

Bebauungsplan W 43 – Ottostraße, Bahnhofstraße

Stellungnahmen mit umweltbezogenen Informationen aus der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

**Landratsamt Ostallgäu
Untere Immissionsschutzbehörde
Marktoberdorf, 27.06.05**

Lärmschutz

Immissionssituation

Die Planung wirft eine Reihe von schalltechnischen Problemen auf, die auf der Grundlage des Gutachtens der Fa. **hooock farny ingenieure** vom 17.05.2005 bewältigt werden sollen. Entsprechende Maßnahmen sind als textliche Festsetzungen in die Satzung sowie in die Planzeichnung des Bebauungsplanentwurfes aufgenommen worden. In dem Lärmschutzgutachten wird auf die prognostizierten Verkehrsbelastungen des Verkehrsplanungsbüros Kölz zurückgegriffen. Im wesentlichen kommt das Gutachten zu folgenden Ergebnissen:

Im Stadium der Zwischenstufe (PF 1) wird die Luitpoldstraße zu Lasten der Otto- und Glückstraße entlastet, wobei die Verkehrslärmsituation für die östliche Von-Freyberg-Straße und für die Bahnhofstraße in etwa gleich bleibt. In der Ottostraße und der Glückstraße werden die Verkehrszahlen verdoppelt, was einer Steigerung der Lärmpegel um etwa 3 dB(A) entspricht. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden beidseitig der Ottostraße um 3 dB(A) überschritten, worauf mit entsprechenden Schallschutzmaßnahmen reagiert wurde.

In der Endausbaustufe (PF 4) wird die Luitpoldstraße weiter entlastet. Ebenso erfährt der östliche Teil der Von-Freyberg-Straße eine drastische Entlastung, die aber zu Lasten der Bahnhofstraße und der neuen Verlängerung der Ottostraße zur Bahnhofstraße geht. In der Bahnhofstraße werden die Lärmpegel dann um 5 dB(A) angehoben und liegen um 5 bis 6 dB(A) über den Werten, die eine Lärmsanierung erfordern und gleichzeitig den Beginn des gesundheitsgefährdenden Bereichs und die Grenze der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle darstellen (siehe 3.1 letzter Absatz im Gutachten). Die „Lärmsanierungswerte“ werden auch in der neuen Verlängerung der Ottostraße überschritten.

Vorgeschlagene Maßnahmen/Konsequenzen

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird auf die Lärmsituation mit verschiedenen Maßnahmen reagiert. Für die neue Bebauung nördlich der Ottostraße wird zum Schutz des Erdgeschoßes eine 2 m hohe Lärmschutzwand eingeplant. Die Obergeschoße sollen durch passive Lärmschutzmaßnahmen, wie Grundrissorientierung, Schallschutzfenster und Schalldämmlüfter geschützt werden. Die passiven Maßnahmen sollen auch für die bestehende Bebauung südlich der Ottostraße bzw. westlich der verlängerten Ottostraße gelten. Die passiven Schallschutzmaßnahmen sollen gemäß 24. BImSchV dimensioniert werden. Für die Bebauung südlich der Bahnhofstraße wurden mangels eines „baulichen Eingriffs“ keine Schallschutzmaßnahmen ergriffen.

Bebauungsplan W 43 – Ottostraße, Bahnhofstraße

Stellungnahmen mit umweltbezogenen Informationen aus der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

Beurteilung durch die untere Immissionsschutzbehörde

Mit den Ausführungen und Berechnungen des Schallschutzgutachtens der Fa. **hoock farny ingenieure** vom 17.05.2005 einschließlich der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen besteht weitgehend Einverständnis was die Immissionssituation **innerhalb des Planungsgebietes** betrifft. Die 16. BImSchV ist allerdings nicht an Planungsgrenzen gebunden. Das bedeutet, dass auch Immissionsorte, die außerhalb des Planungsgebietes liegen und an denen die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden, Anspruch auf Schallschutz haben. Es sollte deshalb noch geprüft werden, ob Immissionsorte außerhalb des Planungsgebietes, insbesondere nordwestlich der Ottostraße/Glückstraße, Schallschutz beanspruchen können. Dies geht aus dem Gutachten nicht eindeutig hervor.

Als äußerst problematisch stellt sich die Situation beidseitig der Bahnhofstraße dar. Im Endausbau (PF 4) treten dort Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche von tagsüber 77 dB(A) und nachts 68 dB(A) auf. Die Beurteilungspegel werden im Vergleich zum Bestand um 5 dB(A) angehoben. Die Beurteilungspegel liegen um 13 bis 14 dB(A) über den Grenzwerten der 16. BImSchV und um 5 bis 6 dB(A) über den „Lärmsanierungswerten“. Gesunde Wohnverhältnisse liegen hier sicher nicht mehr vor. Schallschutzmaßnahmen sind nicht vorgesehen. Dies wird damit begründet, dass die Bahnhofstraße keine wesentliche Änderung i. S. d. 16. BImSchV erfährt und somit die Grenzwerte dieser Verordnung nicht gelten. Nach § 1 Abs. 2 letzter Satz der 16. BImSchV ist eine Änderung eines Verkehrsweges auch dann wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird. Dieser Fall könnte hier vorliegen, da der erhebliche bauliche Eingriff die Errichtung des Bahnhofskreisels bzw. der Rückbau des Kreisels am Luitpoldpark darstellen könnte.

Aber auch wenn der erhebliche bauliche Eingriff verneint werden müsste, kann nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 21. März 1995, Az. BVerwG 4 C 9.95 (sog. A 99-Urteil) eine „Berechnung der Lärmbeeinträchtigung nach Maßgabe eines Summenpegels geboten sein, wenn der neue oder der zu ändernde Verkehrsweg (hier Ottostraße) im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer (nicht geänderter) Verkehrswege (hier Bahnhofstraße) insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist.“ (s.S.15 ff). Bei den prognostizierten Beurteilungspegeln scheinen diese Voraussetzungen gegeben zu sein. Unter diesem Gesichtspunkt würde beiderseits der Bahnhofstraße ein Anspruch auf Lärmschutz bzw. Lärmsanierung bestehen.

Für den südlichen Bereich der Bahnhofstraße (Luitpoldpark) wären unabhängig vom Anwendungsbereich der 16. BImSchV auf jeden Fall passive Schallschutzmaßnahmen einzuplanen (für den Fall von Um- oder Ersatzbauten), da dieser Bereich innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes liegt und allein nach Bauplanungsrecht den Anforderungen des Immissionsschutzes Rechnung getragen werden muss.

