

**ANLAGE 1 zur Vorlage**  
**Abwägungsvorschlag / Abwägungsprotokoll**  
 (mit Anlagen 1a und 1b Schreiben Anwaltskanzlei Kothe)

Öffentliche Auslegung, Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung vom 20.04.2015 bis 20.05.2015

Lfd. Nr.	Anregungen	Abwägungsvorschlag/- protokoll
01	<b>Regierungspräsidium Freiburg</b> Schreiben vom 12.05.2015	
	<p>Anlässlich der Offenlage des o. g. Bebauungsplanes verweisen wir auf unsere frühere Stellungnahme (Az. 2511 // 14-02599 vom 22.04.2014) zur Planung.</p> <p>Die dortigen Ausführungen gelten sinngemäß auch weiterhin für die modifizierte Planung. Insbesondere die dortigen geotechnischen Hinweise und Anregungen, die bislang entgegen dem Abwägungsergebnis keinen Eingang in die Planunterlagen fanden, sollten beachtet werden: „Nach Geologischer Karte liegt das Plangebiet im Verbreitungsbereich von oberflächennah verwitterten Gesteinen des Unterjuras (Arietenkalk-Formation). Mit lokalen Auffüllungen der vorangegangenen Nutzung ist zu rechnen. Sofern eine Versickerung von Oberflächenwasser geplant bzw. wasserwirtschaftlich zulässig ist, wird wegen der vermutlich geringen Durchlässigkeit die Erstellung eines Versickerungsgutachtens empfohlen. Die bindigen Deckschichten neigen zu saisonalen Volumenänderungen (Schrumpfen bei Austrocknung, Quellen nach Wiederbefeuchtung). Auf eine ausreichende Einbindetiefe der Fundamente und einheitliche Gründungsbedingungen ist daher zu achten. Im obersten Profilabschnitt der Arietenkalke (Grenzbereich zum Obtususton) ist mit der Einschaltung von geringmächtigen, bituminösen Mergelsteinen (Ölschiefen) zu rechnen. Falls Ölschieferlagen in der Baugrubensohle angetroffen werden, sollten diese aufgrund des bekannten Baugrundrisikos (u. U. Baugrundhebung nach Austrocknen des Ölschiefers) durch entsprechenden Mehraushub entfernt werden. Bei geotechnischen Fragen im Zuge der weiteren Planungen oder von Bauarbeiten werden objektbezogene Baugrunduntersuchungen gemäß DIN EN 1997-2 bzw. DIN 4020 durch ein privates, in der Ölschieferthematik erfahrenes Ingenieurbüro empfohlen. Ferner wird darauf hingewiesen, dass im Anhörungsverfahren des LGRB als Träger öffentlicher Belange keine fachtechnische Prüfung vorgelegter Gutachten oder Auszügen daraus erfolgt.“ Bezüglich Ziffer III „Hinweise – Grundwasser“ wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Anhörung als Träger öffentlicher Belange grundsätzlich keine Aussagen zu Erdwärmesonden mehr gemacht werden. Früher wurden in TÖB-Stellungnahmen zu Planungsvorhaben teilweise Angaben zur Möglichkeit des Baus von Erdwärmesonden gemacht, die nach heutigem Kenntnisstand im Einzelfall nicht mehr zutreffend sein können. Diese Angaben sollen bei der Fortführung der Planung gestrichen werden. Die Beurteilung erfolgt im Einzelfall und auf Antrag. Generell wird auf den Leitfaden des Umweltministeriums (2005) sowie die Leitlinien Qualitätssicherung (LQS EWS) des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft vom 07.10.2011 verwiesen.</p>	<p>Die Anregung wurde in die Hinweise zum Bebauungsplan aufgenommen.</p>

Lfd. Nr.	Anregungen	Abwägungsvorschlag/- protokoll
02	<b>Regierungspräsidium Tübingen</b> Schreiben vom 19.05.2015	
	Keine Äußerung aus Sicht der Raumordnung.	Kenntnisnahme
03	<b>Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart</b> Schreiben vom 05.05.2015	
	<p>Vielen Dank für die erneute Beteiligung des Landesamtes für Denkmalpflege als Träger öffentlicher Belange im Rahmen des im Betreff genannten Verfahrens.</p> <p>Gemäß dem Abwägungsprotokoll fanden unsere vorgetragenen Hinweise und Anregungen Eingang in die Planungen.</p> <p>Weitere Anregungen oder Bedenken, die über die unten angefügte Stellungnahme zur ersten Anhörung hinausgehen würden, werden nicht vorgetragen.</p>	Kenntnisnahme
04	<b>Polizeipräsidium Tuttlingen</b> Schreiben vom 20.05.2015	
	<p>Gegen die Änderung des Bebauungsplans in der vorgelegten Form bestehen seitens des Polizeipräsidiums Tuttlingen größtenteils keine Bedenken.</p> <p>Zentrales verkehrliches Thema, wie auch in mehreren Anregungen Privater genannt, ist auch aus verkehrspolizeilicher Sicht die Parkraumproblematik. Zwar hat die Parkraumanalyse des Büros Kölz „kein generelles Parkraumdefizit“ festgestellt, jedoch wurden dabei private Parkflächen voll angerechnet, z. B. die „nur zu max. 40 % ausgelastete (abgeschränkt, d. U.) Fläche der AOK“, die dem öffentlichen Verkehr ja nur eingeschränkt zur Verfügung stehen. Vor diesem Hintergrund unterstützen wir die Absicht, bei den einzelnen Vorhaben die maximalen Ansätze der VwV-Stellplätze zu realisieren und regen dringend an, alle möglichen Parkflächen im öffentlichen Verkehrsraum auszunutzen. Dazu gehören u. E. auch die bestehenden Flächen im westlichen Teil der Mörikestraße, die angesichts der Nähe zur Bahnhofstraße und den Einkaufsmöglichkeiten besonders attraktiv sind. Mit dem geplanten Verkehrsberuhigten Bereich sollen diese zu Gunsten einer besseren Befahrbarkeit für den Lieferverkehr und aus gestalterischen Gründen wegfallen. Dies wird seitens des Polizeipräsidiums Tuttlingen nicht befürwortet, zumal in Bezug auf die Verkehrssicherheit keine Vorteile erkennbar sind, da durch die Kürze dieses Straßenstücks und den sich anschließenden Knick schon jetzt keine hohe Geschwindigkeiten gefahren werden können. Hier würde nur unnötig das Parkproblem verschärft und der Schilderwald vergrößert. Selbstverständlich muss die Straße so gestaltet werden, dass sie verkehrssicher vom Anlieferverkehr befahren werden kann. Um frühzeitige Anhörung bei der verkehrlichen Detailplanung des Nahversorgungszentrums wird gebeten.</p>	<p>Die insgesamt angespannte Stellplatzsituation im Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen in der Karlstraße, Hindenburgstraße und Mörikestraße wurden auch vom Verkehrsplaner insgesamt bestätigt. Daher ist es auch Ziel der Stadt Balingen, die Ausweisung der öffentlichen Stellplätze im Straßenraum insgesamt zu optimieren, wenngleich dies vorliegend nicht ein Bestandteil des eigentlichen Bebauungsplanverfahrens darstellt. Dabei ist aber auch auf den Verkehrsfluss zu achten, der durch im Straßenraum abgestellte Fahrzeuge nicht unnötig behindert werden soll. Die Stadt Balingen wird im Weiteren gemeinsam mit der städtischen Verkehrsbehörde die Angelegenheit zeitnah angehen.</p> <p>Im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren ist die Stadt Balingen vorliegend bestrebt, aufgrund der insgesamt angespannten Parkierungssituation, die Möglichkeiten der VwV-Stellplätze dahingehend zu nutzen, bei den zukünftig beabsichtigten Nutzungen jeweils die max. Stellplatzansätze zu realisieren. So wurde auch bereits im Zusammenhang mit den beiden aktuell geplanten Mehrfamilienwohngebäuden ein gegenüber den Vorgaben der Landesbauordnung erhöhter Stellplatznachweis von 1,5 Stellplätzen/Wohnung gegenüber dem vom Gesetz verlangten nur 1 Stellplatz/Wohnung vorgenommen.</p> <p>In der Mörikestraße ist die Ausweisung bzw. Markierung von Parkierungsflächen innerhalb des dort geplanten Verkehrsberuhigten Bereiches unter Berücksichtigung der Belange des Fußgängerverkehrs vorgesehen. Derzeit ist von 4 bis 5 öffentlichen Stellplätzen auszugehen. Dabei sollen heute bestehende Beeinträchtigungen des Lieferverkehrs im beengten Kurvenbereich ebenfalls angemessen</p>

