
STADT SONTHOFEN



Landkreis Oberallgäu

1. ÄNDERUNG DES BEBAUUNGSPLANES NR. 80 „Bahnhofsumfeld“

C) BEGRÜNDUNG

Verfahren gem. § 13a BauGB

ohne Durchführung der frühzeitigen Beteiligung gem. §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB
sowie einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB

ENTWURF

Fassung vom 12.09.2019

Projektnummer: 18089

OPLA

BÜROGEMEINSCHAFT
FÜR ORTSPLANUNG
UND STADTENTWICKLUNG

Architekten und Stadtplaner
Otto-Lindenmeyer-Str. 15
86153 Augsburg
Tel: 0821 / 508 93 78 0
Fax: 0821 / 508 93 78 52
Mail: info@opla-augsburg.de
I-net: www.opla-d.de

Bearbeitung:
Patricia Goj, Dipl.-Ing.

INHALTSVERZEICHNIS

C)	BEGRÜNDUNG	3
1.	Anlass der Planung.....	3
2.	Verfahren gem. § 13 A BauGB	3
3.	Beschreibung des Plangebietes	4
4.	Planungsrechtliche Ausgangssituation	6
5.	Ziel und Zweck der Änderung	10
6.	Planungskonzept	11
7.	Begründung der Änderung von Festsetzungen.....	13
8.	Immissionsschutz	15
9.	Ver- und Entsorgung	21
10.	Energie.....	21
11.	Flächenstatistik	22

C) BEGRÜNDUNG

1. ANLASS DER PLANUNG

Anlass für die 1. Änderung des mit Bekanntmachung vom 05.11.2013 rechtskräftig gewordenen Bebauungsplanes Nr. 80 „Bahnhofsumfeld“ sind die sich im Laufe der letzten Jahre geänderten Anforderungen an das geplante Mobilitätszentrum von Sonthofen.

Auf Grund der sich geänderten Anforderungen wurde die damalige Planung insbesondere hinsichtlich der Neugestaltung des Busbahnhofes und des Bahnhofsvorplatzes sowie hinsichtlich der Entwicklung der gewerblichen Bauflächen nördlich des Bahnhofs aktualisiert. Bei der Neugestaltung des Busbahnhofes wurde aufgrund des neu ermittelten Bedarfs die Anzahl der geplanten Bushaltestellen von 11 auf 8 (zzgl. 2 Behelfsbushaltestellen) reduziert, zudem wurden die Kurzzeitstellplätze südlich des Busbahnhofsvorplatzes verschoben. Aufgrund des hierdurch bedingten geringeren Platzbedarfs für den Busbahnhof und die Verschiebung der oberirdischen Stellplätze südlich der Bahnhofsvorplatzes wird nördlich des Busbahnhofes eine zusätzliche Fläche freigegeben, die für eine Bebauung vorgesehen werden kann. Nach aktueller Planungsabsicht ist hier die Ansiedlung eines Kinogebäudes, das einen städtebaulich überzeugenden Anschluss des neu zu gestaltenden Bahnhofs bilden soll, vorgesehen. Die restlichen zur Verfügung stehenden Flächen nördlich des Busbahnhofes sollen als gewerbliche Bauflächen genutzt werden; angedacht ist zum derzeitigen Zeitpunkt u.a. auch die Realisierung eines Parkhauses, um zu einem absehbaren Zeitpunkt zum einen dem Pendlerverkehr und zum anderen dem Besucherverkehr der Kinoansiedlung gerecht werden zu können.

Um die aktuelle Planung bauplanungsrechtlich umsetzen, dabei die städtebauliche Ordnung gewährleisten sowie die verkehrlichen und immissionsschutzfachlichen Belange berücksichtigen zu können, ist die Änderung des Bebauungsplanes gemäß § 1 Abs. 3 BauGB erforderlich.

2. VERFAHREN GEM. § 13 A BAUGB

Ein Bebauungsplan für die Wiedernutzbarmachung von Flächen, die Nachverdichtung oder andere Maßnahmen der Innenentwicklung (Bebauungsplan der Innenentwicklung) kann im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden, wenn in dem Bebauungsplan eine zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO oder eine Größe der Grundfläche festgesetzt wird von insgesamt weniger als 20.000 m² oder von 20.000 m² bis weniger als 70.000 m², wenn aufgrund einer überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 des BauGB genannten Kriterien die Einschätzung erlangt wird, dass der Bebauungsplan voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen hat, die nach § 2 Abs. 4 Satz 4 in der Abwägung zu berücksichtigen wären (Vorprüfung des Einzelfalls).

Der Bebauungsplanumgriff weist eine Gesamtgröße von etwa 22.760 m² (rd. 2,3 ha) auf, wovon lediglich 5.228 m² (0,5 ha) als gewerbliche Bauflächen festgesetzt werden; bei den übrigen Flächen handelt es sich um öffentliche Verkehrsflächen. Damit ist nachgewiesen, dass die Größe der Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 der Baunutzungsverordnung oder eine Größe der Grundfläche von insg. weniger als 2,0 ha festgesetzt wird.

Die Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen, wird nicht begründet. Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7b BauGB genannten Schutzgüter liegen nicht vor. Der vorliegende Bebauungsplan kann deshalb im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a Abs. 1 BauGB aufgestellt werden.

Im beschleunigten Verfahren kann von Umweltprüfung und Umweltbericht abgesehen werden. Eingriffe, die aufgrund der Aufstellung eines Bebauungsplanes im beschleunigten Verfahren zu erwarten sind, gelten als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Ein Ausgleich ist daher nicht erforderlich.

Im beschleunigten Verfahren gelten die Vorschriften des vereinfachten Verfahrens nach § 13 Abs. 2 und 3 Satz 1 BauGB entsprechend.

3. BESCHREIBUNG DES PLANGEBIETES

3.1 Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich der 1. Änderung weist eine Gesamtfläche von 22.760 m² auf und ergibt sich aus der Planzeichnung. Dieser umfasst vollständig die Fl.Nrn. 703, 805, 805/1, 806/1, 970/2, 970/3, 970/15, 970/28, 970/58, 970/61, 970/78, 970/79, 970/80 und teilweise die Fl.Nrn. 702, 704/1, 804, 970, 970/57; alle Fl.Nrn. befinden sich innerhalb der Gemarkung Sonthofen.

3.2 Lage und bestehende Strukturen

Der Änderungsbereich liegt zentral in der Stadt Sonthofen (ca. 250 m westlich der Fußgängerzone) und ist von Norden kommend über die Eichendorffstraße und von Osten kommend über die Bahnhofstraße, die Blumenstraße und die Martin-Luther-Straße, die ca. 40 m nördlich des Änderungsbereiches an die Eichendorffstraße anschließt, angebunden.

An den Änderungsbereich angrenzend befinden sich im Westen die Bahntrasse der Deutschen Bahn (die z.T. in den Änderungsumgriff aufgenommen wurde), im Norden gewerbliche genutzte Bauflächen (die im rechtskräftigen Bebauungsplan auch als solche festgesetzt wurden), im Nordosten Wohnbebauung, im Südosten Mischbebauung und im Süden das ehemalige Postgelände, das im rechtskräftigen Bebauungsplan am Mischgebietsfläche festgesetzt wurde.

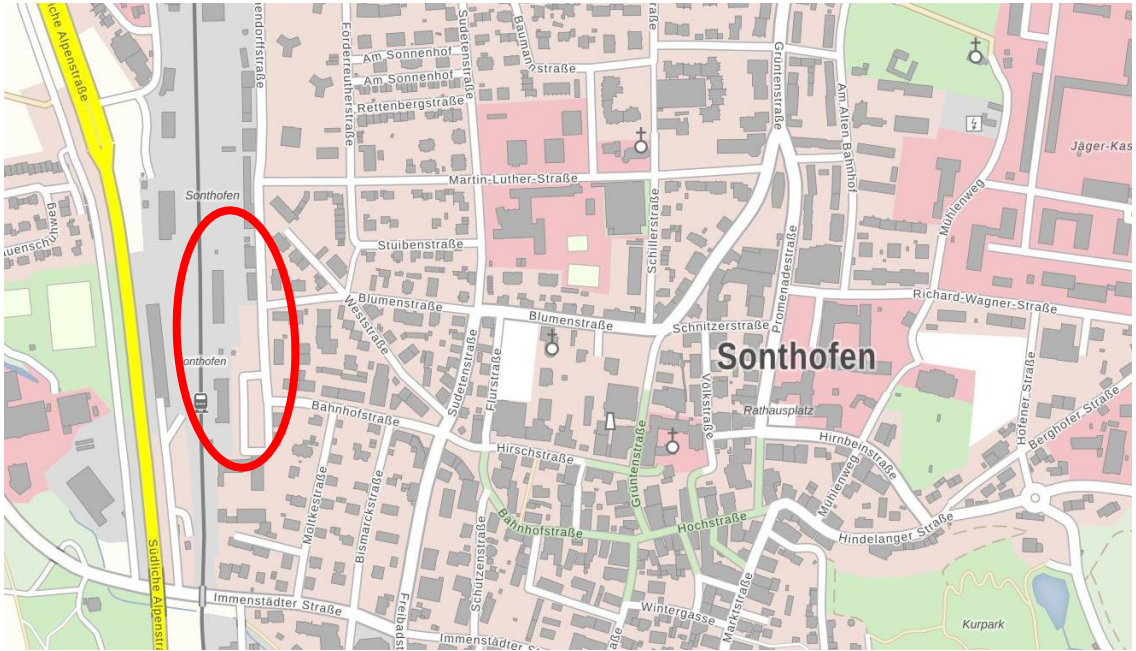


Abb. 1: Topographische Karte vom Änderungsbereich mit Umgebung, o.M.
(© 2019 Bayerische Vermessungsverwaltung)