Bebauungsplan W 43 – Ottostraße, Bahnhofstraße

Stellungnahmen mit umweltbezogenen Informationen aus der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

Luftreinhaltung

Wie bereits in den Vorgesprächen dargelegt ist bei den relativ hohen Verkehrsbelastungen die lufthygienische Situation anhand der Vorgaben der 22. BImSchV (v. a. Feinstaubproblematik !!) zu prüfen. Diese Prognose liegt noch nicht vor und ist unbedingt erforderlich. Sollten sich Überschreitungen der Grenzwerte, z.B. im Bereich der stark frequentierten Bahnhofstraße ergeben, wäre die Planung in ihren Grundsätzen berührt.

Zusammenfassende Beurteilung

Mit der Bewältigung der Lärmsituation besteht weitgehend Einverständnis. Es sollte noch klargestellt werden, ob außerhalb des Planungsgebietes im Bereich nordwestlich der Otto-/Glückstraße Anspruch auf Lärmschutz besteht. Weiterhin sollte die Lärmsituation in der Bahnhofstraße unter den oben dargelegten Gesichtspunkten nochmals intensiv erörtert und Schallschutzmaßnahmen eingeplant werden. Die lufthygienische Situation ist noch durch ein entsprechendes Gutachten zu untersuchen.

**Landratsamt Ostallgäu
Untere Immissionsschutzbehörde
Marktoberdorf, 18.08.2005**

Lärmschutz

Immissionssituation

Wie bereits in der Stellungnahme vom 27.06.05 ausgeführt, wirft die Planung eine Reihe von schalltechnischen Problemen auf, die auf der Grundlage des Gutachtens der Fa. **hooock far-ny ingenieure** vom 05.07.2005 bewältigt werden sollen. Für die schützenswerten Gebäude **innerhalb** des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes sind mit Ausnahme der Gebäudefassaden südlich der Bahnhofstraße Schallschutzmaßnahmen als textliche Festsetzungen in die Satzung sowie in die Planzeichnung des Bebauungsplanentwurfes aufgenommen worden. Die vom Straßenverkehrslärm betroffenen Gebäude **außerhalb** des Geltungsbereichs sind – soweit die Voraussetzungen des § 1 der 16. BImSchV gegeben (Bau oder wesentliche Änderung von Straßen) und die Immissionsgrenzwerte überschritten sind – gemäß der 24. BImSchV mit Schallschutzmaßnahmen auszustatten. In diesem Fall kann der erforderliche Schallschutz außerhalb des Bauleitplanverfahrens geregelt werden. Sind allerdings Gebäude betroffen, die aufgrund des fehlenden erheblichen baulichen Eingriffs in die Straße keinen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV haben, müsste der erforderliche Schallschutz im Bebauungsplan geregelt werden, da er durch diesen ausgelöst wird. Dies betrifft vor allem die Gebäude nördlich der Bahnhofstraße, da ein erheblicher baulicher Eingriff bei der Bahnhofstraße verneint wird. Allerdings müsste dann der Geltungsbereich des Bebauungsplanes auf diese Grundstücke ausgedehnt werden.

Bebauungsplan W 43 – Ottostraße, Bahnhofstraße

Stellungnahmen mit umweltbezogenen Informationen aus der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

Beurteilung durch die untere Immissionsschutzbehörde

Als äußerst problematisch wird nach wie vor die Situation beidseitig der Bahnhofstraße gesehen. Im Endausbau (PF 4) treten dort Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche von tagsüber 77 dB(A) und nachts 68 dB(A) auf. Die Beurteilungspegel werden im Vergleich zum Bestand um 5 dB(A) angehoben. Die Beurteilungspegel liegen um 13 bis 14 dB(A) über den Grenzwerten der 16. BImSchV und um 5 bis 6 dB(A) über den „Lärmsanierungswerten“. Gesunde Wohnverhältnisse liegen hier sicher nicht mehr vor. Für die Bebauung südlich und nördlich der Bahnhofstraße werden mangels eines „erheblichen baulichen Eingriffs“ keine Schallschutzmaßnahmen ergriffen. Wie bereits in der Stellungnahme vom 27.06.05 dargelegt sind für den südlichen Bereich der Bahnhofstraße (Luitpoldpark) unabhängig vom Anwendungsbereich der 16. BImSchV auf jeden Fall passive Schallschutzmaßnahmen einzuplanen (für den Fall von Um- oder Ersatzbauten), da dieser Bereich innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes liegt und allein nach Bauplanungsrecht den Anforderungen des Immissionsschutzes Rechnung getragen werden muss.

Für den Bereich nördlich der Bahnhofstraße bieten sich zwei Alternativen an. Entweder es wird aufgrund eines erheblichen baulichen Eingriffs Schallschutz nach der 16. BImSchV gewährt (Bau oder wesentliche Änderung von Straßen) oder der Schallschutz wird im Bebauungsplan geregelt, was eine Ausweitung des Geltungsbereichs auf die betroffenen Grundstücke erfordern würde.

Eine planbedingte Anhebung des Beurteilungspegels des Verkehrslärms in der Bahnhofstraße ohne mit entsprechenden Schallschutzmaßnahmen beidseits der Straße zu reagieren kann aus der Sicht des Immissionsschutzes nicht akzeptiert werden.

Luftreinhalung

Die lufthygienische Situation wurde zwischenzeitlich im Gutachten der Fa. **hooock farny ingenieure** vom 05.07.05 untersucht. Das Gutachten kommt im Wesentlichen zu folgenden Ergebnissen:

Stickstoffdioxidbelastung (NO₂)

Der Immissionsgrenzwert für den **Jahresmittelwert** wird bereits durch die bestehende Situation in der Luitpoldstraße und in der Bahnhofstraße überschritten, wobei in der Luitpoldstraße wesentlich höhere Immissionswerte auftreten als in der Bahnhofstraße. Im Planungsfall treten in der Luitpoldstraße keine Überschreitungen mehr auf, dagegen kommt es in der Bahnhofstraße durch die Verkehrszunahme zu höheren Überschreitungen als bisher.

Auch für den **Stundenmittelwert** werden im Bestand in der Luitpoldstraße und in der Bahnhofstraße mehr als die 18 erlaubten Überschreitungen prognostiziert. Im Planungsfall treten voraussichtlich nur noch in der Bahnhofstraße mehr als die erlaubten Überschreitungen auf.

Bebauungsplan W 43 – Ottostraße, Bahnhofstraße

Stellungnahmen mit umweltbezogenen Informationen aus der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

PM 10-Belastung (Feinstaub)

Der Immissionsgrenzwert für den **Jahresmittelwert** von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter wird nach dem vorliegenden Gutachten an keiner Straße im Geltungsbereich überschritten.

