zu widersprechen. Für vorhandene genehmigte oder anderweit zulässigerweise errichtete Gebäude gilt Bestandsschutz.

Eine mögliche Einschränkung der festgesetzten Wandhöhe für künftige Neu- und Umbauten gegenüber dem genehmigten Bestand führt nach Ansicht der Stadt allenfalls zu einer unwesentlichen Wertminderung des Grundstücks und erscheint daher hinnehmbar. Für den Fall, dass doch eine nicht nur unwesentliche Wertminderung des Grundstücks eintreten sollte, geht die Stadt von einer entschädigungslos hinzunehmenden Wertminderung aus. Denn ein Eingriff durch den Bebauungsplan in das durch die prägende nähere Umgebung vermittelte Baurecht erfolgt angesichts der den Zulässigkeitsrahmen nicht wesentlich verändernden baulichen Entwicklung der letzten Jahre nach Ablauf einer Frist von mehr als sieben Jahren ab erstmaliger Zulässigkeit und ist entschädigungslos hinzunehmen (§ 42 BauGB). Das Bestandsvorhaben des Einwendungsführers, soweit es selber prägt, wurde nach eigenen Angaben 2014 – die Funktionslosigkeit des bisherigen Bebauungsplanes unterstellt – materiell-rechtlich zulässigerweise errichtet. Eine entschädigungslose Hinnahme eines Eingriffs in das Baurecht würde zwar für den Eigentümer eine besondere Härte bedeuten, wird aber angesichts der Zielsetzung der Planung, einheitliche Vorgaben für eine im Wesentlichen bestandswahrende künftige Entwicklung des Gebietes zu machen, hingenommen.

3. Zu 3. Überbaubare Grundstücksfläche:

Die Regelgröße der Baufenster (15 m x 11 m) orientiert sich an den Längen und Breiten der prägenden bestehenden Hauptgebäude. Bei damit konfligierendem Baubestand oder bei besonderem Grundstückszuschnitt erfolgt eine der jeweiligen Situation angepasste abweichende Größenfestsetzung bei unveränderter maximal festgesetzter GF.

Da für das bisherige Nebengebäude (Garage mit Anbau), welches u.a. in Teilen im genannten Tekturantrag enthalten ist, eine Genehmigung in Aussicht steht, ist künftig von einer Hauptnutzung auszugehen. Aufgrund dessen wird dieses dann im Bestand vorhandene Hauptgebäude, wie auch in anderen Fällen im Plangebiet, in das Baufenster aufgenommen. Für Neu- und Umbauten bleiben die restlichen Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung unberührt.

Weitere Flexibilität wird im Übrigen über die weiterhin bestehende Möglichkeit eines geringfügigen Überschreitens der Baugrenzen nach § 23 Abs. 3 Satz 2 BauNVO gewährt. Die festgesetzte und vermaßte Lage der Baugrenzen stellt schließlich nach der planerischen Konzeption ausdrücklich keinen Grundzug der Planung dar, so dass in begründeten Fällen Befreiungen möglich bleiben.

4. Zu 4. Bauliche Gestaltung:



Die Festsetzung bzgl. Dachform- und Neigung erschließt sich aus den Vorgaben des bisherigen Bebauungsplanes und dem vorhandenen genehmigten Bebauungsbestand. Die Hauptgebäude weisen fast ausschließlich Satteldächer auf. Die Garagen und Nebengebäude dürfen mit einem Flachdach oder ersatzweise Attika-Dach mit einer Neigung von 5 Grad und Satteldächer mit einer beidseitig gleichen Dachneigung von bis zu 30 Grad errichtet werden. Die Aufnahme weiterer zulässiger Dachformen erfolgt nicht, um die weitgehend einheitliche Optik der Siedlungsstruktur zu wahren.

Für vorhandene genehmigte oder anderweit zulässigerweise errichtete Dachformen und -neigungen, wie beispielsweise asymmetrische Satteldächer, gilt Bestandsschutz.

Aus gestalterischer Sicht ist eine über die Zaunhöhe hinausragende Höhe von Toranlagen nicht gewünscht, um eine einheitliche Höhe der Einfriedung zu erreichen. Auch hier entspricht die Festsetzung den Vorgaben des bisherigen Bebauungsplanes und dem vorhandenen genehmigten Bebauungsbestand. Die bisherige Konzeption soll nach dem Willen der Stadt beibehalten werden, zumal im Baugebiet bisher ein weitgehend einheitlicher Planvollzug vorliegt.