Abb. 2: Luftbild vom Änderungsbereich, o.M.
(© 2019 Bayerische Vermessungsverwaltung)

4. PLANUNGSRECHTLICHE AUSGANGSSITUATION

4.1 Darstellung im Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Sonthofen stellt im Änderungsbereich im Nordwesten Gewerbeflächen mit reduzierten Schallemissionen, im Nordosten Mischflächen, im Südwesten Gemeinbedarfslflächen und im Südosten Verkehrsflächen dar. Mit der 1. Änderung werden im Wesentlichen im Norden Gewerbe- und Verkehrsflächen, und im Süden Verkehrs- und Grünflächen festgesetzt. Die Änderung ist somit nicht aus dem wirksamen Flächennutzungsplan entwickelt. Der Flächennutzungsplan ist daher entsprechend § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB im Wege der Berichtigung anzupassen.

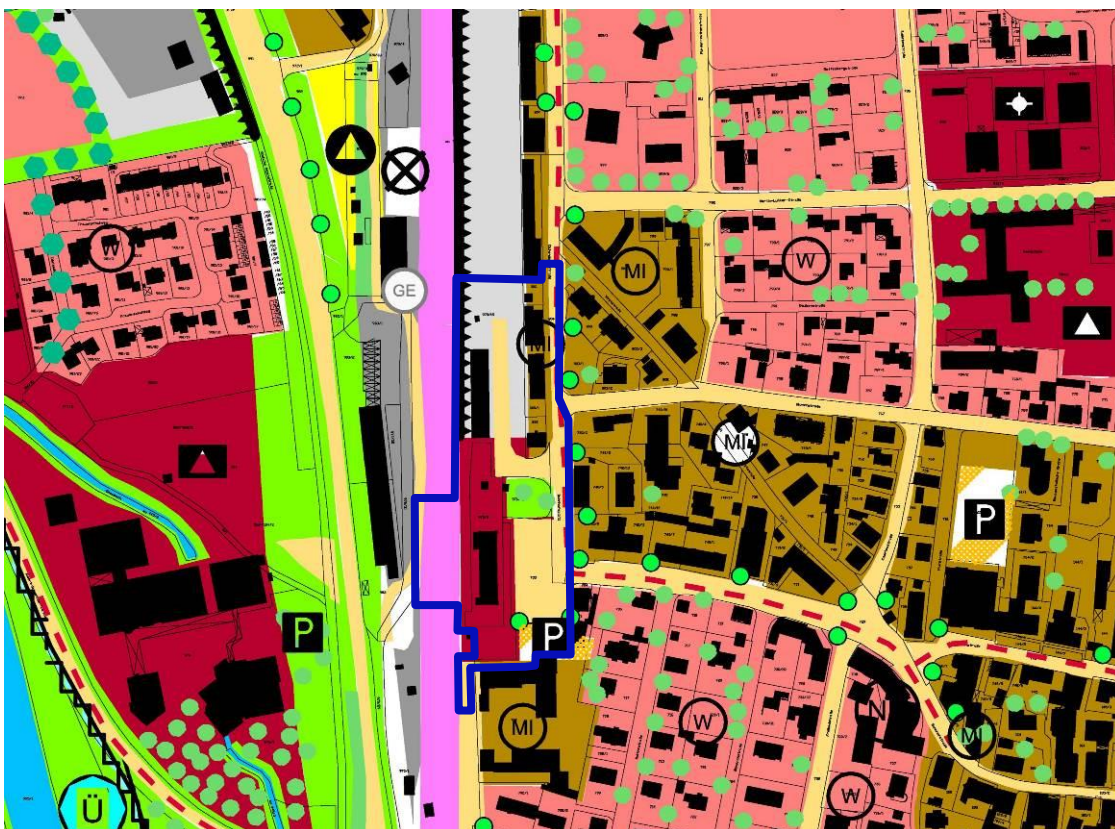


Abb. 3: Ausschnitt aus dem wirksamen FNP der Stadt Sonthofen mit Umgriff der 1. Änderung des B-Planes Nr.80 „Bahnhofsumfeld“ (blaue Line)

4.2 Rechtskräftige Bebauungspläne

Die vorliegende 1. Änderung umfasst lediglich den mittleren Teilbereich des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 80 (rechtskräftig mit Bekanntmachung vom 05.11.2013), der sich zwischen dem ehemaligen Postgebäude (im rechtskräftigen BP als Mischgebiete festgesetzt) im Süden und dem Betriebsgelände der Deutschen Möbelspedition Joh. Bader GmbH & Co. KG (im rechtskräftigen BP als Gewerbegebiete festgesetzt) im Norden befindet.

Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 80 setzt nördlich vom Bahnhofsvorplatz neben einer ca. 15 m tiefen Erweiterungsfläche für den Bestandsbetrieb „Radcenter Hermann“ Richtung Westen ausschließlich Verkehrsflächen (für den Busbahnhof und für den damit verbundenen Kurzzeit-Parkverkehr) und südlich des Busbahnhofsvorplatzes einen Biergarten und eine „Bike & Ride“-Anlage fest.

Mit der 1. Änderung, mit der eine gänzliche Umorganisation des Busbahnhofverkehrs erfolgen soll, werden im Bereich nördlich des Bahnhofsvorplatzes neben Verkehrsflächen für den Busbahnhof auch Gewerbegebietsflächen vorgesehen. Dabei erfolgt eine Dreiteilung der Gewerbegebietsflächen, die nach wie vor einen gewissen Erweiterungsspielraum für das „Radcenter Hermann“ vorsieht und auch die hier beabsichtigte Kinoansiedlung sowie eine mögliche Anordnung eines Parkhauses berücksichtigt. Aufgrund dieser neu hinzu gekommenen Gewerbegebietsflächen mit den beabsichtigten Nutzungen ist auch eine Änderung bzw. Ergänzung der Festsetzungen zur Art und zum Maß der baulichen Nutzung sowie eine Anpassung der Baugrenzen erforderlich. Südlich des Bahnhofsvorplatzes und östlich der bestehenden und bepflanzten Grünfläche, die im Zuge der 1. Änderung erhalten werden soll, wird der benötigte Kurzzeit-Parkverkehr angeordnet (und somit von dem Bereich nördlich des Bahnhofsvorplatzes Richtung Süden verschoben). Die im rechtskräftigen Bebauungsplan südlich des Bahnhofsgebäudes geplante „Bike & Ride“-Anlage wird (in Abstimmung mit der DB) westlich der bestehenden Grünfläche auf Bahngrund vorgesehen. Ein Großteil der bisher rechtskräftigen textlichen Festsetzungen bleibt im Zuge der 1. Änderung unverändert aufrechterhalten.

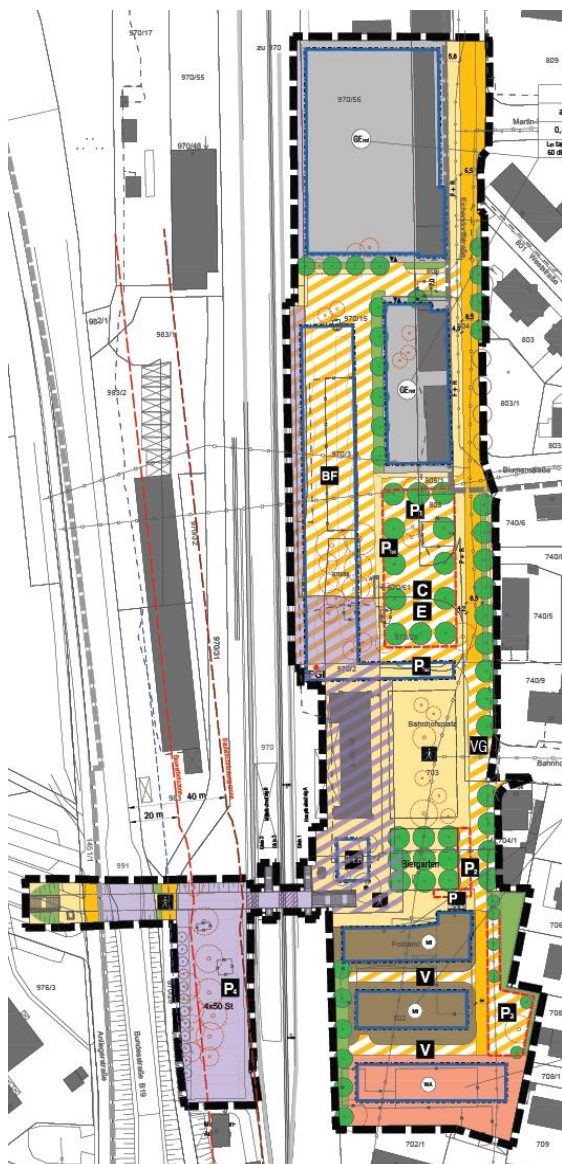


Abb. 4: Rechtskräftiger B-Plan Nr. 80, o.M.