Der Grenzwert für den **Tagesmittelwert** von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter wird die erlaubten Überschreitungen von 35 mal im Jahr im Bestand sowohl in der Luitpoldstraße als auch in der Bahnhofstraße übertreffen. Im Planungsfall werden in der Luitpoldstraße keine Überschreitungen mehr auftreten. In der Bahnhofstraße wird dagegen die Überschreitungshäufigkeit zunehmen und etwa mit 80 pro Jahr prognostiziert.

Bei den anderen Luftschadstoffen, wie Schwefeldioxid und Benzol werden keine Überschreitungen festgestellt.

Insgesamt gesehen werden – ähnlich wie beim Lärm – die Anwohner der Luitpoldstraße entlastet und die Situation in der Bahnhofstraße verschärft.

Beurteilung durch die untere Immissionsschutzbehörde

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte die Aufstellung eines Luftreinhalteplanes nach § 47 Abs. 1 BImSchG erfordert, welcher die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festlegt. Sicherlich müssen die Prognosen durch Messungen verifiziert werden. Die untere Immissionsschutzbehörde ist gehalten, Bereiche in denen mit Überschreitungen der Luftgrenzwerte zu rechnen ist, der zuständigen Behörde (Landesamt für Umweltschutz) mitzuteilen. Die Problematik des Bebauungsplanes liegt nun darin, dass sowohl im Bestand als auch im Planungsfall mit Grenzwertüberschreitungen zu rechnen ist und somit keine Lösung sondern nur eine Verlagerung des Schadstoffproblematik von der Luitpoldstraße in die Bahnhofstraße stattfindet. Der Bebauungsplan sollte aber aufzeigen wie diese Problematik gelöst wird bzw. welche Maßnahmen getroffen werden, um künftig eine Überschreitung der Grenzwerte zu vermeiden.

Zusammenfassende Beurteilung

Gegen den Bebauungsplan bestehen in der vorliegenden Fassung erhebliche Bedenken. Die Lärmsituation beiderseits der Bahnhofstraße ist nicht ausreichend berücksichtigt bzw. es werden keine Schallschutzmaßnahmen getroffen. Ebenso ist die lufthygienische Situation problematisch. Es wird nicht aufgezeigt, durch welche Maßnahmen künftig die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können. Es wird dringend gebeten, den Bebauungsplan in dieser Hinsicht zu ergänzen.

Bebauungsplan W 43 – Ottostraße, Bahnhofstraße

Stellungnahmen mit umweltbezogenen Informationen aus der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

**Wasserwirtschaftsamt Kempten
Kempten, 06.06.05**

Hinweise zur Abwasserbeseitigung

Die Schmutzwasserentwässerung erfolgt im modifizierten Mischsystem zur Kläranlage des AZV Füssen.

Um das Mischsystem zu entlasten, soll wenig verschmutztes Niederschlagswasser von Dachflächen, Grundstückszufahrten und Wohnstraßen soweit möglich breitflächig zur Versickerung gebracht werden.

**Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
München, 11.08.2005**

Anlagen zur Gewinnung von Solarenergie sollten in der Nähe von Denkmälern nicht generell zulässig sein. Holz-Alu-Konstruktionen sollten bei Fenstern und Türen ebenfalls nicht generell zulässig sein.

Das Landesamt hat erhebliche Bedenken gegen das Errichten einer Lärmschutzwand an der Ottostraße. Die weiteren geplanten Lärmschutzvorkehrungen betreffen auch Baudenkmäler bzw. deren Nähe. Sie sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege im Einzelnen abzustimmen.

Bebauungsplan W 43 – Ottostraße, Bahnhofstraße

Stellungnahmen mit umweltbezogenen Informationen aus der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

Rechtsanwälte Wendler Tremmel
München, 19.08.2005

WENDLER TREMML
RECHTSANWÄLTE

- 2 -

1. Mangelnde Planrechtfertigung

Eine Planrechtfertigung des Bebauungsplans fehlt.

- a. Es ist allgemein anerkannt, dass Bebauungspläne einer eigenständigen Rechtfertigung bedürfen (vgl. Hoppenberg/de Witt-Stüer, Handbuch des öffentlichen Baurechts, Kapitel B Rz. 204). Für das Fachplanungsrecht hat das Bundesverwaltungsgericht eine Planrechtfertigung immer dann angenommen, wenn das jeweilige Vorhaben vernünftigerweise geboten ist (vgl. Stüer, ebenda, Rz. 204); es bedarf daher der Verfolgung eines vernünftigen Zwecks durch die Planung. Eine Planrechtfertigung fehlt hingegen beispielsweise, wenn die Planung objektiv nicht realisierungsfähig ist (vgl. BVerwGE 84, 123, 128). Die dargestellten Grundsätze sind auch auf die Bauleitplanung übertragbar.
- b. Vorliegend fehlt es an einer Rechtfertigung des Bebauungsplanes.

Gemäß der Begründung zum Bebauungsplan ist wesentlicher Ansatz der städtebaulichen Neuordnung „eine Entlastung des Stadtkerns vom motorisierten Fahrverkehr durch eine neu trassierte Verkehrsachse“, die zu einem verbesserten Verkehrsablauf beitragen und Voraussetzungen für umfassende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Stadtkern schaffen soll. Eine nähere Auseinandersetzung mit der Planung zeigt jedoch, dass sie nicht geeignet ist, für eine Entlastung des Stadtkerns vom motorisierten Fahrverkehr zu sorgen. Die Realisierung der Planung hätte lediglich zur Folge, dass es zu punktuellen bzw. linienförmigen Verkehrsverlagerungen in bisher eher weniger immissionsbelastete Stadtbereiche kommen würde.

Das Verkehrsproblem der Stadt Füssen ist nicht die Belastung einzelner Straßen in der Innenstadt, sondern die Verkehrsbelastung der Innenstadt an sich. Dieses Problem kann nur dadurch gelöst werden, dass der Durchgangsverkehr aus der Stadt ferngehalten wird. Nur in diesem Fall kann es zu einer Entlastung des Stadtkerns kommen.

Aus diesem Grund ist die vorliegende Planung von Anfang an nicht geeignet, die mit ihr verfolgten Ziele zu erreichen. Folglich fehlt es an der Planrechtfertigung.

Bebauungsplan W 43 – Ottostraße, Bahnhofstraße

Stellungnahmen mit umweltbezogenen Informationen aus der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

WENDLER TREMML
RECHTSANWÄLTE

- 3 -

Wir verweisen zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Aussagen des beigefügten Gutachtens des Verkehrsplaners Dipl. Ing. Fahnberg.