Lfd. Nr.	Anregungen	Abwägungsvorschlag/- protokoll
		berücksichtigt werden. Der Lieferverkehr zum angrenzenden Bio-Markt erfolgt über die Mörikestraße.
<b>05</b>	<b>Regionalverband Neckar-Alb</b> Schreiben vom 15.04.2015	
	<p>Mit Schreiben vom 07.04.2015 bitten Sie um Stellungnahme zum Bebauungsplan und zu den Örtlichen Bauvorschriften „Karlstraße/Mörikestraße“, Balingen. Damit sollen die Voraussetzungen für die zukünftige städtebauliche Entwicklung und Nutzung des Quartiers festgesetzt werden.</p> <p>Grundlage der Stellungnahme bildet der inzwischen rechtlich verbindliche Regionalplan Neckar-Alb 2013. Der Regionalverband hat mit Schreiben vom 15.04.2014 im Zuge der frühzeitigen Beteiligung bereits eine Stellungnahme abgegeben, die nach wie vor Gültigkeit besitzt. Durch die in der Zwischenzeit vorgenommenen Änderungen ergeben sich aus regionalplanerischer Sicht keine neuen Aspekte. Aus regionalplanerischer Sicht bestehen keine Bedenken und Anregungen.</p>	Kenntnisnahme
<b>06</b>	<b>Landratsamt Zollernalbkreis</b> Schreiben vom 11.05.2015	
	Wasser- und Bodenschutz: Es bestehen keine Bedenken gegenüber der Abwägung.	Kenntnisnahme
	Immissionsschutz/Gewerbeaufsicht: Keine Bedenken und Anregungen.	Kenntnisnahme
	Brandschutz: Die vorgebrachten Auflagen wurden aufgenommen.	Kenntnisnahme
	<p>Abfallwirtschaft: Keine Bedenken. Falls Grundstücke nicht direkt anfahrbar sind, z.B. weil keine ausreichend dimensionierte Straße oder Wendemöglichkeit besteht, müssen die betroffenen Bewohner ihre Abfälle entsprechend den Vorgaben der Abfallwirtschaftssatzung des Zollernalbkreises an der nächstgelegenen Durchfahrtstraße zur Abholung bereitstellen. Insoweit wird angeregt, eine entsprechende Regelung in den Bebauungsplan aufzunehmen oder die betroffenen Grundstückseigentümer davon zu unterrichten.</p>	Kenntnisnahme
	<p>Natur- und Denkmalschutz: Im überplanten Bereich liegen weder rechtskräftig ausgewiesene Biotop noch andere Schutzgebiete. Durch die Planung werden wahrscheinlich kaum umweltrelevante Eingriffe verursacht. Wir hatten aber bereits in der ersten Stellungnahme darauf hingewiesen, dass sich auch hier Chancen zu einer Verbesserung der Umweltsituation durch die Schaffung von einzelnen Baumquartieren oder beispielsweise durch die Begrünung von Flachdächern bieten. Diese Hinweise wurden aus fachlicher Sicht nicht ausreichend berücksichtigt. Die Planung nimmt auch auf den Hinweis, dass im überplanten Bereich einige</p>	Durch Festsetzungen zu den Pflanzgeboten 6.1 bis 6.6 (Dachbegrünungen, Einzelpflanzgebote, usw.) können die gewünschten Verbesserungen der Umweltsituation realisiert werden. Im Zusammenspiel mit Festsetzungen zu der privaten Grünfläche wird entsprechend Rücksicht auf den Baumbestand genommen. Zur Gliederung der Stellplätze auf dem geplanten Parkplatzes der AOK wurden Einzelpflanzgebote eingetragen. Im Rahmen der konkreten Vorhabensplanung auf Baugenehmigungsebene kann die Einbindung der bestehenden

Lfd. Nr.	Anregungen	Abwägungsvorschlag/- protokoll
	<p>Baumstandorte liegen, die erhaltenswert sind keine Rücksicht.</p> <p>Aus naturschutzfachlicher Sicht spricht hier nichts gegen eine Anwendung des vereinfachten Verfahrens nach § 13 BauGB, wobei darauf verwiesen wird, dass entsprechend neuester EU-Rechtsprechung nicht auf die Abarbeitung der Umweltbelange verzichtet werden darf.</p>	<p>Baumstandorte hinreichend genau bestimmt werden. Insgesamt ergibt sich über die geplanten Maßnahmen, trotz der gerade auch im naturschutzrechtlichen Sinne wünschenswerten Nachverdichtung im Innenbereich, eine Verbesserung der gesamtökologischen Situation.</p> <p>Die Ausführungen der Unteren Naturschutzbehörde können daher angesichts der nachgewiesener Maßen im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen nicht nachvollzogen werden.</p>
	<p><b>Artenschutz</b></p> <p>Die Herangehensweise, den Artenschutz lediglich mit einer Relevanzprüfung abzuarbeiten, ist aus naturschutzrechtlicher Sicht nicht ausreichend. Für die Einschätzung der artenschutzrechtlichen Relevanz genügt eine einmalige Übersichtsbegehung des betroffenen Areals an einem 8. Januar nicht der guten fachlichen Praxis.</p> <p>Die vermutete Nichtbetroffenheit des Artenschutzes, wie sie der Planer darstellt, ist nicht hinreichend belegt. Das Ergebnis der artenschutzfachlichen Einschätzung ist deshalb nicht akzeptabel. Allein die Feststellung im Rahmen der Baumkontrolle, dass dauerhafte Nester vorhanden sind, hätten dazu führen müssen die Relevanzprüfung durch eine saP zu ergänzen, die auf einer vollständigen Erfassung der Vogelwelt und der Fledermäuse beruht.</p> <p>Der artenschutzfachliche Beitrag muss deshalb nachgebessert werden.</p>	<p>In einer laut Fachkonvention vorgesehenen Prüfkaskade zum Artenschutz sollen im Rahmen der Relevanzprüfung zunächst die Arten reduziert werden, die unter Beachtung der vorhandenen Habitatstrukturen und jeweiligen Lebensraumansprüche im Untersuchungsraum nicht vorkommen können, und für die eine Beeinträchtigung durch Wirkungen des Vorhabens bzgl. der Verbots-tatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle), und die daher einer weiteren artenschutzrechtlichen Prüfung nicht mehr unterzogen werden müssen (Abschichtung).</p> <p>Für die ggf. relevanten Artengruppen Fledermäuse und Vögel wurde jeweils eine ergänzende Prüfung durchgeführt. Das Ergebnis der Relevanzprüfung wurde dabei bestätigt (vgl. Relevanzprüfung 29.01.2015 u. SaP Vögel 01.07.2015).</p> <p>Das aktuell zum Abbruch vorgesehene Gebäude Karlstraße 10 wurde im Auftrag des Vorhabensträger im Januar 2015 durch den Fledermaussachverständigen D. Hoffmann mit folgendem Ergebnis auf Fledermausvorkommen untersucht: „heute konnte ich mir das Objekt, hauptsächlich den unausgebauten Teil des Dachbodens ansehen. Es sind zwar einzelne Kotspuren von Fledermäusen vorhanden, dies lässt aber nur auf eine gelegentliche Nutzung als Tagquartier schließen. Zudem sind die Spuren schon älteren Datums, wie eine dicke Staubschicht vermuten lässt...</p> <p>...Wie bei der Außenbesichtigung am 10. Januar festgestellt, sind jedoch auch am Rest vom Gebäude genügend Möglichkeiten für Tagquartiere vorhanden. Ein Hinweis auf eine größere Population (Urin an der Fassade, oder Kotspuren unter möglichen Einfluglöchern) konnte nicht gefunden werden.“ (aus der E-Mail vom 22.01.2015 des Gutachters D. Hoffmann an die Stadtverwaltung).</p> <p>Im Weiteren: Kenntnisnahme.</p>

Lfd. Nr.	Anregungen	Abwägungsvorschlag/- protokoll
07	<b>Telekom</b> Schreiben vom 15.05.2015	
	Vielen Dank für Ihre Informationen. Die Telekom hat hierzu bereits eine Stellungnahme abgegeben. Diese ist bis auf weiteres gültig.	Kenntnisnahme
08	<b>Kabel BW</b> Schreiben vom 08.05.2015	
	Vielen Dank für Ihre Informationen. Gegen die o. a. Planung haben wir keine Einwände. Neu- oder Mitverlegungen sind nicht geplant. Wir weisen jedoch auf Folgendes hin: Im Planbereich befinden sich Versorgungsanlagen der Kabel BW GmbH. Bitte beachten Sie die beigefügte Kabelschutzanweisung. Sollten aus Ihrer Sicht Änderungen am Bestandsnetz der Kabel BW GmbH notwendig werden, bitten wir um schnellstmögliche Kontaktaufnahme.	Kenntnisnahme
09	<b>Hans Jetter, Hindenburgstraße18, 72336 Balingen</b> Schreiben vom 02.04.2015	
	<p>Als Anlieger der Hindenburg- und Kleemeisterstraße verfolge ich die anstehenden Veränderungen durch den Bau eines Gesundheitszentrums bzw. von Wohngebäuden in den oben genannten Straßen und habe mich mit den Plänen befasst. Hierzu teile ich Ihnen meine Anmerkungen und Bedenken wie folgt mit:</p> <p>Die AOK hat bisher ca. 85 Parkplätze für Ihre Angestellten und Kunden zur Verfügung. Für die geplanten Mehrfamilienhäuser müssen ca. 30 neue Parkplätze geschaffen werden. (Ablösezahlungen für Parkplätze oder geänderte Bemessungszahlen helfen hier nicht weiter). Das neue geplante Gesundheitszentrum erfordert zusätzlich baurechtlich nochmals geschätzt 35 Parkplätze, sodass die AOK zusammen mit dem neuen Gesundheitszentrum m.E. auf ca. 120 Stellplätze kommen muss. Von diesen Parkplätzen sind 14 an der Hindenburgstraße, alle weiteren müssen neu angelegt werden z.B. in einem Parkhaus, da die weiteren bisherigen Parkplätze der AOK durch die neue Bebauung entfallen. Aus Ihrer bisherigen Planung ist nicht ersichtlich, dass Parkplätze in der erforderlichen Größenordnung erstellt werden. In der Gemeinderatssitzung wurde dieser Punkt auf die Detailplanung verschoben. Für uns als Anlieger ist die Parksituation aber wesentlich und bereits im Vorfeld ausreichend zu berücksichtigen.</p> <p>Die Parksituation hat auch Auswirkung auf den Verkehrsfluss in den umliegenden Straßen. Bereits jetzt gibt es in der Hindenburgstraße zwischen der AOK und der Karlstraße öfters Stau und Behinderungen des Verkehrs. Ursächlich hierfür sind die Parkplätze entlang der Hindenburgstraße vor dem Ärztehaus. Diese sollten m.E. direkt vor dem Eingang in zwei Parkbuchten für Kurzzeitparker verlegt werden für Taxi, DRK-Fahrzeuge, An- und Abfahrt von Patienten. Weitere Parkplätze könnten auch auf der Ostseite des Ärztehauses im Bereich des ehemaligen Mühlkanals, den die Stadt 1976 umsonst bekommen hat, eingerichtet werden.</p> <p>Die Schaffung neuer Parkplätze wäre wohl auch für den THW/DRK-Schuppen, bei den Tennisplätzen und im</p>	<p>Wie bereits im Abwägungsvorschlag zur Anregung des Polizeipräsidiums Tuttlingen und Nr. 4 wiedergegeben, sollen in den baurechtlichen Genehmigungsverfahren angesichts der insgesamt angespannten Parkierungssituation im öffentlichen Straßenraum jeweils die Maximalwerte der VwV-Stellplätze zur Anwendung gebracht werden. So wird bereits bei den geplanten Mehrfamilienwohngebäuden in der Karlstraße 8 und 10 verfahren und dies soll auch beim noch anstehenden Genehmigungsverfahren zur Neuerrichtung des geplanten Gesundheitszentrums erfolgen. Ablösevereinbarungen für baurechtlich notwendige Stellplätze sind angesichts der vorliegenden Situation nicht beabsichtigt Die Stadt ist zudem bestrebt, auf freiwilliger Basis darüber hinausgehend weitere private Stellplätze im Rahmen von Neubauvorhaben zu fordern. Eine detaillierte Ermittlung der notwendigen Stellplatzzahlen kann grundsätzlich erst im Rahmen einer konkretisierten Baugenehmigungsplanung erfolgen, wenn die geplanten Nutzflächen bzw. Größen der geplanten Gebäude vorliegen. Der Bebauungsplan gibt hier nur einen städtebaulichen und planungsrechtlichen Rahmen vorgeben.</p> <p>Wie bereits unter Nr.4 des Abwägungsprotokolls aufgeführt, strebt die Stadt Balingen eine Überprüfung und Verbesserung der bestehenden Parkierungssituation unter Berücksichtigung der Funktionalitäten für den Fahrverkehr im öffentlichen Straßenraum an. Jedoch sind die Möglichkeiten durch die zahlreichen Grundstückszufahrten stark eingeschränkt. Die von Herrn Jetter vorgebrachten Anregungen sollen soweit möglich hierbei einfließen. Die verkehrsrechtliche Anordnung von Parkierungsflächen im bestehenden öffentlichen</p>