Abb. 5: 1. Änderung des B-Plans Nr. 80, o.M.

Zudem überschneidet sich die 1. Änderung im Bereich der Eichendorffstraße mit dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 15, der jedoch im Überschneidungsbereich durch die Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 80 ersetzt wurde.

Die Festsetzungen der vorliegenden 1. Änderung ersetzen mit Inkrafttreten innerhalb ihres Geltungsbereiches wiederum die Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 80 voll inhaltlich (sowohl planzeichnerisch als auch textlich). Darüber hinaus gilt der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 80 unverändert fort.

4.3 Städtebauliche Machbarkeitsstudie

Mit der Änderung werden die städtebaulichen Ziele, die bei der Aufstellung des rechtskräftigen Bebauungsplanes zu Grunde lagen, nicht in Frage gestellt. Es ist nach wie vor beabsichtigt den Bereich städtebaulich neu zu ordnen und zu attraktivieren; im Rahmen der Änderung soll das Mobilitätszentrum lediglich vor dem Hintergrund der sich im Laufe der letzten Jahre geänderten Anforderungen (u.a. geringfügige Reduktion der Anzahl an Bushaltestellen sowie die Schaffung von bebaubaren Flächen für eine Kinoansiedlung und ein Parkhaus) neu organisiert werden.

Im Vorfeld der vorliegenden 1. Änderung wurde hierzu von dem mit der Umsetzung des Mobilitätszentrums beauftragten Architekturbüro eine städtebauliche Machbarkeitsstudie erarbeitet, in der sich das Architekturbüro mit den sich geänderten Anforderungen an das Bahnhofsumfeld intensiv auseinandergesetzt hat. Im Zuge der Erarbeitung der städtebaulichen Machbarkeitsstudie kristallisierten sich drei grundsätzliche Lösungsansätze heraus (s. Abb. 6), die jeweils in mehreren Varianten untersucht wurden.

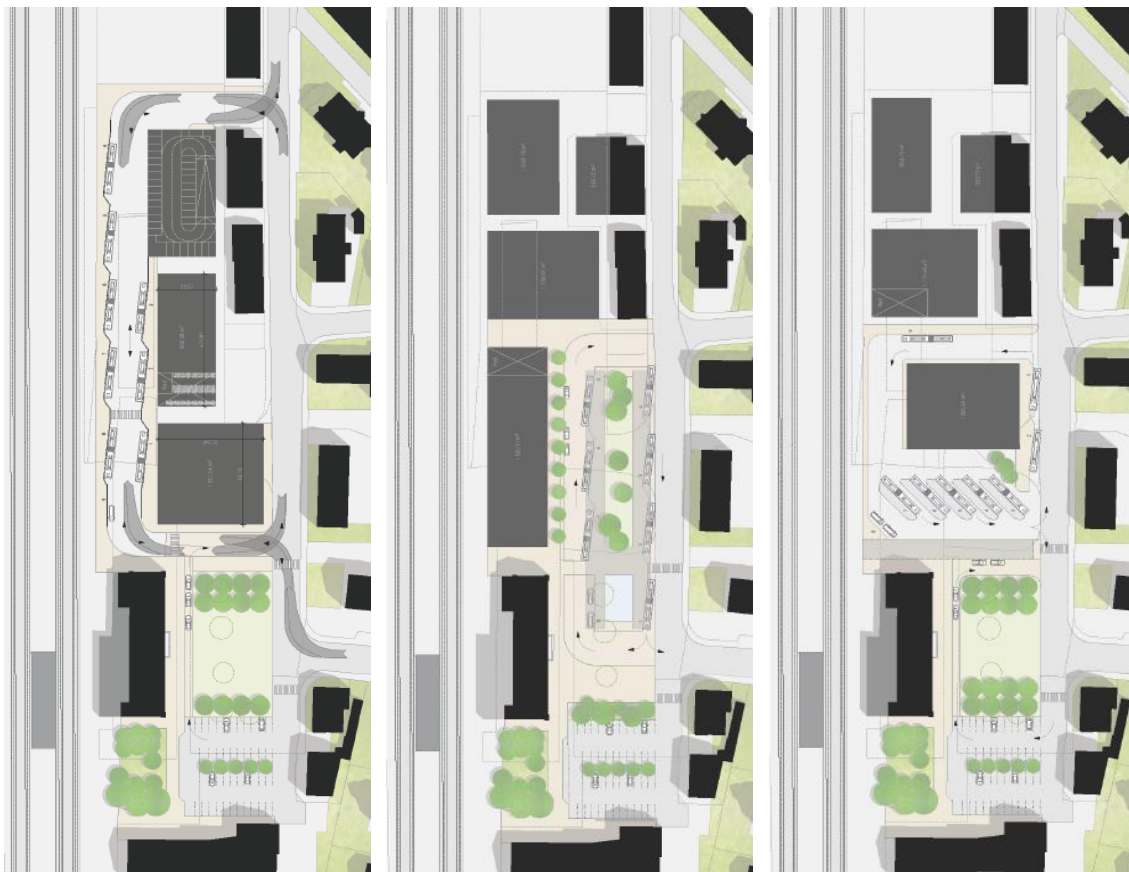


Abb. 6: Beispielhaft jeweils eine untersuchte Untervariante der Variante 1 (links), der Variante 2 (mittig) und der Variante 3 (rechts)

Variante 1

Anlage des Busbahnhofs längs in N-S-Richtung parallel zu den Gleisen der DB, sodass die Gewerbeflächen zwischen Busbahnhof (westlich) und Eichendorffstraße (östlich) zu liegen kommen. Die Zufahrt des Busbahnhofs wurde an der Eichendorffstraße zwischen Radsport Hermann und Spedition Bader und die Abfahrt nördlich des Bahnhofsvorplatzes angeordnet. Der Aufstellbereich des Busbahnhofs einschließlich der Zu- und Abfahrtsituation entspricht dem Konzept des rechtskräftigen Bebauungsplanes.

Es wurden verschiedene Varianten der Ein-/Aus- bzw. Durchfahrt der Busse untersucht; im Ergebnis sind alle Varianten außer einer Gegenverkehrslösung so platzraubend, dass keine sinnvoll nutzbaren Gewerbeflächen übrig bleiben.

Variante 2

Ableitend aus Variante 1, in der die Lage des Busbahnhofs von der Stadt- und Platzseite betrachtet isoliert erschien, ergaben sich Überlegungen, den Busbahnhof und die Gewerbeflächen zu tauschen. Durch den Tausch rückt der Busbahnhof stärker ins Zentrum und wird damit zu einem prägenden Element der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes, der sich in seinen Grenzen längs in N-S-Richtung entwickelt. Die Gewerbeflächen rücken im Gegenzug an die Schienen und bilden dort einen kompakten Block mit Gewerbebebauung.

Es wurden verschiedene Varianten bzgl. der Positionierung/Ausrichtung der Busaufstellflächen sowie der Gewerbeflächen untersucht; im Ergebnis ermöglichen alle Varianten sinnvoll nutzbaren Gewerbeflächen, allerdings rückt der Bahnhofsvorplatz, der in dieser Variante stark vom Verkehr geprägt wird, in seiner städtebaulichen Bedeutung in den Hintergrund.

Variante 3

Losgelöst von der längs in N-S-Richtung ausgerichteten Anordnung der Bussteige wurde eine Variante erarbeitet in der der Busbahnhof unmittelbar nördlich des Bahnhofsvorplatzes situiert wurde, im Wesentlichen an derselben Stelle, an der er im Bestand bereits zu liegen kommt.

Die Seitens der Stadt gewünschten Gewerbeflächen, die die geforderten Flächengrößen aufweisen, werden nördlich des Busbahnhofs angeordnet, sodass der Busbahnhof im Norden auch baulich gefasst ist. Zudem wird mit dieser Variante die gewünschte städtebauliche Bedeutung des Bahnhofsvorplatzes aufrechterhalten.

Ableitend aus den zahlreichen Varianten der städtebaulichen Machbarkeitsstudie wurde die Variante 3, die am überzeugendsten den Anforderungen der Stadt Sonthofen sowie aller betroffenen Nutzergruppen gerecht werden kann, weiter ausgearbeitet.

4.4 Sonstige städtebauliche Planungen

4.4.1 Sanierungssatzung

Das gesamte Plangebiet befindet sich im förmlich festgesetzten Sanierungsgebiet „Innenstadtbereich Sonthofen“, das seit dem 02.12.1997 rechtskräftig ist, und insgesamt dreimal geändert/erweitert wurde; rechtskräftig sind die 1. Änderung seit dem 11.06.2003, die 2. Änderung seit dem 11.10.2011, die 3. Änderung seit dem 25.03.2014.