- c. Die Stadt Füssen plant, die vorgesehene verkehrliche Konzeption in verschiedenen Baustufen zu realisieren. Noch ist unklar, ob die Realisierung in zwei oder drei Ausbaustufen erfolgen wird (vgl. Begründung, S. 9 f.). Fest steht zu diesem Zeitpunkt jedoch, dass der Ausbau der Ottostraße zeitlich deutlich vor dem Ausbau der Bahnhofstraße in westlicher Richtung erfolgen wird. Die Stadt Füssen selbst rechnet mit einer Realisierung des Ausbaus der Bahnhofstraße in westlicher Richtung ca. im Jahre 2017. Die rechtlichen Voraussetzungen für diese Ausbaustufe liegen bisher nicht vor. Dennoch wird im Umweltbericht - fehlerhaft - bereits auf den Zustand nach Durchführung der Ausbaustufe 3 abgestellt; der Zustand nach der alleinigen Durchführung der Ausbaustufen 1 und 2 wird nicht näher geprüft.

Mit der beabsichtigten Vorgehensweise der Stadt Füssen droht das Entstehen eines sog. Planungstorsos. Es besteht die Gefahr, dass langfristig nur der Ausbau der Ottostraße realisiert wird und der Ausbau der Bahnhofstraße Richtung Westen auf der Strecke bleiben wird.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG muss bei der Planfeststellung von Teilabschnitten einer Straße sichergestellt sein, dass jeder Teilabschnitt für sich eine Verkehrsfunktion besitzt, damit gewährleistet ist, dass die Teilplanung auch dann noch sinnvoll ist und bleibt, wenn die Gesamtplanung nicht realisiert wird; der Gefahr der Entstehung eines Planungstorsos muss daher bei jeder abschnittswisen Planung vorgebeugt werden (BVerwGE 100, 238, 255).

Diese verbindlichen Vorgaben des BVerwG müssen auch im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung Berücksichtigung finden. Die alleinige Realisierung der Ausbaustufe 1 bzw. der Ausbaustufen 1 und 2 ist für sich nicht sinnvoll. Die Realisierung lediglich der Ausbaustufe 1 bzw. der Ausbaustufen 1 und 2 hätte zur Folge, dass der Straßenzug Ottostraße mit einem erheblich höheren Verkehrsaufkommen (+20 - 25%) belastet wäre, ohne dass jedoch bereits eine zweite (unmittelbare) Verkehrsverbindung an die B310 neu in Höhe der Anschlussstelle OAL 2 geschaffen werden würde; nur durch diese Verkehrsverbindung könnten die kritischen Straßenzüge zwischen der Bahnhofstraße und der Kemptener Straße tatsächlich Entlastung finden.

Bebauungsplan W 43 – Ottostraße, Bahnhofstraße

Stellungnahmen mit umweltbezogenen Informationen aus der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

WENDLER TREMML
RECHTSANWÄLTE

- 4 -

Wir verweisen auch insoweit zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Aussagen des beigefügten Gutachtens des Verkehrsplaners Dipl. Ing. Fahnberg.

Die alleinige Realisierung der Planungsstufe 1 bzw. der Planungsstufen 1 und 2 hätte somit keine eigenständige planerische Funktion. Es droht somit nachgewiesenermaßen ein Planungstorso. Eine Planrechtfertigung im Sinne der Rechtsprechung des BVerwG für den Bebauungsplan in der vorliegenden Konzeption ist daher auch aus diesem Grund nicht gegeben. Der Bebauungsplan ist deshalb rechtswidrig.

Richtigerweise müsste eine fachgerechte und sinnvolle Planung in einem ersten Schritt den Ausbau der Bahnhofstraße Richtung Westen verfolgen („Ausbaustufe 3“); erst dann könnte über die Realisierung der Ausbaustufen 1 und 2 nachgedacht werden.

2. Fehlerhafte Prognosen

Die den Planunterlagen zugrunde liegenden Prognosen sind offensichtlich fehlerhaft. Sie führen dazu, dass die betroffenen privaten und öffentlichen Belange mit fehlerhafter Gewichtung in die Abwägung eingeführt werden.

Der BayVGh hat erst in einem kürzlich ergangenen Urteil festgestellt, dass eine Abwägung - im Hinblick auf den Verkehrslärmschutz - fehlerhaft ist, wenn sie auf eine nicht tragfähige Grundlage gestützt wird (BayVGh, BayVBl. 2005, S. 504).

Wir verweisen auf die Aussagen des beigefügten Gutachtens des Verkehrsplaners Dipl. Ing. Fahnberg.

Danach beruhen die Prognoseberechnungen auf veralteten Analysedaten aus dem Jahr 1991; grundlegende Straßennetzerweiterungen wurden ebenso wenig wie die Ansiedelung neuer Handelsgeschäfte in der Kemptener Straße in den letzten 15 Jahren berücksichtigt.

Auch die vorgenommene Verkehrsmodellrechnung wurde allenfalls auf modelltheoretischen Grundlagen basierend berechnet und ist daher fehlerhaft.

Bebauungsplan W 43 – Ottostraße, Bahnhofstraße

Stellungnahmen mit umweltbezogenen Informationen aus der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

WENDLER TREMML
RECHTSANWÄLTE

- 5 -

Die Stadt Füssen hat die zu erwartenden Verkehrszunahmen bis zum Prognosezeitpunkt 2015 zwar berechnet; diese sind jedoch deutlich zu niedrig veranschlagt worden.

Im übrigen ist der Prognosezeitpunkt 2015 deutlich zu kurz bemessen. Die Oberste Baubehörde hat bereits im Jahre 2002 die ihr nachgeordneten Behörden angewiesen, in straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren auf das Prognosejahr 2020 abzustellen. Für die Stadt Füssen – auch wenn sie nicht der OBB untersteht – muss dasselbe gelten.

3. Verdoppelung der Verkehrslärmimmissionen, Zunahme der Verkehrsabgase

- a. Die beabsichtigte Planung führt zu einer Verdoppelung der Verkehrslärmimmissionen in der Ottostraße, in der Glückstraße sowie in der Von-Freyberg-Straße. Hierdurch werden unsere Mandanten in ihren Rechten erheblich verletzt. Alle Mandanten sind direkt von dem zunehmenden Verkehrslärm und den zunehmenden Verkehrsabgasen betroffen:

Die Familie [REDACTED] betreibt in der Glückstraße 4 (Ecke Ottostraße) ein Kosmetik-Institut. Drei Fenster der Behandlungsräume des Institutes gehen zur Ottostraße hinaus. Insbesondere im Sommer, wenn aufgrund erhöhter Temperaturen die Fenster geöffnet werden, wird es bei Realisierung der Planung zu erheblichen Lärmbelastungen kommen. Die Kunden, die in Liegestellung ruhen und entspannen, werden dann mit Lärm und Abgasen massiv belästigt. Es besteht die ernsthafte Gefahr, dass dadurch in erheblichem Maße Kunden abwandern und dadurch die wirtschaftliche Existenz des Kosmetik-Institutes in Frage gestellt wird.