Lfd. Nr.	Anregungen	Abwägungsvorschlag/- protokoll
	<p>Bereich der Fußgängerbrücke über die Eyach an der Nordseite der Sozialstation möglich.</p> <p>Es sind nur 4-5 Parkplätze die derzeit von der Einmündung Blaichgartenweg bis zur Karlstr. Den Verkehrsfluss in der Hindenburgstraße behindern. Die restlichen 4 Parkplätze vor dem Gebäude kirchliche Sozialstation, die Ihre Fachfirma Kölz als Parkplätze ausweist, liegen in der von der Stadt schon seit ausgewiesenen Parkverbotszone. Die Kurzzeitparkplätze vor der AOK, die Ihr Gutachter als nur mit 20% belegt ausweist, sind in den Geschäftszeiten zu mindestens 80% belegt. Außerdem sind einige Parkplätze durch Mitarbeiter der AOK gemietet und stehen deshalb dem allgemeinen Verkehr auch dann nicht zur Verfügung, wenn die Mitarbeiter nicht vor Ort sind, da diese entsprechend gekennzeichnet sind. Als Anwohner kenne Ich die Situation.</p> <p>Die dargestellten Unrichtigkeiten im Gutachten lassen an der Kompetenz des Gutachters zweifeln, nicht nur in Bezug auf die vorhandene Parksituation.</p> <p>Eine Verbreiterung der Hindenburgstraße , wie von Herrn Seeg angeregt, führt m.E. zu einer Verschlechterung des Verkehrsflusses. Die ständigen Ein- und Ausparker an parallel zur Straße verlaufenden Parkplätzen behindern den Verkehr zusätzlich. Auch würden bei einer Verbreiterung an beiden Straßenseiten insgesamt ca. 35 Parkplätze wegfallen.</p> <p>M.E. wäre die bessere Lösung die Parkmöglichkeiten entlang der oberen Hindenburgstraße im Bereich der Telekom bis zur Karlstraße ganz aufzuheben, die 30iger-Zone zu belassen und beides regelmäßig zu kontrollieren und insbesondere Falschparker vor der Sozialstation nicht zu tolerieren. Dies würde auch das Einfahren von der Karlstraße in die Hindenburgstraße erleichtern.</p> <p>Im Übrigen möchte ich noch darauf hinweisen, dass bereits bei mehreren Objekt in dieser Gegend nicht genügend Parkplätze geplant wurden. Eine weitere Fehlplanung kann auf keinen Fall später zu Lasten der Anwohner gehen, die Ihre gesetzlichen Pflichten zu Parkmöglichkeiten nachgekommen sind. Im Zweifel kann nur so groß gebaut werden, wie es die (Park-) Möglichkeiten zulassen.</p> <p>Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	<p>Straßenraum sind jedoch nicht direkter Bestandteil des Bebauungsplans bzw. des Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Entsprechend Plan 6 der Verkehrsuntersuchung vom 15.01.2015 hat die Erhebung der Stellplatzauslastung während der Geschäftszeiten vor der AOK in der Hindenburgstraße gezeigt, dass die Stellplätze in diesem Bereich mit mehr als 80% belegt sind. Die Feststellung, die Gutachter hätten während den Geschäftszeiten lediglich eine Auslastung von 20% ermittelt, ist daher nicht zutreffend. Vielmehr wird die Auslastungsanalyse des Büros durch die Beobachtungen von Herrn Jetter bestätigt. Eventuell handelt es sich hier um ein Missverständnis, da im Plan 7 der Verkehrsuntersuchung für den Zeitbereich zwischen 19:00 Uhr und 20:00 Uhr nach Geschäftsschluss im Bereich vor der AOK eine Auslastung der Stellplätze von unter 20% erhoben wurde.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die dargestellten Stellplätze in der Hindenburgstraße vor der Sozialstation befinden sich innerhalb eines eingeschränkten Halteverbots. Auf das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung hat dies jedoch keinerlei Einfluss. Die Darstellungen wurden entsprechend redaktionell angepasst.</li> <li>- Es wird darauf hingewiesen, dass seitens der Gutachter für die öffentlichen Straßenräume eine hohe Parkierungsnachfrage festgestellt wurde und vor diesem Hintergrund empfohlen wurde, dass im Rahmen der Innenentwicklung und Nachverdichtung des Quartiers Karl-/Mörikestraße ein ausreichendes Parkierungsangebot realisiert werden sollte.</li> </ul> <p>-Die Verkehrsbelastungen im Quartier Karl-/Mörikestraße und in der Hindenburgstraße sind insgesamt eher gering. Gewisse Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs durch Parkierungsvorgänge können nicht ausgeschlossen werden. Jedoch handelt es sich hier überwiegend um Erschließungsverkehre eines innerstädtischen und gemischt genutzten Quartiers, so dass ein durchgängiger Verkehr nur eine sehr untergeordnete Bedeutung hat. Unverhältnismäßige Stauerscheinungen und Störungen der Verkehrsabläufe im Quartier konnten während den Erhebungen nicht festgestellt werden und sind auch durch die angestrebte Innenentwicklung nicht zu erwarten.</p> <p>Im Weiteren: Kenntnisnahme.</p>
10	<p><b>Frau Demandt, Frau Aspacher, Hindenburgstraße 27, 72336 Balingen</b> Anregungen vom 20.04.2015</p>	
	<p>Die Ausführung der Hindenburgstraße als Sackgasse ist sehr problematisch. Es sollte geprüft werden, ob entweder in der Kleemeistereistraße oder in der Mörikestraße die Einbahnrichtung geändert werden kann. Gegebenenfalls</p>	<p>Die Regelung der Verkehrsführung ist nicht Sache des Bebauungsplanverfahrens, sondern wird im Sinne einer Konfliktbewältigung mitbetrachtet. Der Vollzug von Änderungen in</p>