4.4.2 Einzelhandelskonzept

Der südliche Teilbereich des Plangebietes, der sowohl das bestehende Bahnhofsgebäude als auch die Gewerbefläche GE 3 umfasst, befindet sich gemäß dem derzeit in Aufstellung stehenden neuen Einzelhandelskonzept der Stadt Sonthofen im Zentralen Versorgungsbereich (ZVB).

5. ZIEL UND ZWECK DER ÄNDERUNG

Nach wie vor ist es Ziel der Planung im Sinne eines flächensparenden und sinnvollen Umgangs mit Grund und Boden die verfügbaren und mindergenutzten Flächen im Innenbereich optimal zu nutzen. Um dieser Zielsetzung zu entsprechen, werden im Zuge der vorliegenden 1. Änderung die Verkehrsflächen, die für den Busbahnhof benötigt werden, auf das zwingend erforderliche Maß reduziert. Die in Folge dieser Reduktion gewonnenen Flächen sollen einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden, um dadurch wiederum Flächenausweisungen im Außenbereich zu minimieren. Ein weiteres weiterhin gültiges Planungsziel ist die Gewährleistung einer städtebaulich geordneten Entwicklung des vorhandenen Bahnhofstandortes durch eine städtebaulich sinnvolle Ergänzung der Bebauung, die eine Aufwertung des Bahnhofsumfeldes sowie des neuen Mobilitätszentrums bewirkt.

Ziele, die mit der vorliegenden 1. Änderung zusätzlich zu den bestehenden Zielen des rechtskräftigen Bebauungsplanes angestrebt werden, sind vor allem:

- Anpassung des Busbahnhofs auf die sich in den letzten Jahren veränderten Anforderungen (insb. bzgl. der Bussteiganzahl) durch
 - o Reduktion der Verkehrsfläche auf das zwingend erforderliche Maß und
 - o optimierte Anordnung der Aufstellbereich einschl. deren Überdachung.
- Schaffung von zusätzlichen Gewerbeflächen / Ermöglichung einer baulichen Nachverdichtung im Innenstadtbereich im Sinne eines schonenden Umgangs mit Grund und Boden (Nutzung von Flächen im Innenbereich vor Zersiedlung der Landschaft im Außenbereich) unter Berücksichtigung des baulichen Umfeldes.
- Schaffung von Flächen zur kurz- bis mittelfristigen Realisierung eines Parkhauses im unmittelbaren Anschluss an das Mobilitätszentrum zur reibungslosen Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) für den Fall, dass die bisher für ein Parkhaus vorgesehene Fläche westlich der Bahngleisanlage auch langfristig gesehen nicht vom Bahnhof zugänglich ist (die Herstellung eines Zugangs zur Bahnsteigunterführung von Westen ist nicht abschätzbar).
- Ermöglichung einer Kinoansiedlung zur Belebung der Innenstadt und zur Stärkung der Stadt Sonthofen in ihrer Funktion als gemeinsames Oberzentrum mit Immenstadt im Allgäu.
- Beabsichtigung einer unmittelbaren Anbindung des Busbahnhofs an die Bahnsteige durch Realisierung einer Unterführung nördlich des Bahnhofsgebäudes.
- Stärkere Nutzung von Synergieeffekten zwischen den hier geplanten Nutzungen (Bahnhof, Busbahnhof, Kino, Parkhaus, Gewerbe/Dienstleistung etc.).
- Berücksichtigung der mit der Planung einhergehenden Lärmemissionen.
- Anteilige Erhaltung bestehender Grün- und Gehölzstrukturen.

6. PLANUNGSKONZEPT

Wie unter Pkt. 4.3 aufgeführt wurden in den letzten Jahren aufgrund der sich geänderten Anforderungen an das Mobilitätszentrum unterschiedliche Varianten zur Neuordnung des Mobilitätszentrums untersucht. Diese wurden vom beauftragten Architekturbüro, das im Jahr 2013 den städtebaulichen Wettbewerb „Mobilitätszentrum Bahnhof“ gewonnen hatte, durchgeführt. Die vorliegende 1. Änderung basiert nun auf der Lösungsvariante, die neben einem optimalen Organisationablauf des Mobilitätszentrums auch einen mit den hier bestehenden und geplanten Nutzungsstrukturen angemessenen Städtebau erreicht.

Busbahnhof:

Das städtebauliche Konzept sieht vor, den Busbahnhof nördlich des Bahnhofsvorplatzes anzuordnen. Dabei wird ein Bussteig unmittelbar an den Bahnsteig nördlich des Bahnhofsgebäudes positioniert, fünf weitere Bussteige werden auf selber Höhe Richtung Eichendorffstraße angeordnet. Zwei weitere Bushaltestellen werden unmittelbar entlang der Eichendorffstraße (z.T. auf Höhe des GE 3) platziert. Die Anordnung ermöglicht die Realisierung eines kompakten Busbahnhofs.

Um ein zügiges Umsteigen zwischen Bus und Bahn zu ermöglichen, ist es vorgesehen, zwischen den Bussteigen und dem bestehenden Bahnhofsgebäude eine Fußgängerunterführung zu realisieren, die auch eine schnelle Anbindung an den Bahnsteig B ermöglicht. Mittel- bis langfristig wird hier auch ein Zugang zur Bahnunterführung von Westen angestrebt.

Die Erschließung ist nach wie vor im Einbahnverkehr beabsichtigt; jedoch erfolgt die Zufahrt zum Busbahnhof nicht mehr nördlich des Betriebsstandortes „Radcenter Hermann“, sondern auf Höhe der Blumenstraße; die ursprüngliche Zufahrt zum Busbahnhof dient nun der Erschließung der Gewerbeflächen GE 1 und GE 2. Im Bereich der nördlichen Busbahnhofszufahrt sowie an der Eichendorffstraße werden zudem noch zwei Behelfsbushaltestellen vorgesehen, die bei Bedarf angefahren werden können.

Aufgrund der Verlagerung der Kurzzeitstellplätze südlich des Bahnhofsvorplatzes erhöht sich zudem die Verkehrssicherheit im Bereich des Busbahnhofs, da weder mit LKWs noch mit PKWs Begegnungsverkehr entsteht. Bei der ursprünglichen Planung war ausgehend vom Gewerbegebiet und vom Kurzzeitparkplatz sowohl im Einfahrts- als auch im Ausfahrtsbereich Begegnungsverkehr gegeben. Im Zuge der aktuellen Planung entsteht Begegnungsverkehr lediglich mit ausfahrenden Taxis, da die Busbahnhofsausfahrt zugleich als Ausfahrt des Taxiaufstellbereiches dient.

Durch die Verlagerung der Kurzzeitstellplätze Richtung Süden entfällt der bisher geplante Biergarten, sodass sich der Bahnhofsvorplatz gegenüber dem rechtskräftigen Bebauungsplan reduziert. Trotz der Verkleinerung verbleibt eine ausreichend große Fläche für die Nutzung des Bahnhofsvorplatzes, die unter einer anteiligen Berücksichtigung des Gehölzbestandes entsprechend ihrer künftigen Funktion repräsentativ gestaltet werden soll. Der Bahnhofsvorplatz behält weiterhin einen räumlichen Bezug mit einer guten städtebaulichen Wirkung Richtung Bahnhofstraße / Innenstadt. Trotz der Verlegung der Kurzzeitstellplätze weiter Richtung Süden bleiben aufgrund des verkleinerten und kompakten Busbahnhofs kurze Fußwegbeziehungen auch zwischen MIV und ÖPNV bestehen.

Die für die Umsetzung des Busbahnhofs benötigten Flächen sind zum Großteil im Eigentum der Stadt Sonthofen. Jedoch ist für die Erschließung des Bahnhofs auch

eine Teilfläche der privaten Fl.Nr. 805/1 erforderlich. Um die verkehrstechnische Erschließung sicherzustellen, ist die Überplanung dieser privaten Fläche zwingend erforderlich; eine verkehrstechnisch optimale Erschließung des Busbahnhofs ist, ohne auf private Flächen einzugreifen, nicht realisierbar. Als Gegenzug für den Flächeneingriff wird dem Eigentümer der Fl.Nr. 805/1 eine Flächenvergrößerung Richtung Westen auf Höhe des nördlichen Bestandsgebäudes angeboten, die den Eingriff (trotz Verkleinerung der gewerblichen Fläche gegenüber dem rechtskräftigen Bebauungsplan) immer noch um ein Vielfaches übersteigt.

Stellplatzsituation:

Der Kurzzeitparkplatz, der neben 38 Kurzzeitstellplätzen (davon 5 Behindertenstellplätze und 2 „Kiss&Ride“-Stellplätze) für PKW auch insg. 5 Zweiradstellplätze bereithält, ist südlich des Bahnhofsvorplatzes angeordnet. Die Erschließung erfolgt im Einbahnverkehr mit der Zufahrt im Norden und der Ausfahrt im Süden. Die Zufahrt des Kurzzeitparkplatzes dient zugleich auch als Zufahrt der Taxis zu ihrem Aufstellbereich, der zwischen dem Bahnhofsvorplatz und dem Bahnhofsgebäude liegt. Die Taxiausfahrt erfolgt Richtung Norden, sodass die Taxis die Ausfahrt des Busbahnhofs mitnutzen.