Die Wohnungen des Anwesens Glückstraße 4 haben teilweise Fenster, die zur Glückstraße führen und werden im Fall einer Realisierung der Planung höheren Lärm- und Abgasbelastungen ausgesetzt. Auch hier sind ähnliche Lärm- und Abgasbelastungen zu befürchten. Die Fenster könnten, wenn der Bebauungsplan wirksam wäre, auch in der Sommerzeit aufgrund der zu erwartenden Lärm- und Abgasbelastungen nicht mehr geöffnet werden. Dadurch wird der Wert der Wohnungen nicht unerheblich gemindert und die Vermietbarkeit der Wohnung im 2. Stock stark eingeschränkt.

Auch die Anwesen der Familien [REDACTED] werden bei einer Umsetzung des Bebauungsplans durch die Lärm- und Abgasbelastungen erheblich

Bebauungsplan W 43 – Ottostraße, Bahnhofstraße

Stellungnahmen mit umweltbezogenen Informationen aus der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

WENDLER TREMMEL
RECHTSANWÄLTE

- 6 -

beeinträchtigt. Der Wert der Anwesen wird dadurch erheblich gemindert. Die Vermietbarkeit insbesondere der Wohnungen in den Gebäuden der Familien [REDACTED] wird massiv eingeschränkt. Die Mieter und ihre Kinder können sich nicht mehr im Garten aufhalten. Ein Öffnen der Fenster, die Richtung Ottostraße weisen, ist angesichts der Lärm- und Abgasbelastungen unmöglich.

Allgemein ist festzustellen, dass gerade in der Ottostraße die freistehenden Gebäude von drei Seiten erheblichen Geräuschbelastungen ausgesetzt sind. In diesen Gebäuden sind daher kaum noch geeignete Wohnungsgrundrisse möglich.

Auch in der Von-Freyberg-Straße werden die Lärm- und Abgasimmissionen im Vergleich zum Jetzt-Zustand erheblich zunehmen.

- b. Im Umweltbericht wird unzutreffenderweise davon ausgegangen, dass erst oberhalb eines Beurteilungspegels von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts die Schwelle der gesundheitsgefährdenden Belastung überschritten wird. Richtigerweise treten bei Dauergeräuschbelastungen Gesundheitsbeeinträchtigungen bereits oberhalb von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts ein. Dies ergibt sich zum einen aus diversen Einschätzungen der Weltgesundheitsorganisation WHO, zum anderen aus verschiedenen wissenschaftlichen Untersuchungen. Diese führten zu dem Ergebnis, dass der Rückzug in eine geräuschabgeschirmte Wohnung auf Dauer kein geeignetes Mittel ist, der Belastung entgegenzuwirken, wenn nicht das gesamte Lebensumfeld in den Schutz einbezogen wird.

Die Grenzwerte von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts ergeben sich daneben auch aus der Richtlinie 2002/49/EG vom 25.06.2002 (Umgebungslärmrichtlinie).

Diese Werte werden in der Ottostraße wie auch in der Glückstraße übertroffen.

Im übrigen ist zu berücksichtigen, dass die Lärmbelastung in den betroffenen Straßenzügen nach den Planungsstufen 1 und 2 besonders hoch ist.

Die Lkw-Anteile sind in der schalltechnischen Untersuchung und im lufthygienischen Gutachten unterschiedlich berechnet.

Nach alledem ist davon auszugehen, dass in der vorzunehmenden Abwägung auch bezüglich der Frage der zu erwartenden planbedingten Lärmbelastungen nicht von tragfähigen Grundlagen ausgegangen wird.

Bebauungsplan W 43 – Ottostraße, Bahnhofstraße

Stellungnahmen mit umweltbezogenen Informationen aus der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

WENDLER TREMMEL
RECHTSANWÄLTE

- 7 -

Die Planung wird keine spürbare Entlastung des Innenstadtbereichs von Füssen von den derzeit (und zukünftig) unzumutbaren Geräuschmissionen bewirken, sondern die Geräuschbelastung lediglich engräumig verlagern.

4. Wertminderung der betroffenen Grundstücke

Die vorliegende Planung hat somit eine erhebliche Wertminderung der in der Ottostraße, Glückstraße und Von-Freyberg-Straße gelegenen Grundstücke zur Folge. Der massive Anstieg des Verkehrsaufkommens und die damit einhergehenden, zu erwartenden Lärm- und Abgasbelastungen führen zu einer einschneidenden Wertminderung der betroffenen Immobilien.

5. Überschreitung der Feinstaubgrenzwerte

Die Planung führt zudem dazu, dass wegen der planbedingten Erhöhung des Verkehrsaufkommens die Feinstaubgrenzwerte gem. § 4 Abs. 2 Satz 1 22.BImSchV zumindest in der Bahnhofstraße nicht eingehalten werden können. Desweiteren ist nicht auszuschließen, dass auch in der Ottostr. und anderen Straßenzügen die Grenzwerte überschritten werden. Die den Berechnungen zur Feinstaubbelastung zugrundeliegenden Prognosen sind fehlerhaft (vgl. oben) und deshalb nicht geeignet, eine abwägungstaugliche, tragfähige Grundlage zu liefern. Auch aus diesem Grund ist die Planung rechtswidrig und fehlerhaft.

6. Weitere fehlerhafte Festsetzungen

Die beabsichtigte Errichtung einer Lärmschutzwand auf den Grundstücken FL.Nr. 935, 936 und 937 ist städteplanerisch völlig verfehlt. Statt einer geschlossenen Bebauung auf dem Grundstück FL.Nr. 936 ist eine gegen die Ottostraße hin offene Bebauung vorgesehen, die erhebliche Lärmbelastungen an dem geplanten Gebäude zur Folge haben wird und die Errichtung der Lärmschutzwand erst erforderlich macht. Bei der Errichtung der Lärmschutzwand entstehen nicht unerhebliche Kosten. Es ist zudem zu befürchten, dass die geplante Lärmschutzwand den Schall auf die gegenüberliegende Straßenseite reflektiert und diese dadurch eine erhebliche Lärm-Mehrbelastung erfährt. Aus diesem Grund müsste zumindest die Errichtung einer schallabsorbierenden Lärmschutzwand geplant werden.

Bebauungsplan W 43 – Ottostraße, Bahnhofstraße

Stellungnahmen mit umweltbezogenen Informationen aus der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

WENDLER TREMML
RECHTSANWÄLTE

- 8 -

Nicht nachvollziehbar ist im übrigen, warum nur einseitig auf der nordwestlichen Seite der Ottostraße die Errichtung einer Lärmschutzwand festgesetzt wird.