Lfd. Nr.	Anregungen	Abwägungsvorschlag/- protokoll
	sollten an der Einmündung der Kleemeisterstraße in die Paulinen nur Rechtsabbieger ermöglicht werden. Die Verbindung in Richtung Landratsamt könnte über den Kreisverkehr realisiert werden.	<p>der Verkehrsführung obliegt der Verkehrsbehörde.</p> <p>In der „Ergänzenden Stellungnahme“ des Verkehrsplanungsbüros Prof. Dr. Kölz vom 12.05.2015 (Anlage 8 zum Bebauungsplan) wurden verschiedene Planfälle mit veränderter Richtungsführung untersucht. Zusammenfassend wird durch die Gutachter festgestellt, dass eine Änderung der Fahrtrichtung in der Mörikestraße und / oder der Kleemeistereistraße zu keiner relevanten Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen würde und in Anbetracht der erkennbaren Konflikte für wichtige Fußgängerströme nicht zur Weiterverfolgung empfohlen werden kann.</p> <p>Im Weiteren: Kenntnisnahme</p>
11	<p><b>Prof. Dr. Kothe im Namen von Dr. Andreas-Michael Wagner, An der Bismarckhöhe 25, 72406 Bisingen</b> Schreiben vom 20.05.2015 – Anlage 1a zum Abwägungsprotokoll</p>	
	<p>Herr Dr. Wagner ist Eigentümer des sich im Plangebiet befindlichen, mit einem Wohn- und Geschäftshaus / Zahnarztpraxis bebauten Grundstücks Karlstraße 6.</p> <p>Mit Schreiben vom 14. April 2015 wurden Einwendungen im Rahmen des baurechtlichen Verfahrens ‚Neubau der Stadtvillen und Tiefgarage auf den Grundstücken Flst.Nr. 3398/2 und 3398/3, Karlstraße 9 und 10‘ vorgebracht. Das Schreiben ist ergänzend ebenfalls Anlage (1b) zu diesem Abwägungsvorschlag. Die das Bebauungsplanverfahren betreffenden Anregungen entsprechen im Wesentlichen dem Schreiben vom 20.05.2015. Darüber hinaus Kenntnisnahme sowie Bearbeitung im Rahmen des baurechtlichen Verfahrens.</p>	<p><b>Zu Ziffer 1 Betroffenheit</b></p> <p>Die Anregungen gingen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Absatz 2 Baugesetzbuch ein. Eine persönliche Betroffenheit ist nicht Voraussetzung für die Abgabe von Anregungen und Stellungnahmen im Bebauungsplanverfahren. Es wird darauf hingewiesen, dass die öffentlich-rechtliche Erschließung des Wohn- und Geschäftshauses / Zahnarztpraxis Karlstraße 6 durch den Bebauungsplan nicht geändert wird.</p> <p>Im Weiteren Kenntnisnahme.</p> <p><b>Zu Ziffer 2 Planbedingte Veränderungen</b></p> <p>Die Ausführungen zur Erschließung sind nicht richtig. Wie in der Vorlage zum Billigungsbeschluss und der Begründung (Punkt 5.1, Plan Entwurfsvariante 2) ausgeführt, soll die zukünftige Erschließung des AOK-Parkplatzes von der Hindenburgstraße über die Grundstücke der AOK erfolgen und nicht, wie vermutend ausgeführt, über eine mögliche Zufahrt an der Karlstraße. Zur Realisierung ist der Abbruch eines in diesem Bereich heute noch bestehenden Garagengebäudes vorgesehen.</p> <p>Eine konkrete Planung für eine private Tiefgarage oder private Stellplätze, die über das Geh- und Fahrrecht erschlossen sind, liegt der Stadt derzeit nicht vor. Eine Konkretisierung des im Bebauungsplan ausgewiesenen Geh- und Fahrrechts, die innere Erschließung des hiervon möglicherweise begünstigten Grundstücks sowie die möglicherweise hieraus resultierende Belastung für die angrenzende Bebauung kann nur in Zusammenhang mit einem baurechtlichen Verfahren erfolgen. Vielmehr handelt es sich um</p>

Lfd. Nr.	Anregungen	Abwägungsvorschlag/- protokoll
		<p>eine Freihaltetrasse, über die im Bebauungsplan sichergestellt werden soll, dass sie nicht durch bauliche Anlagen wie beispielsweise Nebenanlagen im Sinne des § 23 Abs.5 Baunutzungsverordnung (BauNVO) zugebaut werden darf. Die Untersuchungen im Rahmen der Städtebaulichen Konzeption haben ergeben, dass von den topographischen und stadtgesterischen Rahmenbedingungen an dieser Stelle eine ggf. zukünftig mögliche Tiefgarage im Falle einer nicht auszuschließenden Neubebauung im Bereich des Württemberger Hofes angefahren werden könnte. Ob und inwieweit eine derartige Realisierung zukünftig angedacht wird, ist derzeit nicht ersichtlich. Um die weitergehenden Auswirkungen, Belange des Immissionsschutzes und die Vereinbarkeit mit nachbarlichen Belangen detailliert prüfen zu können, bedarf es zunächst weitergehender Erkenntnisse hinsichtlich eines möglichen Umfangs einer Zufahrt wie beispielsweise Stellplatzanzahl, Anlieferung ja/nein, bauliche und gestalterische Ausführung einer Zufahrt u.a. Da diese derzeit nur rein spekulativ durchgeführt werden könnten, ist eine detaillierte Prüfung der Vereinbarkeit mit den rechtlich geschützten Belangen der Anwohner auf die Ebene des Baugenehmigungsverfahrens zu verlagern. Über die Festsetzung lediglich einer Freihaltetrasse, gekoppelt mit der Eintragung eines Fahr- und Leitungsrechtes zugunsten eines angrenzenden Grundstücks präjudiziert hier keinen abschließenden rechtlichen Eingriff.</p> <p>Im Weiteren Kenntnisnahme.</p> <p><b>Zu Ziffer 3 Übergreifend: Verletzung des Rücksichtnahmegebots</b></p> <p>Der Bebauungsplan sowie die Erschließungssituation sind nicht rücksichtslos und verstoßen nicht gegen § 15 BauNVO. Es handelt sich bei den im Bebauungsplan festgesetzten Bebauungsplanmöglichkeiten weitgehend um eine Bestandsfestschreibung, verbunden mit einer moderaten Nachverdichtung in dieser zentralen Innerstadtlage, welche in diesem Umfang, mit Ausnahme des geplanten Gesundheitszentrums an der Mörikestraße im Bereich der heute dort befindlichen Stellplatzflächen der AOK, bereits vergleichbar im Rahmen des § 34 BauGB zulässig gewesen wären. Verkehr und Immissionen wurden vorbereitend im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens untersucht.</p> <p>Im Rahmen der Städtebaulichen Untersuchung wurden unter anderem auf den heute bereits bebauten Grundstücken 3399/3 und 3399/4 Nachverdichtungspotentiale ermittelt. Die für diese Mehrfamilienbebauung geplante Tiefgarage wird über eine Zufahrt an der östlichen Grundstücksseite, vom Grundstück Dr.</p>

Lfd. Nr.	Anregungen	Abwägungsvorschlag/- protokoll
		<p>Wagner abgewandt, erschlossen.</p> <p>Bezüglich der an der westlichen Grundstücksseite entlang des Grundstücks Dr. Wagner ausgewiesenen Fläche für ein Fahr- und Leitungsrecht wird auf die o.g. Ausführungen zu Ziffer 2 verwiesen.</p> <p>Hinzuweisen ist darauf, dass eine derartige Zufahrt entlang der Garagenseite des Grundstücks Karlstraße 6 bereits heute, vorbehaltlich der weitergehenden Prüfung hinsichtlich des Immissions- und Nachbartschutzes in Abhängigkeit von Umfang und Intensität der Nutzung, grundsätzlich realisierbar wäre und nicht erst explizit und erstmalig durch den Bebauungsplan ermöglicht wird.</p> <p>Das Grundstück Karlstraße 6 (Dr. Wagner) liegt im überplanten Gebiet und ist mit einem Wohn- und Geschäftshaus sowie einer 11 m langen Grenzgarage auf der Ostseite bebaut.</p> <p>Bereits heute ergeben sich im Plangebiet im Rahmen des einfachen Bebauungsplanes „Innenstadt - Art der baulichen Nutzung“ in Verbindung mit § 34 BauGB wesentliche Nachverdichtungspotenziale, welche zum Großteil den baulichen Möglichkeiten des Bebauungsplanes „Karlstraße / Mörikestraße“ entsprechen. Damit verbunden ist langfristig von einer Zunahme des Verkehrs auszugehen.</p> <p>Grundsätzlich ist festzustellen, dass das Plangebiet heute bereits stark durch Verkehrsemissionen, insbesondere an der Bahnhofstraße und Karlstraße, vorbelastet ist. Dies verdeutlicht das Verkehrsgutachten Planungsgruppe Kölz, in welchem die Verkehrsbelastungen im Bestand aufgezeigt werden und die einschlägigen Lärmkartierungen der LUBW zur Landesstraße L 365 (Bahnhofstraße).</p> <p>Vor dem Hintergrund der heute bestehenden baulichen Möglichkeiten und der starken Vorbelastung ist davon auszugehen, dass die planbedingte Erhöhung des Verkehrslärms keine neue Qualität erreicht, die zu unzumutbaren Belastungen führt.</p> <p>Im Sinne einer städtebaulich sinnvollen Gesamtbetrachtung wurde durch das Ingenieurbüro für Schallimmissionsschutz (ISIS) ein Lärmgutachten erstellt. Die Darstellungen im Gutachten gibt ein „Worst-Case-Szenario“ wieder. Das bedeutet, dass jeweils von den höchsten prognostizierten Verkehrszahlen ausgegangen wird und nicht die abschirmende Wirkung von Gebäuden berücksichtigt wurde. Die auftretenden Lärmbelastungen lassen sich durch eine entsprechende Ausgestaltung der Außenbauteile, Grundrissoptimierung und / oder</p>