Die für die Realisierung des Kurzzeitparkplatzes benötigten Flächen befinden sich zum Großteil im Privateigentum (Teilfläche der Fl.Nr. 702). Bereits mit dem ursprünglichen Bebauungsplan wurde in dieses Grundstück eingegriffen (bisher vorgesehene Nutzungen: Biergarten, Stellplätze, Fußgängerbereich). Um auch weiterhin eine geordnete städtebauliche Struktur, die mit dem Bahnhofsumfeld im Einklang steht, gewährleisten zu können, ist auch weiterhin die Überplanung der privaten Fl.Nr. 702 erforderlich. Die mit der Änderung beabsichtigte Planung geht nach wie vor mit den groben Vorstellungen des Grundstückseigentümers einher.

Im Zuge der Änderungen sollen auch die bisher südlich des Bahnhofsgebäudes vorgesehenen „Bike&Ride“-Stellplätze weiter Richtung Westen und Südwesten verschoben werden, um die hier bestehende Grünfläche mit zahlreichem großem und altem Baumbestand erhalten zu können. Die neue Positionierung der „Bike&Ride“-Stellplätze auf Flächen der Deutschen Bahn gewährleistet weiterhin kurze Wege und einen einfachen Umstieg auf Bus und Bahn.

Gewerbegebietsfläche:

Durch die Verkleinerung des Busbahnhofs und die neu entstandenen Gewerbeflächen nördlich des Busbahnhofs besteht nun auch die Möglichkeit auf städtischen Grund ein Parkhaus im unmittelbaren Anschluss an das Mobilitätszentrum zu realisieren. Dadurch kann der für den Pendelverkehr benötigte Stellplatzbedarf auch kurz- bis mittelfristig realisiert und damit ein günstiger Umstieg von MIV auf ÖPNV gewährleistet werden. Das Parkhaus dient zugleich dem Stellplatzbedarf der Gewerbeflächen (insbesondere dem geplanten Kino).

Fazit:

Mit der vorliegenden 1. Änderung werden die unterschiedlichen Mobilitätsangebote, die über direkte und kurze Wegebeziehungen miteinander in Verbindung stehen, weiterhin auf engen Raum gebündelt, sodass nach wie vor eine Mobilitätsdrehscheibe mit optimal aufeinander abgestimmten Mobilitätsangeboten entsteht. Das gesamte Bahnhofsumfeld wurde vor allem unter Berücksichtigung städtebaulicher, verkehrstechnischer und grünordnerischer Gesichtspunkte optimiert.

7. BEGRÜNDUNG DER ÄNDERUNG VON FESTSETZUNGEN

7.1 Änderung der planzeichnerischen Festsetzungen

Wie bereits unter Pkt. 4.2 und Pkt. 4.3 aufgeführt ist, umfasst die 1. Änderung lediglich den Teilbereich des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 80, der neben den bestehenden Gewerbeeinheiten (Bestandsbetrieb „Radcenter Hermann“) im Wesentlichen das geplante Mobilitätszentrum festgesetzt hat.

Aufgrund der sich im Laufe der letzten Jahre geänderten Anforderungen an das Mobilitätszentrum wurde eine Neuorganisation des Busbahnhofs erarbeitet, sodass sich die Verkehrsflächen, die für den Busbahnhof benötigt werden, insgesamt reduziert haben. Um den Busbahnhof kompakter zu gestalten und näher an den Bahnhofsvorplatz zu orientieren, wurden die Kurzzeitstellplätze, die bis dato nördlich des Bahnhofsvorplatzes angeordnet waren, südlich vom Bahnhofsvorplatz positioniert.

Die durch die Neuorganisation des Busbahnhofs gewonnenen Flächen sollen in Anlehnung an die im räumlichen Umfeld bereits bestehenden Nutzungen einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden. Neben der Gewerbegebietsfläche, die den Bestandsbetrieb „Radcenter Hermann“ umfasst und die auch in einem etwas größeren Umfang bereits im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 80 als solche festgesetzt war, werden nun noch zwei weitere Gewerbegebietsflächen festgesetzt. Die hier geplanten baulichen Anlagen (u.a. Kinogebäude und Parkhaus) sollen das Mobilitätszentrum zum einen nach Norden hin räumlich fassen und zum anderen in dieses räumlich integriert werden, sodass Synergieeffekte effektiv genutzt werden können.

Aufgrund dessen, dass die Kurzzeitstellplätze nun südlich des Bahnhofsvorplatzes positioniert werden, entfällt der an dieser Stelle im rechtskräftigen Bebauungsplan dargestellte Biergarten. Im Gegenzug wird aber die Grünfläche mit den Bestandsgehölzen, die sich südlich des Bahnhofgebäudes befindet, erhalten. Die an dieser Stelle bisher festgesetzte „Bike&Ride“-Anlage wird nun westlich und südwestlich der bestehenden und bepflanzten Grünfläche festgesetzt.

7.2 Änderung der textlichen Festsetzungen

7.2.1 Art der baulichen Nutzung

Die Art der baulichen Nutzung bleibt innerhalb des Änderungsbereiches entsprechend dem rechtskräftigen Bebauungsplan weiterhin als Gewerbegebiet (GE) gemäß § 8 BauNVO festgesetzt. Jedoch werden die Zulässigkeiten innerhalb der Gewerbeflächen, die der Unterbringung von Nutzungen mit Synergieeffekten für das Mobilitätszentrum dienen sollen, entsprechend der aktuellen Planungsabsicht konkretisiert.

7.2.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wurde im GE bisher durch die Festsetzung der überbaubaren Grundflächenzahl (GRZ) und die Gebäudehöhe (Wand- und Gesamthöhe) bestimmt.

Während im rechtskräftigen Bebauungsplan für alle GE-Flächen eine einheitliche Wand- und Gesamthöhe von 6,1 m und 9,0 m festgesetzt war, werden aufgrund der nun konkreter gewordenen Planungen im Zuge der 1. Änderung die Gebäudehöhe für die drei GE-Flächen differenziert festgesetzt.

Entsprechend dem bestehenden Versiegelungsgrad (einschl. der anthropogen überprägten Flächen) innerhalb des Änderungsbereiches und der bestehenden und künftigen Nutzung als Mobilitätszentrum mit angeschlossenen Kino (im GE 3),

Parkhaus (im GE 2) sowie sonstigen gewerblichen Nutzungen (im GE 2 und GE 3) wird die höchstzulässige GRZ im GE von bisher 0,8 auf 1,0 erhöht. Damit liegt die jetzt höchstzulässige GRZ im GE zwar über der Obergrenze gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO, dies ist jedoch vor dem Hintergrund des bestehenden Versiegelungsgrades (einschl. der anthropogen überprägten Flächen) und der bestehenden sowie geplanten Nutzungen gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO als städtebaulich verträglich und nachvollziehbar zu werten. Die Erhöhung der GRZ auf 1,0 ist insb. im GE 3 erforderlich, um hier das beabsichtigten Kinogebäude, das sich über die gesamte GE-Fläche erstrecken soll, realisieren zu können.

7.2.3 Bauweise, Grenzabstände

Die festgesetzte abweichende Bauweise wurden beibehalten.

Aufgrund der aktuellen Planungsabsichten werden die Festsetzungen zu den Abstandsflächen für das GE 2 und für den Bereich des Busbahnhofes (Überdachung der Bussteige) von der regulären Abstandsflächenregelung der BayBO dahingehend abweichend festgesetzt, dass an den mit Planzeichen „Baugrenze mit Abstandsflächenregelung gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB“ kenntlich gemachten Baugrenzen keine Abstandsflächen einzuhalten sind; die Rechtsgrundlage hierfür ist § 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB. Sofern die überbaubaren Grundstücksflächen baulich ausgeschöpft werden, betrifft diese abweichende Festsetzung im Bereich des Busbahnhofes lediglich die Westseite der Bussteig-Überdachung und im Bereich des GE 2 lediglich die westliche und die südöstliche Gebäudefassade.

Der Verzicht auf die Einhaltung von Abstandsflächen Richtung Westen, d.h. zur aktiven Bahngleisanlage der Deutschen Bahn AG ist städtebaulich vertretbar, da auf diesen Flächen (Bahngleise und Bahnsteige) keine Bebauung seitens der Deutschen Bahn AG zu erwarten ist, die durch die Abstandsflächenabweichung negativ beeinträchtigt werden würde.

Der Verzicht auf die Einhaltung von Abstandsflächen Richtung Osten ist städtebaulich vertretbar, da mit der 1. Änderung zwischen den Baugrenzen des GE 2 und des GE 1 an den schmalsten Stellen ein Abstand von insg. 6,0 m und 7,0 m eingehalten wird und sich damit gegenüber den regulär einzuhaltenden Abstandsflächen nach BayBO, die in Gewerbegebieten eine Tiefe von 0,25 H betragen müssen, keine Nachteile auf die Belichtungssituation der hier möglichen Nutzungen ergeben. Die nachbarschaftlichen Belange (Brandschutz, Belichtung, Belüftung und sozialer Frieden) sowie gesunde Arbeitsverhältnisse werden weiterhin gewahrt.