Die Planung ist zudem nicht mit dem städtebaulichen Rahmenplan „Westliche Innenstadt“ vereinbar.

Mit dem Durchstich des Von-Freyberg Parks wird eine wertvolle Erholungsfläche zerstört. Der Von-Freyberg-Park stellt die letzte Ruheoase in der Innenstadt dar und ist deren grüne Lunge. Der Durchstich hat die irreparable Zerstörung der Parkanlage zur Folge und beeinträchtigt die Erholungsmöglichkeiten in der Innenstadt.

Im übrigen ist nach der Planung ist vorgesehen, auf dem Grundstück Fl.Nr. 934/3 zwei alte Bäume zu fällen. Auch hiergegen richten sich die Einwendungen.

Zudem wird die An- und Abfahrt zu den Anwesen bei einer Realisierung des Bebauungsplans deutlich erschwert. Aufgrund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens wird es insbesondere schwierig, das Anwesen der Familie [REDACTED] in der Ottostraße 3 anzufahren.

Im Fall des Anwesens der Familie [REDACTED] werden im übrigen aufgrund der Planung drei am Haus befindliche Parkplätze entfallen.

7. Zusammenfassung

Zusammenfassend nehmen wir zu der Planung wie folgt Stellung:

Eine Planrechtfertigung für den Erlass des Bebauungsplans fehlt, da mit der Planung nicht eine Entlastung des Stadtkerns vom motorisierten Verkehr erreicht werden kann. Die Realisierung der Planung würde nur zu einer Verlagerung des Verkehrs innerhalb der Innenstadt führen; das eigentliche Problem der Verkehrsbelastung der Innenstadt durch den Durchgangsverkehr würde hingegen nicht gelöst werden.

Es besteht die Gefahr der Schaffung eines Planungstorsos, da vollkommen ungewiss ist, ob die 3. Ausbaustufe jemals realisiert wird.

Bebauungsplan W 43 – Ottostraße, Bahnhofstraße

Stellungnahmen mit umweltbezogenen Informationen aus der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

WENDLER TREMML
RECHTSANWÄLTE

- 9 -

Zudem beruht die Planung auf fehlerhaften Prognosen; folglich ist das Abwägungsmaterial gravierend fehlerhaft.

In der Ottostraße, Glückstraße und Von-Freyberg-Straße kommt es planbedingt zu einer erheblichen Zunahme der Verkehrslärmimmissionen und Verkehrsabgase. Teilweise werden Lärmwerte erreicht, die dauerhaft gesundheitsgefährdende Belastungen befürchten lassen. Die betroffenen Grundstücke werden insgesamt in ihrem Wert gemindert.

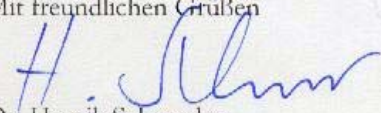
Es ist zudem nicht auszuschließen, dass in der Ottostraße und anderen Straßenzügen die Feinstaubgrenzwerte überschritten werden.

Im übrigen nehmen wir nochmals umfänglich Bezug auf die Ausführungen des Verkehrsgutachters Dipl. Ing. Fahnberg in seinem Gutachten vom 10.08.2005.

Die durch die Realisierung des beabsichtigten Bebauungsplans B 43 – Ottostraße, Bahnhofstraße zu erwartenden Belastungen für die unmittelbare Nachbarschaft sind erheblich und führen zu einer Beeinträchtigung der Anwohner und dort ansässigen Gewerbebetriebe. Sie sind in dem notwendigen Abwägungsprozess mit der erforderlichen Gewichtung zu berücksichtigen.

Bei Anwendung der anerkannten Grundsätze der Städteplanung führt diese Abwägung zu dem Ergebnis, dass der Bebauungsplan offensichtlich rechtswidrig ist.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Henrik Schroeder
Rechtsanwalt

Anlage: Verkehrsplanerisches Gutachten von Dipl. Ing. Fahnberg vom 10.08.2005

Bebauungsplan W 43 – Ottostraße, Bahnhofstraße

Stellungnahmen mit umweltbezogenen Informationen aus der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

INGEVOST
Dipl.-Ing. Chr. Fahnberg

STADT FÜSSEN
Bebauungsplan W43 Ottostraße, Bahnhofstraße
Einwendungen im Rahmen der öffentlichen Auslegung

Gegen den Bebauungsplan der Stadt Füssen
W43 – Ottostraße, Bahnhofstraße
werden im Rahmen der öffentlichen Auslegung aus (verkehrs-)fachlicher Sicht
folgende Einwendungen erhoben:

Einwände gegen die **Grundprinzipien des Bebauungsplanes:**

- Der Bebauungsplan entspricht mit dem Straßendurchstich durch den Freyberg-Park nicht dem beschlossenen Städtebaulichen Rahmenplan „Westliche Innenstadt“ – Städtebauliche Gestalt / Freiräume.
- Der verkehrskonzeptionelle Ansatz führt nicht zu einer grundlegenden Verkehrsentslastung des Untersuchungsraumes, wie es erklärtes Ziel der Sanierungsplanung „Westliche Innenstadt“ ist, sondern allenfalls zu einer punktuellen bzw. linienförmigen Verkehrsverlagerung in bisher eher weniger emissionsbelastete Stadtbereiche.
- Es ist evident fehlerhaft, in einer ersten Ausbaustufe durch die Realisierung der Gegenverkehrsmöglichkeit in der Ottostraße die Luitpoldstraße und (innere) Kemptener Straße verkehrlich bereits zu entlasten, ohne (bau-)rechtlich sichergestellt zu haben, dass die Verlängerung der Bahnhofstraße bis zur Mariahilfer Straße - wie in der letzten Stufe vorgesehen - möglich ist.
Es ist daher auch fehlerhaft, den Umweltbericht lediglich auf diese – ungesicherte – Planungsstufe abzustellen, ohne die Zwischenzustände in der Beurteilung zu berücksichtigen.
Die Stadt Füssen sieht bereits derzeit eine Realisierungsdauer von deutlich mehr als 10 Jahren - schon in den Unterlagen ist ein Zeitraum bis 2017 genannt.
Das Ende der Ausbaumaßnahmen ist vor dem Hintergrund der öffentlichen Kassenlagen heute im Vorhinein gar nicht absehbar.
- Planerisch ist es zwingend erforderlich, in einem 1. Schritt den Ausbau der Bahnhofstraße mit Durchstich zur Mariahilfer Straße (ggf. mit Beseitigung des beschränkten Bahnübergangs im Zuge der Froschenseestraße) rechtlich zu sichern. Mit deren Realisierung wird – unter Bündelung verkehrlicher Emissionen – eine zweite (unmittelbare) Verkehrsverbindung an die B310 neu in Höhe der Anschlussstelle OAL2 geschaffen.
Dies führt – effektiver als bisher mit dem Planfall 4 dargestellt – zu einer nachhaltigen Entlastung der kritischen Straßenzüge zwischen der Bahnhofstraße und der Kemptener Straße.
Dem Straßenzug Ottostraße bleibt dann ein (unabsehbar langer) Zwischenzustand „erspart“, der höhere Belastungen (+ 20 bis 25%) zur Folge hat als im Endzustand.
So lange kann das Einbahnstraßenpaar Luitpoldstraße / Ottostraße - wie bisher - den Verkehr aufnehmen.
Die aktuelle verkehrliche Situation an der Einmündung der Von-Freyberg-Straße in die Luitpoldstraße wäre ergänzend dadurch zu entschärfen, dass für den östlichen Teilabschnitt der Von-Freyberg-Straße (zwischen der Ottostraße und der Luitpoldstraße) eine Einbahnstraße in westlicher Richtung angeordnet würde. Dies führt zwar zu einer Zwangsumfahrung für Fahrzeuge, die aus der Von-Freyberg-Straße in Richtung Westen fahren, über die Ottostraße, Kemptener Straße und Luitpoldstraße. Hiervon sind aber maximal 4.000 Fahrzeuge am Tag betroffen, wenn man keinerlei Routenanpassungen durch diese Maßnahme unterstellt. In einer verkehrlichen Simulationsrechnung der Leis-