Lfd. Nr.	Anregungen	Abwägungsvorschlag/- protokoll
		<p>Einrichtung von fensterunabhängigen Belüftungen auf das vorgeschriebene Maß senken und eine angemessene Wohn- und Arbeitsqualität erreichen.</p> <p>Der Bebauungsplan lässt die Errichtung einer Tiefgarage zu. Im Übrigen ist die Frage der erforderlichen Stellplätze im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren zu klären. Die Bebauungsplanfestsetzungen stellen sicher, dass, ggf. zusammen mit entsprechenden Auflagen in den jeweiligen Baugenehmigungen sowie baulichen Maßnahmen im Einzelfall, keine nicht hinnehmbare Lärmbeeinträchtigungen und Schadstoffemissionen auftreten.</p> <p>Der Nachweis ist nicht allein im Interesse der Bewohner und Nutzer des Gebäudes Karlstraße 6, sondern auch im Interesse der Eigentümer des ggf. belastenden Grundstücks, über das die Zufahrt verlaufen soll, da auf dem Grundstück attraktive Wohnungen entstehen sollen. Das Baugesuch liegt der Baurechtsbehörde vor. Nach Rechtskraft des Bebauungsplanes kann über das Baugesuch entschieden werden.</p> <p>Entgegen den Ausführungen unter Ziffer 4 des Schreibens, ist eine Behandlung der möglicherweise auftretenden Probleme im Baugenehmigungsverfahren in entsprechender Anwendung des § 15 BauNVO dann möglich, wenn im Bebauungsplanverfahren der Nachweis geführt ist, dass dort das Problem (hier: ausreichender Immissionsschutz) gelöst werden kann. Dies ist, wie sich z. B. aus dem Lärmschutzgutachten ergibt, der Fall.</p> <p>Durch den Bebauungsplan wird kein schwerer und unerträglicher Eingriff in das Eigentum von Herrn Dr. Wagner (Artikel 14 Grundgesetz) ermöglicht, der die Zumutbarkeitsschwelle überschreitet.</p> <p>Im Weiteren: Kenntnisnahme der Anregungen.</p> <p><b>Zu Ziffer 4 Nichtbeachtung des Bewahrungs- und Erhaltungsinteresses von H. Dr. Wagner</b></p> <p>Das Bewahrungs- und Erhaltungsinteresse ist – wie in den genannten Schreiben vorgetragen – eine Ausformung des Rücksichtnahmegebotes. Für die Abwägung kommt es auf die Rechtmäßigkeit der beabsichtigten Festsetzung und deren Auswirkung an.</p> <p>Das Bewahrungs- und Erhaltungsinteresse von Herrn Dr. Wagner – Eigentümer Karlstraße 6 – fließt in die Abwägung ein. Die Stadt hat in der Bebauungsplanbegründung die städtebaulichen Ziele verdeutlicht. Im Rahmen des Verfahrens und der Planung erfolgt die Abwägung der unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange untereinander und gegeneinander. Zu</p>

Lfd. Nr.	Anregungen	Abwägungsvorschlag/- protokoll
		<p>den öffentlichen Belangen zählt insbesondere auch die Zielsetzung der Sanierung, eine angemessene Nachverdichtung des innerstädtischen, zentralen Bestandsgebietes, sparsamer Umgang mit Grund- und Boden, Unterbringung des ruhenden Verkehrs auf den jeweiligen Privatgrundstücken, vorzugsweise in Tiefgaragen unter Schonung des öffentlichen Verkehrsraums. Neben den öffentlichen Belangen fließen die unterschiedlichen privaten Interessen der Vielzahl von Eigentümern, der Wohnnutzung sowie der Interessen der gewerblichen Nutzungen/ Dienstleistern/ Einzelhandel/ Freie Berufe/Ärzte in die Abwägung ein. Auch die möglichen Auswirkungen sind gesehen und gewichtet worden. Lärm- und Schadstoffmissionen sowie sich aus der Planung möglicherweise ergebende Mehrbelastungen wurden untersucht. Die Belange des ruhenden Verkehrs und die Unterbringung von Stellplätzen auf privaten Grundstücken, insbesondere in Tiefgaragen werden dabei stärker gewichtet als das Bewahrungs- und Erhaltungsinteresse von Herrn Dr. Wagner. Für die sich hieraus ergebenden Mehrbelastungen als Folge der Planung gelten die maßgeblichen gesetzlichen Vorgaben (TA-Lärm, DIN 18005 Schallschutz im Städtebau).</p> <p>Die Beeinträchtigung kann bei Einhaltung der entsprechenden Lärmgrenzwerte als nicht erheblich erachtet werden. Sie kann gegenüber dem öffentlichen Interesse zurückgestellt werden. Nicht hinnehmbare Lärmbeeinträchtigungen sind derzeit nicht zu erwarten. Eine Gesundheitsgefährdung, resultierend aus nicht hinnehmbaren Lärmbelastungen, kann danach ausgeschlossen werden. Auf die Lärmuntersuchungen und die Begründung zum Bebauungsplan wird verwiesen. Die Beeinträchtigung kann gegenüber dem öffentlichen Interesse zurückgestellt werden.</p> <p>Im Weiteren: Kenntnisnahme der Schreiben, 14.04. und 20.05.2015, ihrer Inhalte und der Anregungen.</p> <p><u>Entscheidungsvorschlag:</u></p> <p>Die vorstehend behandelten Stellungnahmen machen eine Änderung des Bebauungsplanes nicht erforderlich. Sämtliche angesprochenen Belange sind berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt. Sie werden auf der Basis der Bebauungsplanbegründung und der verdeutlichten Argumente dahingehend abgewogen, dass es bei den Bebauungsplanfestsetzungen verbleibt.</p>



H. Wagner  
MF H. Stecke



KOTHE ANWALTSKANZLEI · Postfach 1209 · 70808 Korntal-Münchingen

Große Kreisstadt Balingen  
- Stadtverwaltung -  
Amt für Stadtplanung und Bauservice  
Neue Straße 31

72336 Balingen



PROF. DR. PETER KOTHE

Rechtsanwalt

Fachanwalt für  
Verwaltungsrecht

Fachanwalt für  
Bau- und Architektenrecht

Hasenbergsteige 5  
70178 Stuttgart

Johannes-Daur-Straße 10  
70825 Korntal-Münchingen

Postfach 1209  
Korntal-Münchingen

Telefon 0711 / 2 55 26 50  
Telefax 0711 / 2 55 26 55

www.KOTHEWEB.de  
e-mail:kanzlei@kotheweb.de

20. Mai 2015  
PK-mü  
22.15

**Vorab per Telefax (Telefax-Nr. 07433 / 170 – 159)!**

**Gegen Empfangsbekanntnis!**

**Dr. Wagner ./ Stadt Balingen  
- Bebauungsplan und Örtliche Bauvorschriften „Karlstraße / Mörikestraße“ in Balingen -**

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich vertrete Herrn Dr. Andreas-Michael Wagner, An der Bismarckhöhe 25, 72406 Bisingen. Eine am mich lautende Vollmacht füge ich bei. Im Hinblick auf meine Vertretungsanzeige bitte ich Sie, Benachrichtigungen und Zustellungen in dieser Angelegenheit künftig an meine **Korntaler Kanzleianschrift** zu richten.

Mein Mandant hat mir die Bekanntmachung vom 02.04.2015 betreffend die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs „Karlstraße / Mörikestraße“ sowie weitere Unterlagen mit der Bitte um weitere Bearbeitung vorgelegt. Ausweislich der Bekanntmachung können Bedenken und Anregungen zu dem Bebauungsplan bis zum 20.05.2015 vorgetragen werden. Demgemäß gebe ich nach Prüfung der von Ihnen ausgelegten und im Internet zum Download zur Verfügung gestellten Unterlagen namens und im Auftrag meines Mandanten folgende

### Stellungnahme

zu dem Planentwurf ab:



KOTHE ANWALTSKANZLEI

Schr. vom 20. Mai 2015, Seite 2

Nach § 1 Abs. 7 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen, also auch derjenigen von Bebauungsplänen, die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Sollten Bebauungsplan und Örtliche Bauvorschriften „Karlstraße / Mörikestraße“ in der im Entwurf vorliegenden Form als Satzung beschlossen werden, so würde das zuvor zitierte Abwägungsgebot in eklatanter Weise verletzt, denn die Interessen meiner Mandanten würden einseitig zurückgesetzt, ohne dass hierfür ein rechtfertigender Grund ersichtlich wäre. Im Einzelnen ist hierzu Folgendes auszuführen:

### 1. Betroffenheit meines Mandanten

Mein Mandant ist Eigentümer des Grundstücks Flst.-Nr. 3398/1, Karlstraße 6, in Balingen. Das Grundstück liegt am nördlichen Rand des Geltungsbereichs des in Rede stehenden Bebauungsplanentwurfs. Seine Befugnis zur Abgabe einer Stellungnahme folgt unmittelbar aus § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB, denn diese Bestimmung enthält **keine** Einschränkung im Hinblick auf den berechtigten Personenkreis. Dem Willen des Gesetzgebers entsprechend – es liegt der Gedanke der Öffentlichkeit der Bauleitplanung zu Grunde –, kann **jede** natürliche und juristische Personen Anregungen vorbringen, somit nicht nur Betroffene oder Beteiligte,

vgl. Krautzberger, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Loseblattsammlung (Stand: 113. Erg.-Lfg. 2014), § 3 Rdnr. 53.

Unabhängig davon ist mein Mandant auch unmittelbar von der Bauleitplanung betroffen, denn die **Erschließungssituation seines Grundstücks** wird **grundlegend umgestaltet**, indem die bisherige Stellplatzfläche zu einer Grundstückszufahrt verändert werden soll. Jedenfalls wird die geplante Bebauung zusätzlichen Ziel-, Quell- und Zirkulationsverkehr auslösen.

Geht es deshalb wie hier unter anderem um die Festsetzung von Verkehrsanlagen, so ist die Frage der sich hieraus für die Nachbarschaft ergebenden Verkehrsimmissionen grundsätzlich städtebaulich relevant. Die Rechtsordnung verhält sich gegenüber den Belangen des Verkehrslärmschutzes insofern nicht neutral, gesetzlicher Schutzbedarf wird anerkannt, wie sich aus §§ 3, 41 ff. und 50 BImSchG, aber auch aus § 1 Abs. 6 Satz 2 Nr. 1 und § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB ergibt,

vgl. BVerwG, Beschluss vom 25.01.2002 - 4 BN 2.02 -, BRS 65 Nr. 52.