Allerdings fallen bei Ausschöpfung der Baugrenzen die Abstandsflächen auf Fremdgrund, d.h. auf die Grundstücke des GE 1 und die Grundstücke der Deutschen Bahn AG; in diesem Fall müssen die jeweiligen Grundstückseigentümer einer Abstandsflächenübernahme zustimmen.

7.2.4 Gestaltungsfestsetzungen

Die bisher rechtskräftigen Festsetzungen zur baulichen Gestaltung der Gebäude werden weitestgehend unverändert aufrechterhalten.

Aufgrund der beabsichtigten Ausweitung der gewerblichen Bauflächen, die sich auch gestalterisch möglichst optimal in das räumliche Umfeld integrieren sollen, wurde festgesetzt, dass Gebäude ab einer Gesamtlänge von mehr als 25 m gestalterisch gegliedert werden müssen. Die Gliederung kann bspw. durch einen Versatz der Außenwände im Grundriss oder in der Gesamthöhe, durch die Materialwahl oder durch die Farbgestaltung der Außenwände erfolgen; alternativ können ungegliederte fensterlose Außenwände auch mit Kletterpflanzen begrünt werden.

Zudem wurde bei den Festsetzungen bzgl. der Werbeanlagen hinsichtlich der geplanten Kinoansiedlung die Höchstgrenze der Werbefläche je Fassadenseite von bisher 10 % auf 25 % erhöht; diese Erhöhung gilt jedoch nur für das Gebäude mit einer Kinonutzung, da derartige Nutzungen eine entsprechende Anzahl an Werbeflächen benötigen. Aufgrund der Beibehaltung der übrigen Festsetzungen zu Werbeanlagen (u.a. Ausschluss von grellen, bewegten, leuchten und blinkenden Werbeanlagen) ergeben sich durch diese Flexibilisierung keine negativen Auswirkungen auf die benachbarte Bebauung.

Bisher waren im Gewerbegebiet Einfriedungen bis zu einer Höhe von 2,0 m zugelassen. Aufgrund der nun entstandenen Erweiterung der Gewerbeflächen und der darauf beabsichtigten Nutzungen werden Einfriedungen im Änderungs-bereich gänzlich ausgeschlossen, um eine Integration der Gewerbeflächen mit dem Mobilitätszentrum zu erreichen.

8. IMMISSIONSSCHUTZ

8.1 Bewertung der Verkehrslärmimmissionen

Es werden an den relevanten Immissionsorten die Orientierungswerte des Beiblattes 1 zur DIN 18005, Teil 1 "Schallschutz im Städtebau, Berechnungsverfahren" zur Tagzeit und zur Nachtzeit überschritten.

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) werden an den relevanten Immissionsorten zur Tagzeit und zur Nachtzeit ebenso überschritten.

Es sind passive Schallschutzmaßnahmen zur Erfüllung der Anforderungen erforderlich.

8.2 Anforderungen an den aktiven Schallschutz

Es werden keine aktiven Schallschutzmaßnahmen verwirklicht.

Das Plangebiet wird als Gewerbegebiet ausgewiesen. Somit ist keine Schutzwürdigkeit des Plangebietes zur Nachtzeit gegeben.

8.3 Festsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen

Zur Sicherung der Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse wurden nach § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB zur Vermeidung oder Minderung von schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG die baulichen und sonstigen technischen Vorkehrungen (maßgebliche Außenlärmpegel usw.) festgesetzt.

Bei Änderung und Neuschaffung von schutzbedürftigen Räumen im Sinne der DIN 4109-1:2016-07 "Schallschutz im Hochbau - Teil 1: Mindestanforderungen" (z.B. Unterrichtsräume, Büroräume) sind die sich aus den festgesetzten maßgeblichen Außenlärmpegeln ergebenden baulichen Schallschutzmaßnahmen zu beachten. Dies bedeutet im Rahmen der Genehmigungsplanung für die einzelnen Gebäude:

- es sind die in der Planzeichnung eingetragenen maßgeblichen Außenlärmpegel heranzuziehen
- in Verbindung mit der DIN 4109-1:2016-07, „Anforderungen an die Luftschalldämmung zwischen Außen und Räumen in Gebäuden“, Abschnitt 7.2 in der bauaufsichtlich eingeführten E DIN 4109-1/A1:2017-01 Schallschutz im Hochbau - Teil 1: Mindestanforderungen; Änderung A1" ergeben sich die Mindestanforderungen für die Schalldämm-Maße der Außenbauteile

8.4 Gewerbe

Nach § 1 Abs. 6 Baugesetzbuch sind bei der Aufstellung von Bebauungsplänen insbesondere die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen.

Nach § 50 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (BImSchG) sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Artikels 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete, sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden.

Um zu beurteilen, ob durch die zukünftige Nutzung des Bebauungsplangebietes als Gewerbegebiet diese Anforderungen für die schützenswerte Bebauung hinsichtlich des Schallschutzes erfüllt sind, können die Orientierungswerte des Beiblattes 1 zur DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau", Teil 1 herangezogen werden.

Die Definition der schützenswerten Bebauung richtet sich nach der Definition im Beiblatt 1 zur DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau" und nach der TA Lärm "Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm", vom 26.08.1998, geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017, Anhang A.1.3 "Maßgeblicher Immissionsort". Im Rahmen der Bauleitplanung sollen die im Beiblatt 1 zur DIN 18005, Ausgabe: Mai 1987 vorgegebenen Orientierungswerte möglichst nicht überschritten werden. Die Kommune als Planungsträgerin gibt durch die Festsetzung von zulässigen Lärmemissionskontingenten vor, welche Lärmemissionen zukünftig aus dem Bebauungsplangebiet emittiert (abgestrahlt) werden dürfen. Auf Basis von normierten Rechenmethoden ergeben sich dann zulässige Lärmimmissionen (auch als Immissionsrichtwert-Anteile bezeichnet) an den umliegenden schutzbedürftigen Nutzungen (z.B. Wohngebäuden, Schulen usw.), die sich an dem Immissionsniveau orientieren. Unter Immissionsniveau sind die Lärmimmissionen zu verstehen, welche zukünftig zulässig sein sollen. Aus Sicht des Immissionsschutzes kann dabei auch ein Immissionsniveau unterhalb der Orientierungswerte durch die Kommune angestrebt werden. Dies ist z. B. dann angezeigt, wenn "auf der grünen Wiese" ein neues Gewerbegebiet ausgewiesen wird und weitere Gewerbegebiete geplant sind oder ein vorhandenes Wohngebiet als besonders schutzbedürftig eingestuft wird. Um wie viel dB(A) die Orientierungswerte unterschritten werden, legt die Kommune fest und richtet sich nach den jeweils vorliegenden Gegebenheiten.

Ebenso kann durch die Kommune ein Immissionsniveau oberhalb der Orientierungswerte im Rahmen sachgerechter Abwägung zugelassen werden. Dies ist z.B. dann möglich, wenn bereits Lärmimmissionen als Vorbelastung an den umliegenden schutzbedürftigen Nutzungen einwirken. Für die maximale Höhe des vorgesehenen Immissionsniveaus gibt es keine gesetzlichen Vorgaben. Als "Orientierung" kann auf die TA Lärm vom 26.08.1998, geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017 und die Verkehrslärmschutzverordnung (Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, 16. BImSchV, 12. Juni 1990) zurückgegriffen werden.

8.5 Zulässige Lärmemissionen nach der DIN 45691:2006-12

Um eine Überschreitung der zu Grunde zu legenden Gewerbelärmimmissionen an der schützenswerten Bebauung zu verhindern, wurden Emissionskontingente für das

Bebauungsplangebiet festgesetzt. Die Festsetzung erfolgte nach der DIN 45691:2006-12 "Geräuschkontingentierung". Um der hier erforderlichen hohen Genauigkeit gerecht zu werden, sind die Berechnungen (in Abweichung zur DIN 45691) mit einer Nachkommastelle genau durchzuführen.

Als Einfallswinkel ist von 360 Grad auszugehen. Somit ist festgelegt, dass z.B. die Eigenabschirmung einer Gebäudefassade eines betrachteten Wohngebäudes nicht herangezogen wird.

Erstreckt sich die Betriebsfläche eines Vorhabens über mehrere Teilflächen, so ist dieses Vorhaben dann zulässig, wenn der sich ergebende Beurteilungspegel nicht größer ist als die Summe der sich aus den Emissionskontingenten ergebenden Immissionskontingente. Es werden somit alle Immissionskontingente $L_{IK,i,j}$ aus den Teilflächen (i) an den relevanten Immissionsorten (j) ermittelt und logarithmisch aufsummiert.