Bebauungsplan W 43 – Ottostraße, Bahnhofstraße

Stellungnahmen mit umweltbezogenen Informationen aus der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

tungsfähigkeiten der einzelnen Knotenpunktsfolgen läßt sich nachweisen, welche Effekte durch eine derartige Anordnung zu erwarten wären.

Diese geänderte Reihenfolge als eine sinnvolle und sich geradezu aufzwingende Alternative nicht einer fachgerechten Abwägung unterworfen zu haben, bedeutet zweifelsfrei einen ganz gravierenden Mangel dieses Bauleitplanverfahrens.

Einwände gegen die Grundlagen der Prognoseberechnungen:

- Das Verkehrsmengengerüst der Prognoseberechnungen basiert auf Analysedaten aus dem Jahr 1991.
Diese sind veraltet, weil seither folgende Straßennetzerweiterungen stattgefunden haben, die gravierend Einfluss auf die Bestandsrelationen genommen haben:
 - Gruntunnel im Zuge der Bundesautobahn A7
 - Realisierung der B310 (Nordumfahrung Füssen)Zudem sind - insbesondere im Zuge der Kemptener Straße - in diesem Zeitraum Handelsgeschäfte angesiedelt worden, die Einfluss auf die Verkehrszusammensetzung im Kernstadtbereich genommen haben.
Den im Rahmen der Bauleitplanung zur Verfügung stehenden Daten ist nicht zu entnehmen, dass die Basis-Daten anhand neuerer Erhebungen aktualisiert wurden.
Die im Anhang 1 des Umweltberichtes zitierten Bestandsverkehrsmengen werden als „hochgerechnet“ bezeichnet. Den vorliegenden Unterlagen kann nicht entnommen werden, dass sie der Realität entsprechen.
Dies gilt insbesondere für die verwendeten Verkehrsbeziehungen.
- Die vorgenommene Verkehrsmodellrechnung hat außerdem den gravierenden Mangel, dass die Relationen des Binnenverkehrs der Stadt - wenn überhaupt - allenfalls auf modelltheoretischen Grundlagen basierend berechnet wurden.
Bei Binnenverkehrsanteilen von z.T. deutlich über 50% in einzelnen Straßenzügen - auch des städtischen **Hauptnetzes** - ist diese Berechnungsweise angesichts derart gravierender Eingriffe in die Belange Privater, als nicht den „anerkannten Regeln der Planungskunst“ angemessen zu bezeichnen.
Dies gilt vor allem deshalb, weil mit - gegenüber den Gesamtkosten der Maßnahmen - vergleichsweise geringen Kosten die Kenntnisse von Ergebnissen einer Mobilitätsbefragung der Bewohner zu sehr deutlich fundierteren Aussagen führen.
- Eine Überprüfung der Verkehrszunahmen bis zum Prognosezeitpunkt hat gemäß nachstehender Tabelle – gemessen am „Außenkordon des Untersuchungsgebietes“ – einen Wert von 5% ergeben.

	Ist "hochgerechnet 2004"	P0 2015	P4 2015	P4/Ist	P4/P0
Sebastianstraße	17.400	20.700	20.800	1,195	1,005
Augsburger Straße	13.700	14.800	14.400	1,051	0,973
Augustenstraße	1.500	1.700	1.700	1,133	1,000
Bahnhofstraße	4.700	5.200	9.100	1,936	1,750
V.-Freyberg-Straße	7.600	6.000	1.800	0,237	0,300
Kemptener Straße	11.800	11.900	11.700	0,992	0,983
Morisse	3.200	3.400	3.400	1,063	1,000
	59.900	63.700	62.900	1,050	0,987

Bebauungsplan W 43 – Ottostraße, Bahnhofstraße

Stellungnahmen mit umweltbezogenen Informationen aus der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

INGEVOST
Dipl.-Ing Chr. Fahrberg

STADT FÜSSEN
Bebauungsplan W43 Ottostraße, Bahnhofstraße
Einwendungen im Rahmen der öffentlichen Auslegung

Vor dem Hintergrund einer Verkehrszunahme an den Grenzen der Kernstadt – gemäß den amtlichen Straßenverkehrszählungen (siehe nachstehende Tabelle) – von über 25% in den Jahren 1990 bis 2000 ist dies offensichtlich zu gering.

Zählstelle	1990	1995	2000	95/90	00/95	00/90	
84299172 B310	11.356	10.589	9.332	0,93	0,88	0,82	1,138
84299702 OAL2	3.804	5.890	7.920	1,55	1,34	2,08	
83309424 ST2008	3.554	3.847	4.648	1,08	1,21	1,31	
83309121 B16	5.022	7.084	7.315	1,41	1,03	1,46	
84309130 B17	14.568	14.750	14.996	1,01	1,02	1,03	
84309129 B17	6.181	7.032	3.360	1,14	0,48	0,54	
84299001 A7 Tun			8.821				
Zulaufsumme	46.475	51.187	58.392	1,10	1,14	1,26	

Außerdem können vor diesem Verkehrsmengengerüst die verkehrlichen Wirkungen, die insbesondere mit den Planungen zu den Bauleitplänen W2 und W40 südlich der Kemptener Straße sowie mit dem interkommunalen „Gewerbepark Allgäuer Land“ verbunden sind, kaum in die Modellrechnung Eingang gefunden haben.