Lärmbelästigungen dürfen nur dann außer Betracht bleiben, wenn die Belästigungen quantitativ als lediglich geringfügig einzustufen sind. Mehr als nur geringfügige Lärmeinwirkungen sind aber auch dann **abwägungsrelevant**, wenn sie unterhalb der Schwelle bleiben, die nach den einschlägigen technischen Regelwerken Lärmschutzmaßnahmen zwingend erforderlich macht,

vgl. BVerwG, Beschluss vom 25.01.2002- 4 BN 2.02 -, BRS 65 Nr. 52.

Die Frage nach der planungsbedingten Zunahme des Verkehrslärms in einem mehr als geringfügigen Umfang und die deshalb als Abwägungsbelang beachtlich ist, lässt sich nicht anhand fester Maßstäbe beurteilen,

vgl. BVerwG, Urteil vom 18.07.2013 – 4 CN 3.12 –, BVerwGE 147, 206 ff.; BVerwG, Beschluss vom 19.08.2003 - 4 BN 51.03 -, BRS 66 Nr. 59.

Von einer abwägungsrelevanten Belästigung ist nämlich nicht erst bei einer planbedingten Erhöhung des Verkehrslärms um mehr als 3 dB(A) auszugehen. Denn im Falle einer Erhöhung des Beurteilungspegels um mindestens 3 dB(A) ist nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV von einer wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße auszugehen mit der Folge, dass die nach Baugebietstypen differenzierten Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV grundsätzlich nicht überschritten werden dürfen, sofern dies nach dem Stand der Technik vermeidbar ist (§ 41 Abs. 1 i. V. mit § 43 BImSchG). Eine Erhöhung des Beurteilungspegels um mindestens 3 dB(A) kennzeichnet damit gegebenenfalls bereits eine zwingende, der Abwägung nicht mehr zugängliche Aktionsschwelle. Abwägungsrelevant ist folglich eine Verkehrslärmzunahme bereits **unterhalb des 3-dB(A)-Kriteriums** sein,

vgl. BVerwG, Urteil vom 18.07.2013 – 4 CN 3.12 –, BVerwGE 147, 206 ff.; BVerwG, Beschluss vom 19.08.2003 - 4 BN 51.03 -, BRS 66 Nr. 59; VGH Bad.-Württ., Urteil vom 12.06.2012 – 8 S 1337/10 –, BRS 79 Nr. 46.

Maßgeblich sind hierbei die Umstände des Einzelfalls,

vgl. BVerwG, Urteil vom 18.07.2013 – 4 CN 3.12 –, BVerwGE 147, 206 ff.; BVerwG, Beschluss vom 18.03.1994 - 4 NB 24.93 -, BRS 56 Nr. 30.

Vorliegend zu bedenken, dass nicht nur der Verkehrslärm zunehmen wird, sondern zusätzliche Schallemissionen durch den Ziel-, Quell- und Zirkulationsverkehr verursacht werden. Entsprechendes gilt für die mit diesem Verkehr einhergehenden Geruchs- und Schadstoffimmissionen.

## 2. Planbedingte Veränderungen

Zwischen dem Haugrundstück meines Mandanten und dem benachbarten Bürogebäude befindet sich derzeit eine Fläche mit insgesamt 18 Stellplätzen. Im Zuge der Bauleitplanung soll an die Stelle dieser Stellplatzfläche eine sechs Meter breite Zufahrt zu dem südlich des Grundstücks meines Mandanten gelegenen Grundstück Flst.-Nr. 3399/4 führen. Diese Fläche soll ausweislich des Planentwurfs mit einem „Fahr- und

KOTHE ANWALTSKANZLEI

Schr. vom 20. Mai 2015, Seite 4

Leitungsrecht zugunsten der südlich angrenzenden Grundstücke" belastet werden. Entsprechend den bauleitplanerischen Vorstellungen der Stadt Balingen verfolgt die Bauprojekta GmbH, Geislingen-Binsdorf, den Neubau von zwei Stadtvillen mit Tiefgarage auf den Grundstücken Karlstraße 8 und 10 mit jeweils mehreren Wohneinheiten. Ausweislich der von der Bauprojekta GmbH eingereichten Bauvorlagen soll dieses Bauvorhaben unter Wegfall der Stellplatzfläche nahezu bis an die zuvor erwähnte Zufahrt heranrücken. Namens und im Auftrag meines Mandanten habe ich gegen dieses Vorhaben mit Schriftsatz vom 14.04.2015 während der Nachbaranhörung Einwendungen erhoben. Meinen dortigen Vortrag mache ich vollinhaltlich zum Gegenstand auch der Stellungnahme zur Bauleitplanung.

Die darüber hinaus beabsichtigten Veränderungen erschließen sich jedoch nicht aus dem Planentwurf und den weiteren von Ihnen veröffentlichten Unterlagen. So heißt es – wie erwähnt – die betreffende Fläche werde mit einem „Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der südlich angrenzenden Grundstücke“ belastet. Es bedarf keiner Vertiefung, dass die bauleitplanerische Festsetzung, selbst wenn sie als Satzung beschlossen werden sollte, als solche nicht geeignet ist, die zivilrechtliche Eigentumsituation zu verändern. Hierzu müssen noch entsprechende Grundstücksgeschäfte erfolgen. Vor diesem Hintergrund erscheint die Beschreibung des Zwecks des Fahr- und Leitungsrechts als zu unbestimmt. An die in Rede stehende Fläche grenzt in südlicher Richtung nur ein Grundstück, nämlich das Grundstück Flst.-Nr. 3399/4, an. Von daher erschließt sich nicht, welche weiteren südlich angrenzenden Grundstücke durch das Fahr- und Leitungsrecht begünstigt werden sollen. Dies ist insofern von Bedeutung, als die im Zuge des Planaufstellungsverfahrens eingeholte Verkehrsuntersuchung der Planungsgruppe Kölz GmbH auf eine Konzeptstudie von Wick + Partner Architekten Stadtplaner, Stuttgart, Variante 2, Bezug nimmt, die der Verkehrsuntersuchung als Anlage 12 beigelegt ist.

Dieses Konzept ist ausweislich der Ausführungen unter Nr. 5.1 – Städtebauliches Konzept – der Begründung zum Bebauungsplan Grundlage für die Planung, denn dort heißt es, mit dem Bebauungsplan werde zum einen die vorhandene städtebauliche Struktur aufgenommen und durch entsprechende Festsetzungen fortgeschrieben und zum anderen das städtebauliche Konzept der Variante 2 von Wick + Partner rechtlich gesichert. Die Konzeptstudie von Wick + Partner, geht jedoch davon aus, dass über die erwähnte Zufahrt von der Karlstraße in Nord-Süd-Richtung neben dem Gebäude meines Mandanten eine Zufahrt zum rückwärtigen Bereich erfolgt, die unmittelbar an der Südgrenze seines Grundstücks in westlicher Richtung abknickt und dort eine Anlieferung zu dort vorgesehenen Einzelhandelsgeschäften entlang der Bahnhofstraße ermöglichen soll. Die Anlieferung wäre nicht nur mit dem Ziel-, Quell- und Zirkulationsverkehr durch PKW, sondern auch und gerade durch LKW verbunden. Hier erscheint eine Zufahrt mit einer Breite von sechs Metern zum einen zu schmal; zum anderen wäre die Beeinträchtigung durch den Verkehrslärm sowie durch Geruchs- und Schadstoffimmissionen erst recht unzumutbar. Zugleich soll die Zufahrt jedoch wohl auch einer auf dem Grundstück 3399/4 geplanten Tiefgarage dienen. Es ist schlechterdings nicht vorstellbar, wie Tiefgaragenzufahrt und Ermöglichung der Anlieferung von zur Bahnhofstraße hin orientierten Einzelhandelsgeschäften von Osten her widerspruchsfrei miteinander in Einklang gebracht werden können.

Ebenfalls nicht nachvollziehbar ist, wie die im Inneren des Straßengevierts, nördlich der vorgesehenen privaten Grünfläche ausgewiesenen Stellplätze erreicht werden können sollen. Ausweislich des zeichnerischen Teils des Bebauungsplanentwurfs befinden sich dort in West-Ost-Richtung fünf Einzelbäume, die angepflanzt und erhalten werden sollen. Jeweils zwischen diesen Bäumen sowie südlich des westlichen Baumes, zwischen diesem und der Grünfläche, sind Stellplatzflächen vorgesehen. Es ist nicht erkennbar, wie diese Flächen erreicht werden können sollen. Wenn davon ausgegangen wird, dass der bauliche Bestand, d. h. insbesondere das AOK-Gebäude mit Nebenanlagen, erhalten bleiben soll, erscheint eine Erreichbarkeit von der Hindenburgstraße her ausgeschlossen. In Betracht kommt somit nur eine Erschließung von Süden über die Mörikestraße bzw. über den verkehrsberuhigten Bereich, der zur Bahnhofstraße hin orientiert ist. Dort findet sich zwischen den Baulinien / Baugrenzen ein sechs Meter breiter Abstand, der offenbar eine Zufahrt ermöglichen soll. Auf der Westseite der privaten Grünfläche wiederum ist zwischen der Abgrenzung unterschiedlicher baulicher Nutzungen und der Baugrenze ein 4,00 m breiter Streifen vorgesehen, der von Süden nach Norden führt. Östlich der privaten Grünfläche findet sich ein 5,00 m breiter Streifen, der jedoch im Süden an der dortigen Baugrenze endet. Diese Flächen beiderseits der privaten Grünfläche erscheinen deshalb nicht geeignet, die vorgesehenen Stellplätze zu erreichen; ohnehin kann in diesem Bereich kein gefahrloser Begegnungsverkehr stattfinden. Wenn die erwähnten Stellplätze jedoch nicht von Süden aus angefahren werden können, bleibt die einzige Möglichkeit zu ihrer Erreichung die erwähnte Zufahrtsfläche neben dem Gebäude meines Mandanten. Wie eine solche Zufahrt ausgestaltet werden können soll, wenn sie zugleich als Tiefgaragenzufahrt und der Anlieferung von Einzelhandelsgeschäften dienen soll, bleibt schleierhaft. Erläuterungen hierzu sind den ausliegenden Unterlagen nicht zu entnehmen. Insoweit kann insbesondere nicht auf die Konzeptstudie von Wick + Partner zurückgegriffen werden, weil diese andere Parkierungsmöglichkeiten vorsieht als der jetzige Planentwurf.