Die Festsetzung von Emissionskontingenten in Gewerbegebieten ist nach § 1 Abs. 4 Baunutzungsverordnung zur Konkretisierung der besonderen Eigenschaften der Betriebe und Anlagen im Bebauungsplangebiet möglich.

Somit werden die umliegenden schützenswerten Bebauungen vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen geschützt. Ferner kann eine gerechte Verteilung der zulässigen Lärmemissionen auf das gesamte Bebauungsplangebiet sichergestellt werden.

Durch die Gliederung hinsichtlich der Emissionseigenschaften (§1, Abs. 4 BauNVO) wird somit geregelt, welche Schallemissionen die Betriebe und Anlagen aufweisen dürfen. Mit dem festgesetzten Rechenverfahren ergibt sich dann auf dem Ausbreitungsweg für die umliegenden schützenswerten Nutzungen der jeweilige Immissionsrichtwert-Anteil. Rechtlich umstrittene Bezüge zu Gegebenheiten außerhalb des Plangebietes (Dämpfungen, Immissionsorte usw.) sind somit in diesem Bebauungsplan nicht erforderlich.

Als Bezugsfläche ist die in der Planzeichnung als Gewerbegebiet dargestellte Grundstücksfläche heranzuziehen.

Es ist im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berechnen, welcher Immissionsrichtwert-Anteil ($L_{IK,i,j}$) sich für die jeweilige Teilfläche ergibt. Ferner ist zu berechnen, ob die zu erwartenden Lärmemissionen des sich ansiedelnden Betriebes Beurteilungspegel verursachen, die unterhalb der Immissionsrichtwert-Anteile liegen. Dies gilt für Vorhaben, deren Beurteilungspegel um weniger als 20 dB(A) unter dem Immissionsrichtwert liegen. Es wurden von dem Wert von 15 dB(A) entsprechend der DIN 45691 abgewichen, damit das Relevanzkriterium an den relevanten Immissionsorten unter dem Immissionskontingent liegt.

Dabei ist sicherzustellen, dass die Emissionskontingente nur einmalig herangezogen bzw. nicht doppelt vergeben werden dürfen. Dies könnte z.B. durch eine Auflage oder Bedingung im Genehmigungsbescheid erfolgen.

Im Rahmen eines nachfolgenden Genehmigungsverfahrens (nach BImSchG, Bau-recht usw.) muss der Antragsteller die jeweiligen schalltechnischen Anforderungen, entsprechend dem in dem Genehmigungsverfahren einschlägigen Regelwerk (z.B. TA Lärm), nachweisen. Somit ist beispielsweise zusätzlich die Einhaltung der Anforderungen der TA Lärm hinsichtlich tieffrequenter Geräusche im Genehmigungsverfahren zu prüfen.

Es sind alle Lärmemissionen maßgeblich, die entsprechend dem jeweiligen Regelwerk im Genehmigungsverfahren einzustellen sind. Dies sind z.B. bei einem Genehmigungsverfahren nach BImSchG alle Lärmemissionen von ortsfesten und beweglichen Anlagen auf dem Betriebsgelände (z.B. Lärmemissionen von PKW- und

LKW-Fahrvorgängen auf dem Betriebsgelände, Lärmemissionen von Fahrvorgängen auf Schienenanlagen, Lärmemissionen von Be- und Entladevorgängen von LKW auf dem Betriebsgelände, Lärmemissionen von Beschallungsanlagen, menschliche Stimmen usw.).

Dabei besteht keinerlei Zusammenhang zwischen der genauen Lage der Schallquelle und den flächenhaft verteilten Emissionskontingenten. Der Eigentümer der Fläche (und somit der Emissionskontingente) kann diese frei verteilen. Einzig wichtig dabei ist, dass er sein Emissionskontingent nicht überschreitet. Somit ist sichergestellt, dass an den umliegenden schutzbedürftigen Nutzungen nur die Lärmimmissionen entstehen, die die Kommune als Abwägungsgrundlage zugrunde gelegt hat.

Zur Berechnung der zulässigen Immissionskontingente sind nur die schutzbedürftigen Räume in Gebäuden (bzw. bei unbebauten Flächen oder bebauten Flächen, die keine Gebäude mit schutzbedürftigen Räumen enthalten, an dem am stärksten betroffenen Rand der Fläche, wo nach dem Bau- und Planungsrecht Gebäude mit schutzbedürftigen Räumen erstellt werden dürfen) außerhalb des Bebauungsplangebietes heranzuziehen. Die Definition der schutzbedürftigen Räume richtet sich nach der Definition der TA Lärm "Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm", vom 26.08.1998, geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017, Anhang A.1.3 "Maßgeblicher Immissionsort". Ein Nachweis der Einhaltung der zulässigen Immissionskontingente innerhalb des Plangebietes (z.B. an Bürogebäuden) ist nicht erforderlich. Der Schutzanspruch innerhalb des Plangebietes an benachbarten Grundstücken richtet sich ausschließlich nach der TA Lärm "Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm", vom 26.08.1998, geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017.

Hinweis: Bei der Berechnung der tatsächlichen Immissionen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens können auch Dämpfungen und Abschirmungen entsprechend der DIN ISO 9613-2 Akustik, Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien; Teil 2: „Allgemeines Berechnungsverfahren“ berücksichtigt werden.

Die Beurteilungszeiträume tagsüber und nachts beziehen sich jeweils auf die Definition dieser Zeiträume in der TA Lärm "Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm", vom 26.08.1998, geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017.

8.6 Lärmschutzgutachten im Genehmigungsverfahren

In der Satzung wurde der Hinweis aufgenommen, dass bei der Neuerrichtung und Änderung von Bauvorhaben bzw. im Genehmigungsverfahren und Genehmigungsfreistellungsverfahren mit der Genehmigungsbehörde abzustimmen ist, ob ein gutachterlicher Nachweis der Einhaltung der sich aus der Satzung ergebenden Lärmimmissionen erforderlich ist. Dies gilt auch in Genehmigungsfreistellungsverfahren. Dieser Hinweis ist keine Grundlage der Abwägung, sondern soll sicherstellen, dass die Bauwerber sich frühzeitig mit der Genehmigungsbehörde in Verbindung setzen, um die Erforderlichkeit der Begutachtung abzuklären. Somit kann eine zeitliche Verzögerung im Genehmigungsverfahren im Sinne des Bauwerbers vermieden werden.

8.7 Gliederung des Bebauungsplanes

Es werden für alle Teilbereiche des Bebauungsplanes unterschiedliche Emissionskontingente festgesetzt. Dieses erfolgte, da hier im Einwirkungsbereich bereits Lärmemissionen aus verschiedenen gewerblichen Betrieben einwirken.

Somit liegt eine Gliederung nach §1 Absatz 4 Satz 1 Nr. 2 BauNVO als Rechtsgrundlage für die Festsetzung der Lärmkontingente vor.

Es wird das Plangebiet entsprechend der Lärmemissionseigenschaft gegliedert. Somit gibt es einen Teilbereich für Betriebe und Anlagen die weniger Lärm emittieren dürfen als der andere Teilbereich. Die tatsächliche Verteilung der Schallleistungspegel ist hiervon nicht betroffen, da es für die Anwohner nicht entscheidend ist, ob ein Betrieb eine laute Schallquelle besitzt, diese aber gut abgeschirmt hat, oder ob leisere Schallquellen ungehindert den Schall zu den Immissionsorten emittieren. Entscheidend ist alleine, welche Lärmbelastungen entstehen. Diese zulässigen maximalen Lärmemissionen werden durch die Festsetzung der Geräuschkontingente nach der DIN 45691 "Geräuschkontingentierung" geregelt (hier ist Lärm mit Geräusch gleichzusetzen).

Diese Festsetzung regelt die bauplanungsrechtliche Obergrenze. Dies bedeutet somit, dass nicht alle Betriebe oder Anlagen diese Obergrenze ausschöpfen werden. Die Gliederung erfolgt vielmehr hinsichtlich der Zulässigkeit.

8.8 Bewertung der Lärmimmissionen

Die Lärmemission ist der Lärm, der von einem Betrieb oder von einer Fläche mit Emissionskontingenten ausgehen darf bzw. ausgeht.

Die Lärmimmission ist der Lärm, der an einem Immissionsort (z.B. Wohngebäude) ankommt oder ankommen darf.