- Der Prognosezeitpunkt 2015 ist für eine derartige Planung, deren Realisierung sogar über den Prognosezeitpunkt hinausgeht, zu kurz gegriffen.
Die OBB hat bereits im Jahr 2002 die ihr nachgeordneten Behörden angewiesen, Berechnungen für Planfälle auf das Prognosejahr 2020 abzustellen.

Einwendungen gegen die **Planungsmaßnahme** als solche:

- In der Verkehrsuntersuchung von 1993, die den Verkehrsbelastungsrechnungen zugrunde liegt, wird ausführlich dargelegt, dass insbesondere der stadtfremde Durchgangsverkehr **das** Verkehrsproblem von Füssen darstellt.
Im Plan 14 ist dokumentiert, dass der Durchgangsverkehr, beispielsweise in der Kemptener Straße, einen Anteil von über 30% des Gesamtverkehrs ausmacht.
Umgekehrt heißt das, dass Maßnahmen, die geeignet sind, den Durchgangsverkehr aus dem Stadtgebiet von Füssen zu nehmen, zu einer Verkehrsmenge in diesem Straßenzug führen, die – rechnerisch - bei maximal allenfalls 8.500 KFZ/24h liegen würde.
In entsprechende, in der Luitpoldstraße dann verbleibende Verkehrsmenge rechtfertigt kaum einen derartigen Eingriff in Belange Privater.

Es stellt sich an dieser Stelle die Frage:

Muss die Stadt nicht alles daran setzen, für ihr **eigentliches** Verkehrsproblem - nämlich den Durchgangsverkehr - eine (Umfahrungs-)Lösung zu suchen, wie sie beispielhaft in der Verkehrsuntersuchung von 1993 mit dem Planfall 5 aufgezeigt ist, und diese - (auch) mit allen rechtlich zur Verfügung stehenden Mitteln - durchzusetzen?
Hierdurch ist die Stadt wirklich nachhaltig und effektiv von Autoverkehr zu entlasten.
Alle - auch die im Kontext des Bauleitplanverfahrens angedachten - „Lösungen“ bedeuten ein „Kurieren an Symptomen“ und führen zu unverträglichen Situationen im Detail.
Im Zweifelsfall verhindern sie sogar die wirklich entlastenden Lösungen (zumindest auf lange Zeit).

Bebauungsplan W 43 – Ottostraße, Bahnhofstraße

Stellungnahmen mit umweltbezogenen Informationen aus der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

INGEVOST
Dipl.-Ing Chr. Fahnberg

STADT FÜSSEN
Bebauungsplan W43 Ottostraße, Bahnhofstraße
Einwendungen im Rahmen der öffentlichen Auslegung

Einwendungen zum **schalltechnischen Gutachten**:

- Es fehlt die Darstellung der Lärmwirkungen im 1. OG mit **Schallschutzwand** für die betroffenen Gebäude.
- Die Einstufung der Ottostraße als **Gemeindestraße** im Sinn Tabelle 3 RLS-90 ist fehlerhaft.
Wir sind der Überzeugung, dass diese städtische Hauptstraße in die Kategorie **Gemeindeverbindungsstraße** – mit den entsprechenden LKW-Anteilen – einzustufen ist, zumal durch die Ottostraße dann auch der Buslinienverkehr abgewickelt wird.
Insofern werden auch alle daraus resultierenden planerischen Konsequenzen fehlerhaft.

Die in der Verkehrsuntersuchung von 1991 unter 3.2.6 ausgewiesenen **Schwerverkehrsanteile** stellen - schon der Definition nach - diejenigen von >7,5 to zulässiges Gesamtgewicht dar. Dies ist eine bei manuellen Zählungen übliche Unterscheidung. Lärmberechnungen sehen aber die Grenze zum LKW bei 2,8 to zulässiges Gesamtgewicht.

In der Regel bedeutet dies eine Erhöhung um den Faktor von 3 bis 4 gegenüber dem Schwerverkehrsanteil.

Weitere Einwände hierzu siehe gesondertes Gutachten des von den Einwendern beauftragten Lärmsachverständigen.

Bebauungsplan W 43 – Ottostraße, Bahnhofstraße

Stellungnahmen mit umweltbezogenen Informationen aus der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

INGEVOST
Dipl.-Ing. Chr. Fahnberg

STADT FÜSSEN
Bebauungsplan W43 Ottostraße, Bahnhofstraße
Einwendungen im Rahmen der öffentlichen Auslegung

Einwendungen gegen die **Ausbauplanung Ottostraße**, wie sie im Bebauungsplan dargestellt ist:

- Die im Städtebaulichen Rahmenplan geforderte geschlossene Baustruktur entlang der nordwestlichen Straßenseite wird nicht realisiert. Der südöstliche Freiraum wird zur Gänze belärmt.
- Die Schallschutzmauer an der Nordwestseite ist – im städtischen Raum – in keiner Weise eine städtebaulich befriedigende Lösung, zumal mit anderen Gebäudestellungen wirkungsvollere Planungen zu realisieren sind.
- Die Straßenbreite mit 6,50 m ist nicht geeignet der Verkehrsfunktion der Straße gerecht zu werden:
 - Ist Parken (einseitig) erlaubt, so verbleibt eine Straßenbreite von maximal 4,75 m, was bereits bei einer Begegnung von LKW/LKW ein Ausweichen auf den Gehweg erforderlich macht bzw. Haltevorgänge provoziert.
Der Straßenzug ist die wichtigste Stadtzufahrt von Westen und sollte daher - in seiner zweifellosen Bedeutung als Hauptverkehrsstraße - insofern ausreichend breit dimensioniert sein.
 - Soll Parken verboten sein, so ist der Straßenzug – außerhalb von Verkehrsspitzenzeiten – vergleichsweise breit dimensioniert, weil eine Begegnung LKW/LKW bei unverminderter Geschwindigkeit möglich ist.
Dies führt im Zweifelsfall zu einer großen Attraktivität der Route und zu gegenüber den errechneten Prognosebelastungen höheren Verkehrsmengen.

Planegg, den 10. August 2005


Dipl.-Ing. Christian Fahnberg
Verkehrs- und Stadtplaner
SRL, VBI, FGSV, DVWG

c/o

INGEVOST

Ingenieurbüro für Verkehrsuntersuchungen in Orts- und Stadtbereich

Richard-Strauss-Straße 32

82152 PLANEGG

FON 089/899 203 84; FAX 089/899 302 85; Email: fahnberg@ingevost.de