### **3. Übergreifend: Verletzung des Gebots der Rücksichtnahme**

Im Geltungsbereich qualifizierte Bebauungspläne wie dem im Entwurf Vorliegenden findet das Gebot der Rücksichtnahme seinen normativen Niederschlag in § 15 Abs. 1 BauNVO. Danach sind in Plangebieten wie dem hier festgesetzten bauliche Anlagen im Einzelfall unzulässig, wenn sie nach Anzahl, Lage, Umfang oder Zweckbestimmung der Eigenart des Baugebiets widersprechen. Für einfache Bebauungspläne, in deren Geltungsbereich ergänzend § 34 BauGB heranzuziehen ist, folgt das Gebot der Rücksichtnahme aus dem Gebot des Einfügens abgeleitet.

Die an das Rücksichtnahmegebot zu stellenden Anforderungen hängen von den Umständen des Einzelfalles ab. Einerseits kann umso mehr eine Rücksichtnahme verlangt werden, je empfindlicher und schutzwürdiger die Stellung des Nachbarn ist, dem die Rücksichtnahme im gegebenen Zusammenhang zugutekommt. Andererseits braucht derjenige, der ein Bauvorhaben verwirklichen will, umso weniger Rücksicht zu nehmen,

KOTHE ANWALTSKANZLEI

Schr. vom 20. Mai 2015, Seite 6

je verständlicher und unabweisbarer die von ihm mit seinem Vorhaben verfolgten Interessen sind. Die hierbei vorzunehmende Interessenabwägung hat sich an dem Kriterium der Unzumutbarkeit auszurichten. Ein Verstoß gegen das Gebot der Rücksichtnahme verletzt die den Nachbarn in seinen Rechten, wenn ihm die nachteiligen Einwirkungen des streitigen Bauwerks billigerweise nicht mehr zuzumuten sind.

Die Kriterien, nach denen die Zumutbarkeitsschwelle bestimmt wird, lassen sich zwar nicht allgemein beschreiben. Der Schutz des Gebots der Rücksichtnahme setzt aber bereits vor der Schwelle ein, die durch einen „schweren und unerträglichen Eingriff“ in das Eigentum markiert wird. Was als „rücksichtslos“ billigerweise nicht zumutbar ist, ist nicht gleichzusetzen mit dem Begriff der Unzumutbarkeit, durch den die verfassungsrechtliche Grenze zwischen Sozialbindung und enteignendem Eingriff bestimmt wird. Die Konkretisierung der Zumutbarkeitsschwelle kann sich im Einzelfall nur aus der geforderten Abwägung ergeben.

Zu den insoweit zu berücksichtigenden Auswirkungen gehören nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung neben beispielsweise Belastungen psychischer Art auch Immissionen. Vorliegend sind damit insbesondere die von dem zu erwartenden Ziel-, Quell- und Zirkulationsverkehr ausgehenden Lärm- und Schadstoffimmissionen angesprochen.

Die nach dem Planentwurf mit einem Fahr- und Leitungsrecht zu belastende Fläche dient – wie zuvor ausgeführt – der Erreichbarkeit von südlich bzw. südwestlich gelegenen Gebäuden und/oder östlich gelegenen Parkierungsmöglichkeiten. Unabhängig davon, dass den Planunterlagen nicht zu entnehmen ist, welche Grundstücke hierüber erschlossen werden sollen, und wie dies geschehen kann bzw. soll, kann jedenfalls im Rahmen dieser Stellungnahme davon ausgegangen werden, dass über diese Fläche ein erheblicher Ziel-, Quell- und Zirkulationsverkehr abgewickelt werden soll. Die erwähnte Zufahrt ist darüber hinaus in den Bauvorlagen des Nachbarbauvorhabens der Bauprojekta GmbH dargestellt; sie soll mit einem wasserdurchlässigen Belag versehen werden. Auch danach soll sie rechtlich durch ein Fahr- und Leitungsrecht gesichert werden und der Erreichbarkeit einer erst noch auf den südlichen Grundstücken anzulegenden Tiefgarage dienen. Diese Tiefgarage soll einen offenbar erheblichen Stellplatzbedarf befriedigen, da sie nach Kenntnis meines Mandanten mit der Errichtung eines großflächigen Einzelhandels verbunden werden soll. Infolge dessen ist mit einem erheblichen Ziel-, Quell- und Zirkulationsverkehr zu rechnen. Dieser wird in einer Entfernung von nur 2,50 m am Gebäude meines Mandanten vorbeigeführt. Da die Zufahrt zwischen dem Gebäude meines Mandanten und dem geplanten Gebäude Karlstraße 8 realisiert werden soll, ist aufgrund der Höhen beider Gebäude und der Schallreflexion an den Außenwänden mit erheblichen Lärm- und Schadstoffemissionen zu rechnen, die sich nachteilig auf die Nutzung des Wohn- und Geschäftshauses meines Mandanten auswirken und deshalb abgelehnt werden.

Ausweislich der Verkehrsuntersuchung, die im Zusammenhang mit dem Bebauungsplanentwurf „Karlstraße/Mörikestraße“ durchgeführt wurde, ist die Karlstraße werktäglich in West-Ost-Richtung mit ca. 4000 Kfz. und in der Gegenrichtung mit ca. 2200 Kfz. belastet, die Mörikestraße in West-Ost-Richtung mit ca. 550

KOTHE ANWALTSKANZLEI

Schr. vom 20. Mai 2015, Seite 7

Kfz., in der Gegenrichtung mit ca. 800 Kfz. Die Verkehrsuntersuchung betont, dass die Parkierungsnachfrage im öffentlichen Raum vor allem im Bereich des Elektrofachmarktes Euronics und des Discounters Lidl sowie dem Eyach-Centrum als hoch bis sehr hoch einzustufen ist. Die beiden erstgenannten Geschäfte befinden sich unmittelbar gegenüber dem Wohn- und Geschäftshaus meines Mandanten sowie des Bauvorhabens. Infolge der geplanten Nachverdichtung durch den Bebauungsplan rechnet der Verkehrsgutachter mit einem **zusätzlichen Ziel- und Quellverkehrsaufkommen von etwa 1150 Kfz. je Normalwerktag**. Ein großer Teil dieses Verkehrs wird demnach zwischen dem Wohn- und Geschäftshaus meines Mandanten sowie dem Gebäude Karlstraße 8 abgewickelt werden.

Die hiermit verbundene Zunahme an Lärm- und Schadstoffemissionen ist in keiner Weise hinnehmbar. Die Herstellung der Zufahrt in diesem Bereich ist folglich inakzeptabel. Sie erweist sich meinem Mandanten gegenüber als rücksichtslos. Der eine solche Zufahrt ermöglichende Bebauungsplan setzte die privaten Belange meines Mandanten einseitig hinter die privaten (!) Belange anderer Grundstückseigentümer zurück. Er wäre jedenfalls abwägungsfehlerhaft.

Ob und – bejahendenfalls – welche baulichen und/oder technischen Möglichkeiten bestehen, um diese Beeinträchtigungen abzuwehren, ist weder meinem Mandanten noch mir bekannt. Sollte die Stadt Balingen hier Abhilfemöglichkeiten sehen, stehen wir gerne zu einem Gespräch zur Verfügung.

#### 4. Nichtbeachtung des Bewahrungs- und Erhaltungsinteresses meiner Mandanten

Planbetroffene dürfen darauf vertrauen, dass die bauleitplanerische Situation nicht ohne Berücksichtigung ihrer Interessen geändert wird. Zwar gewährt das Baugesetzbuch keinen Anspruch auf den Fortbestand eines Bebauungsplans und schließt auch die Änderung des Plans nicht aus. Das bedeutet aber nur, dass die Aufhebung oder Änderung eines Bebauungsplanes auch dann rechtmäßig sein kann, wenn sie für die Planbetroffenen nachteilig ist. Bei der Abwägung ist indes zu berücksichtigen, ob die Änderung ein nicht geringwertiges privates Interesse berührt. Ein solches Interesse ist nicht nur dann gegeben, wenn der Bebauungsplan in seiner ursprünglichen Fassung ein subjektives öffentliches Rechts begründet hat. Führt nämlich eine Änderung dazu, dass Nachbargrundstücke – wie hier – in anderer Weise als bisher genutzt werden dürfen, gehören die Interessen der Nachbarn an der Beibehaltung des bestehenden Zustandes grundsätzlich zum notwendigen Abwägungsmaterial,

vgl. BVerwG, Beschluss vom 08.09.1992 – 4 NB 3.92 -, BRS 54 Nr. 21; BVerwG, Beschluss vom 08.09.1988 – 4 NB 15.88 -, V'BRS 48 Nr. 33; VGH Bad.-Württ., Urteil vom 06.05.2011 – 5 S 1670/09 -.