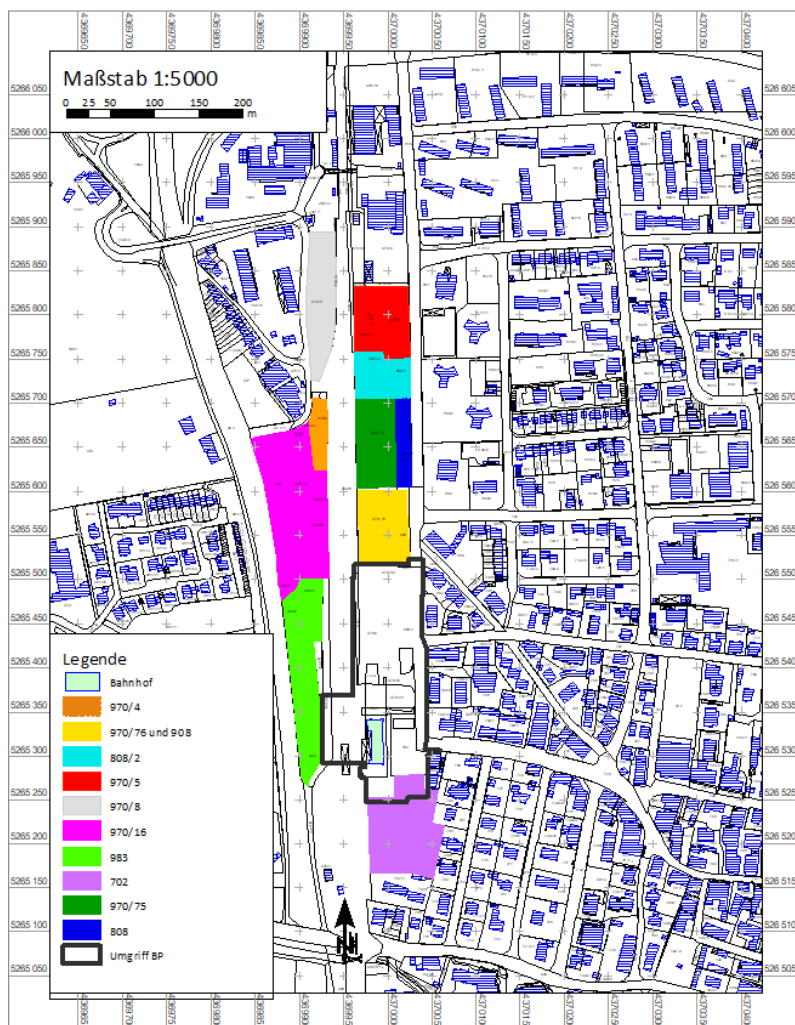
Als Vorbelastung ist die Lärmimmission am jeweiligen Immissionsort definiert, die durch bestehende Gewerbebetriebe und durch zulässige Lärmemissionen aus umliegenden Bebauungsplangebietern (z.B. flächenbezogene Schallleistungspegel in Gewerbe- und Industriegebieten) verursacht werden.

Als Zusatzbelastung ist die Lärmimmission am jeweiligen Immissionsort definiert, die bei Ausschöpfung der festgesetzten Emissionskontingente immitiert werden darf.

Die Gesamtbelastung ist die logarithmische Summe aus Vorbelastung und Zusatzbelastung (z.B. 52,6 dB(A) plus 50,5 dB(A) = 54,7 dB(A)).

8.9 Bewertung der Vorbelastung durch vorhandenen u. zulässigen Gewerbelärm

Folgende Vorbelastungen aus dem Stadtgebiet Sonthofen wurden berücksichtigt:



8.10 Bewertung der gewerblichen Gesamtlärmimmissionen

Wie der Untersuchungsbericht der BEKON Lärmschutz & Akustik GmbH mit der Bezeichnung LA11-145-G03-01 vom 12.09.2019 aufzeigt, werden die Orientierungswerte des Beiblattes 1 zur DIN 18005, Teil 1, "Schallschutz im Städtebau, Berechnungsverfahren", an der vorhandenen Wohnbebauung eingehalten.

Die Orientierungswerte des Beiblattes 1 zur DIN 18005 für Gewerbelärm stimmen mit den Immissionsrichtwerten der TA Lärm "Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm", vom 26.08.1998, geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017 überein.

(Die Lage der Immissionsorte IO ist der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan mit der Bezeichnung LA11-145-G03-01 vom 12.09.2019 der BEKON Lärmschutz & Akustik GmbH zu entnehmen.)

1. Vorhandene bzw. mögliche Wohnbebauung (IO01 bis IO 04, IO 07, IO62)

Es werden auch unter Beachtung der Summenbildung die für ein allgemeines Wohngebiet vorgegebenen Orientierungswerte von tagsüber 55 dB(A) und nachts 40 dB(A) eingehalten.

Die sich so ergebende zusätzliche Lärmbelastung wird als zumutbar angesehen.

2. Mögliche Wohnbebauung (IO71)

Es werden auch unter Beachtung der Summenbildung die für ein Mischgebiet vorgegebenen Orientierungswerte von tagsüber 60 dB(A) und nachts 45 dB(A) eingehalten.

Die sich so ergebende zusätzliche Lärmbelastung wird als zumutbar angesehen.

3. Vorhandene gewerbliche Bebauung (IO 05, IO 06 und IO 53)

Es werden auch unter Beachtung der Summenbildung die für ein Gewerbegebiet vorgegebenen Orientierungswerte von tagsüber 65 dB(A) und nachts 50 dB(A) eingehalten.

Die sich so ergebende zusätzliche Lärmbelastung wird als zumutbar angesehen.

8.11 Planbedingter Fahrverkehr auf öffentlichen Verkehrswegen

Da ein bestehendes Bebauungsplangebiet sowie bestehende Gewerbegebietsflächen überplant werden, ist es unabhängig von der Aufstellung von diesem Bebauungsplan, welcher Fahrverkehr auf öffentlichen Verkehrswegen auftritt.

Die Erschließung ist über die Eichendorffstraße geplant.

Die mögliche Beeinträchtigung an den Verkehrswegen liegt im Rahmen der allgemein üblichen Schwankungsbreite des Fahraufkommens auf öffentlichen Verkehrswegen und wird als zumutbar angesehen.

9. VER- UND ENTSORGUNG

Die Ver- und Entsorgung (Wasser, Abwasser, Strom, Telekommunikation, Müllabfuhr etc.) ist innerhalb des Änderungsbereiches bereits sichergestellt bzw. kann für die geplante Neubebauung durch Heranführen neuer Leitungen an das bestehende Versorgungsnetz sichergestellt werden.

10. ENERGIE

Bauleitpläne sollen nach § 1 Abs. 5 Satz 2 BauGB dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln, auch in Verantwortung für einen allgemeinen Klimaschutz. Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insb. die Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie zu berücksichtigen (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 f BauGB).

Um dem Klimaschutz Rechnung tragen zu können, sind die Eigentümer seit 2009 verpflichtet im Falle eines Neubaus anteilig regenerative Energien zu nutzen. Dies kann unter anderem durch (Grundwasser-)Wärmepumpen, Solaranlagen, Holzpelletkessel geschehen oder durch Maßnahmen, wie z.B. die Errichtung von Photovoltaikanlagen auf den Dachflächen.

Für Photovoltaikanlagen auf Dachflächen ist eine Südausrichtung der Gebäude bzw. der Dachflächen entscheidend. Beim baulichen Konzept können mit einer Südausrichtung der Gebäude auch über die Fensterfronten für solare Gewinne gesorgt

werden. Solare Gewinne lassen sich aber auch ebenso bei der Errichtung von kompakten Baukörpern erzielen.

Solarenergie:

Im Plangebiet liegt das Jahresmittel der Sonnenscheindauer zwischen 1650 h/Jahr und 1749 h/Jahr und der Globalstrahlung zwischen 1165 und 1179 kWh/m². Diese Werte liegen im Vergleich zum bayerischen Durchschnitt im Mittelfeld, woraus sich eine gute Eignung für die Nutzung von Solarthermie oder Photovoltaik ergibt.

Im Plangebiet sowie in seinem räumlichen Umfeld wird Sonnenenergie durch Photovoltaikanlagen auf den Dachflächen der Gebäude bisher nur vereinzelt genutzt. Innerhalb des Plangebietes kann die Nutzung von Solarenergie durch die Installation von weiteren Photovoltaikanlagen auf den Dachflächen ausgebaut werden.

Erdgekoppelte Wärmepumpen-Systemen:

Der Baugrund im Plangebiet ist für einen Einsatz von Grundwasserwärmepumpen sowie von Erdwärmekollektoren und -sondenanlagen geeignet; der Einsatz von Erdwärmesondenanlagen bedarf jedoch der Einzelfallprüfung.

11. FLÄCHENSTATISTIK

Geltungsbereich	22.760 m²
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gewerbegebiet (GE) <i>davon überbebaubar</i> ▪ Öffentliche Grünflächen ▪ Verkehrsflächen <i>davon überbaubar (BF - Bussteigüberdachung)</i> <p><i>Verkehrsflächen sind:</i> Straßen Busbahnhof Bahnhof mit Gleisanlage Bahnhofsvorplatz Fuß- und Radwege Parkierungsflächen</p>	<p>5.228 m² <i>4.652 m²</i></p> <p>1.444 m²</p> <p>16.088 m² <i>1.267 m²</i></p>
<p>Bei den o.g. Flächen handelt es sich z.T. um Flächen, die gemäß § 9 Abs. 6 BauGB und gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB unter „Hinweise und nachrichtliche Übernahmen“ aufgeführt sind.</p> <p><i>Das sind folgende Flächen:</i> Busbahnhof (Teilweise) Bahnhof mit Gleisanlage Bahnhofsvorplatz (Teilweise) Fuß- und Radwege (Teilweise) Parkierungsflächen (Teilweise) Grünflächen (Teilweise)</p>	7.328 m²