Eine dadurch mögliche Einschränkung für künftige Neu- und Umbauten gegenüber einem etwa nach § 34 BauGB bestehenden Baurecht erscheint daher vertretbar und führt nach Ansicht der Stadt allenfalls zu einer unwesentlichen Wertminderung des Grundstücks. Für den Fall, dass dadurch eine nicht nur unwesentliche Wertminderung des Grundstücks eintreten sollte, geht die Stadt von einer entschädigungslos hinzunehmenden Wertminderung aus. Denn ein Eingriff durch den Bebauungsplan in das durch die prägende nähere Umgebung vermittelte Baurecht erfolgt angesichts der den Zulässigkeitsrahmen nicht wesentlich verändernden baulichen Entwicklung der letzten Jahre nach Ablauf der einer Frist von mehr als sieben Jahren ab erstmaliger Zulässigkeit und ist entschädigungslos hinzunehmen (§ 42 BauGB). Eine entschädigungslose Hinnahme eines Eingriffs ein das Baurecht würde zwar für den Eigentümer eine besondere Härte bedeuten, wird aber angesichts der Zielsetzung der Planung, einheitliche Vorgaben für eine im Wesentlichen bestandswahrende künftige Entwicklung des Gebietes zu machen, hingenommen.

5. Zu 5. Abgrabung, Höhenlage:

Wie zu 2. *Maß der baulichen Nutzung* bereits aufgeführt, wurden nunmehr Festsetzungen zum Vollgeschoss, der Erdgeschossfußbodenhöhe sowie zur max. zulässigen Wand- und Firsthöhe getroffen, um für die künftige Entwicklung der Siedlung die Gebäude sowohl in der Erscheinung als auch in ihren Proportionen zu steuern. Durch die Festlegung der Erdgeschossfußbodenhöhe wird in erster Linie erreicht, dass Kellergeschoße optisch nicht zu sehr aus dem Gelände „herauswachsen“. Damit wird auch der Tendenz vorgebeugt, durch An- oder Abböschungen das natürliche Gelände zu verändern. Bzgl. des hoch anstehenden Grundwassers erscheint eine Höhenlage des Erdgeschoßfußbodens von 0,7 m weiterhin als auskömmlich, in begründeten Fällen bleiben Befreiungen möglich, welche auch dem Einwendungsführer in Aussicht gestellt wurden.

6. Zu 6. Immissionsschutz:



Es wird auf die „Rasterlärmkarte Nachtzeit“ in der Anlage der Begründung verwiesen. Im Schallgutachten wurden die Immissionswerte einzelner weniger Immissionsorte angegeben. Für eine differenziertere Betrachtung wurde daher die Rasterlärmkarte beim Schallgutachter angefragt und der Begründung als Anlage beigelegt. Sie zeigt, dass auch auf FlurNr. 611 nachts im Bereich um die südliche und östliche Gebäudefassade Werte zwischen 50 und 55 dB(A) vorliegen und somit der Grenzwert von 49 dB(A) gem. 16. BImSchV überschritten wird. Um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherzustellen, wurden daher entsprechende Festsetzungen zum Immissionsschutz getroffen.

Eine Differenzierung der Festsetzung zu Neu-/Umbauten erscheint nicht geboten; maßgeblich für die Anwendung der Bestimmungen des Bebauungsplans ist ein nach § 29 BauGB Abs. 1 BauGB relevanter Vorgang.

7. Zu 7. Außenwohnbereiche:

Aufgrund von Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange wurde die bisherige Schalltechnische Untersuchung des IB Kottermair aktualisiert und ergänzt (Auftragsnummer: 7625.1 / 2021 – FB, vom 13.09.2021), zudem erstellte die Accon GmbH neues ein Gutachten bzgl. der Fluglärmimmissionen.

Das überarbeitete Gutachten des IB Kottermair wurde u.a. um eine Gesamtlärmbetrachtung (Gewerbe-, Verkehrs-, Flug- und Freizeitlärm) ergänzt, um sicherzustellen, dass die Schwelle zu einer potentiellen Gesundheitsgefährdung nicht überschritten wird. Der Maximalwert wird am IO1 in der südwestlichen Ecke des Plangebietes im 1. Obergeschoss erreicht und liegt bei 61 dB(A) tags. Auf Grundlage dieses Ergebnisses kann davon ausgegangen werden, dass die Belastung der Außenwohnbereiche nicht nur hinsichtlich einzelner Lärmarten, sondern auch in der Summe der maßgeblichen Immissionen die in der Einwendung in Bezug genommenen 62 dB(A) nicht überschreiten.

Die Begründung und der Umweltbericht werden entsprechend den Ergebnissen der Gutachten redaktionell ergänzt.

B-4) BürgerIn 4/08.09.2021

Die Anfrage vom 08.09.2021 wird zur Kenntnis genommen.

Dem Bauwunsch des Eigentümers und den dafür nötigen Änderungen des Bebauungsplanentwurfes kann nicht nachgekommen werden.

Flach- oder Walmdächer sind im Plangebiet auf Hauptgebäuden bisher nicht vorhanden und sind städtebaulich auch künftig nicht gewünscht, daher wird die Festsetzung der Dachform, die nur Satteldächer zulässt, beibehalten.

Die Baufenster wurden in der Regel auf eine Größe von 11 x 15 m Seitenlänge festgesetzt. Für das Flurstück 607/32 wurde jedoch bereits ein größeres Baufenster in der Planzeichnung eingetragen, um den bisherigen Bestand des Hauptgebäudes einzufangen. Eine zusätzliche Erweiterung dieses Baufensters ist weder städtebaulich gewünscht noch im Sinne der Gleichbehandlung gerechtfertigt. Zudem widerspricht die geplante Bebauung auch der Festsetzung einer max. Geschossfläche (GF) von 165 m².





Sachverhalt:

Bisheriger Verfahrensverlauf:

Erneute öffentliche Auslegung der 3. Änd. BP 1 --> Wertung als frühzeitige Beteiligung BP 1 neu	08.08. – 13.09.2019
Einstellung 3. Änd. BP 1 (§ 13a BauGB) Aufstellungsbeschluss BP Nr. 1 neu	21.01.2021 STR (SV 2020/450)
Erlass einer Veränderungssperre	21.01.2021 STR (SV 2020/443)
Beratung der Stellungnahmen aus dem ursprünglichen Verfahren	11.02.2021 PSE (SV 2021/052)
Billigungs- und Auslegungsbeschluss	11.02.2021 PSE (SV 2021/053)
Öffentliche Auslegung BP 1 neu	11.03.2021 - 13.04.2021

Während der **öffentlichen Auslegung und Beteiligung der Behörden sowie sonstiger Träger öffentlicher Belange** gingen nachfolgende Stellungnahmen ein:

A) Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange:

1. Landratsamt Aichach-Friedberg/12.04.2021/30.03.2021
2. Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern/24.03.2021
3. Flughafen Augsburg/12.04.2021/07.04.2021
4. Wasserwirtschaftsamt 07.04.2021/12.09.2019
5. Bayerischer Bauernverband/13.04.2021
6. Stadt Augsburg/15.04.2021
7. Augsburger Verkehrsverbund GmbH/11.03.2021
8. Bayernets GmbH/11.03.2021
9. Bund Naturschutz/24.03.2021
10. Amt für Ernährung Landwirtschaft und Forsten/31.03.2021
11. LEW Verteilnetz GmbH/01.04.2021
12. Polizeiinspektion Friedberg/06.04.2021
13. Regierung von Schwaben/13.04.2021
14. Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung/15.04.2021
15. Landratsamt Aichach-Friedberg – Untere Immissionsschutzbehörde/18.10.2021



Die unter A-7. bis A-15. aufgeführten Träger öffentlicher Belange haben keine Einwände vorgebracht, daher ist ihre Stellungnahme der Sitzungsvorlage nicht beigelegt.

B) Öffentlichkeit:

1. BürgerIn 1/07.04.2021/17.05.2021/19.05.2021
2. BürgerIn 2/12.04.2021/13.05.2021
3. BürgerIn 3/13.04.2021
4. BürgerIn 4/08.09.2021

Anlagen:

- 1 – Planzeichnung (11.02.2021)
- 2 – Satzung (11.02.2021)
- 3 – Begründung (11.02.2021)
- 4 – Umweltbericht (11.02.2021)
- 5 – Schalltechnische Untersuchung (13.02.2020)
- 6 – Lärmpegelberechnung Flughafen 2020
- 7 – Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange
- 8 – Stellungnahmen Öffentlichkeit
- 9 – Stellungnahmen Öffentlichkeit (nö)
- 10 – Planfeststellungsbeschluss Verkehrslandeplatz Augsburg 2002

Die Anlagen 5, 6 und 10 sind der Sitzungsvorlage nur digital beigelegt und können dem Sitzungsprogramm Session oder über das Bürgerinfoportal (<https://www.friedberg.de/> > Sitzungskalender-Bürgerportal > Kalender > 02.12.2021 Planungs- und Stadtentwicklungsausschuss) abgerufen werden.