KOTHE ANWALTSKANZLEI

Schr. vom 20. Mai 2015, Seite 8

Bislang ist nicht ersichtlich, dass das Bewahrungs- und Erhaltungsinteresse meines Mandanten an der bisherigen Erschließungssituation, d. h. insbesondere sein Schutz vor Lärm-, Geruchs- und Schadstoffimmissionen in angemessener Weise berücksichtigt worden wäre. Dies gilt umso mehr, als zumindest in dem Planbereich, der dem Grundstück meines Mandanten am nächsten liegt, keine in sich widerspruchsfreien und damit hinreichend bestimmten Festsetzungen zu erkennen sind, die eine Beurteilung erlaubten, ob und – bejahendenfalls – inwieweit hier den Interessen meines Mandanten Rechnung getragen wurde. Vorsorglich weise ich darauf hin, dass eine Verlagerung der Lösung des hierdurch begründeten Konflikts in ein etwa nachfolgendes Baugenehmigungsverfahren ausgeschlossen ist.

Über den Fortgang des Bebauungsplanverfahrens wollen Sie mich bitte unterrichtet halten. Das zuvor gemachte Gesprächsangebot bleibt selbstverständlich aufrecht erhalten.

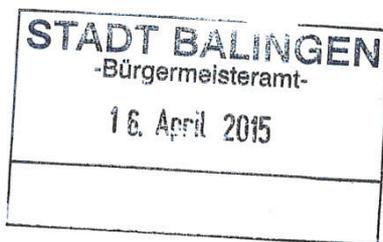
Abschließend bitte ich Sie mir den fristgemäßen Eingang dieses Schriftsatzes auf dem beigefügten vorbereiteten Empfangsbekanntnis kurz schriftlich – gerne auch per Telefax – hierher zu bestätigen.

Für etwaige Rückfragen stehe ich Ihnen selbstverständlich jederzeit gerne zur Verfügung; zögern Sie bitte nicht mich anzurufen.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr. Peter Kothe



*H. Fahrner  
z. W. V.  
W 15*

**KOTHE**  
ANWALTSKANZLEI

KOTHE ANWALTSKANZLEI · Postfach 1209 · 70808 Korntal-Münchingen

Große Kreisstadt Balingen  
- Stadtverwaltung -  
Amt für Stadtplanung und Bauservice  
Neue Straße 31

72336 Balingen



**PROF. DR. PETER KOTHE**

Rechtsanwalt

Fachanwalt für  
Verwaltungsrecht

Fachanwalt für  
Bau- und Architektenrecht

Hasenbergsteige 5  
70178 Stuttgart

Johannes-Daur-Straße 10  
70825 Korntal-Münchingen

Postfach 1209  
70808 Korntal-Münchingen

Telefon 0711 / 2 55 26 50  
Telefax 0711 / 2 55 26 55

www.KOTHEWEB.de  
e-mail:kanzlei@kotheweb.de

14. April 2015  
PK-mü  
22.15

Vorab per Telefax (Telefax-Nr. 07433 / 170 – 159)!

Gegen Empfangsbekanntnis!

Bauverzeichnis: 20150059

Dr. Wagner ./ Stadt Balingen

- BV Neubau von Stadtvillen und Tiefgarage auf den Grundstücken Flst.-Nr. 3398/2 und 3398/3, Karlstraße 8 + 10, Balingen, Kernstadt -

Bauherrin: Bauprojekta GmbH, Turmstraße 15, 72351 Geislingen,

Sehr geehrter Herr Fahrner,  
sehr geehrte Damen und Herren,

ich vertrete Herrn Dr. Andreas-Michael Wagner, An der Bismarckhöhe 25, 72406 Bisingen. Eine auf mich lautende Vollmacht füge ich bei. Im Hinblick auf meine Vertretungsanzeige bitte ich Sie, Benachrichtigungen und Zustellungen an meine **Korntaler Kanzleianschrift** zu richten.

Mein Mandant hat mir das Angrenzerbenachrichtigungsschreiben Ihres Hauses vom 13.03.2015 mit der Bitte um weitere Bearbeitung vorgelegt.

Namens und im Auftrag meines Mandanten erhebe ich

**E i n w e n d u n g e n**



KOTHE ANWALTSKANZLEI

Schr. vom 14. April 2015, Seite 2

gegen das eingangs näher bezeichnete Vorhaben:

Das Vorhaben verstößt gegen zahlreiche Vorschriften, darunter auch gegen solche, die auch dem Schutz meines Mandanten zu dienen bestimmt sind. Die Erteilung der beantragten Baugenehmigung wäre deshalb rechtswidrig und verletzte meinen Mandanten in seinen Rechten, weshalb eine solche Genehmigung auf seine Rechtsbehelfe hin aufzuheben wäre. Sie darf deshalb gar nicht erst erteilt werden. Im Einzelnen ist hierzu Folgendes auszuführen:

#### 1. Bauplanungsrechtliche Einwände

Ausweislich der Bauvorlagen soll das in Rede stehende Vorhaben nach § 33 BauGB genehmigt werden. Dies liegt nahe, nachdem sich der Bauherr offenbar verpflichtet hat, die Planungskosten zu tragen; auf die Vorlage für TOP 9 des öffentlichen Teils der Gemeinderatssitzung am 24.03.2015, in der der Abschluss eines entsprechenden städtebaulichen Vertrages mit dem Bauherrn angekündigt wird, nehme ich Bezug.

Nicht nachvollziehbar und in sich widersprüchlich sind jedoch das Verhalten der Stadt Balingen und des Bauherrn, wenn – wie hier – der Bebauungsplan geändert werden soll, um dem Bauherrn eine Bebauung seiner Grundstücke zu ermöglichen, das Vorhaben aber gegen die künftige Festsetzungen verstößt. Hierzu ist im Einzelnen Folgendes auszuführen:

##### a) Keine Genehmigung im Vorgriff auf den künftigen Bebauungsplan

§ 33 BauGB setzt jedoch voraus, dass für das entsprechende Gebiet nicht nur ein Beschluss über die Aufstellung eines Bebauungsplanes gefasst ist, sondern außerdem, dass die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach §§ 3 Abs.2, 4 Abs. 2 und 4a Abs. 2 - 5 BauGB durchgeführt worden ist, sowie ferner das anzunehmen ist, dass das Vorhaben den künftigen Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht entgegensteht. Diese Voraussetzungen sind vorliegend **nicht** erfüllt.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung für den Bebauungsplan und die örtlichen Bauvorschriften „Karlstraße/Mörikestraße“ erfolgt ausweislich der öffentlichen Bekanntmachung erst in der Zeit vom 20.04.2015 bis zum 20.05.2015. Solange also die Öffentlichkeitsbeteiligung noch nicht abgeschlossen ist, kann schlechterdings keine Planreife vorliegen, weshalb § 33 BauGB als Genehmigungsgrundlage ausscheidet.

##### b) Keine Genehmigung nach geltendem Planungsrecht

Nach geltendem Planungsrecht dürften die Gebäude unzulässig, weil zu hoch sein. Bezüglich der Gebäudehöhen und Geschossigkeiten besitzt das Plangebiet ausweislich Vorlage für TOP 9 des

öffentlichen Teils der Gemeinderatssitzung am 24.03.2015 einen relativ einheitlichen Charakter aus zwei- bis dreigeschossigen Gebäuden mit Dachgeschossen. Die Traufhöhen liegen zwischen 6,50 m und 9,50 m. Diese Gebäudehöhen werden durch die beiden Gebäude, die Gegenstand des Bauantrages sind, deutlich überschritten. Soweit die zuvor zitierte Sitzungsvorlage von Staffelgeschossen spricht, ist darauf hinzuweisen, dass eine gesetzliche Definition nur in § 2 Abs. 5 LBO 1972 erfolgte, aber weder vorher noch nachher der Landesbauordnung zu entnehmen war und ist. Aus diesem Grund ist davon auszugehen, dass der Landesgesetzgeber dem Begriff des Staffelgeschosses und damit dieser Form des Bauens keinerlei Privilegien mehr gewähren will; auch derartige Geschosse sind anhand des Vollgeschossbegriffs in § 2 Abs. 6 LBO zu beurteilen.

c) **Unvereinbarkeit mit den Festsetzungen auch des künftigen Bebauungsplans**

Darüber hinaus widerspricht das in Rede stehende Vorhaben den künftigen Festsetzungen des Bebauungsplanes. Das Vorhaben soll im Baufeld 3 realisiert werden, in dem ausweislich der Nutzungsschablone drei Vollgeschosse als Höchstmaß festgesetzt werden sollen. Beide Gebäude des Vorhabens, d. h. sowohl das Gebäude Karlstraße 8 als auch das Gebäude Karlstraße 10, verfügen jedoch ersichtlich über vier Vollgeschosse. § 2 Abs. 6 LBO geht davon aus, dass oberste Geschosse lediglich dann keine Vollgeschosse sind, wenn die Höhe von 2,30 m über weniger als dreiviertel der Grundfläche des darunter liegenden Geschosses vorhanden ist. Ein Vergleich des Grundrisses der Dachgeschosse mit dem Grundriss des darunter liegenden 2. Obergeschosses zeigt hingegen, dass die zuvor genannte Voraussetzung **nicht** erfüllt ist. Die Gebäude verfügen über vier Vollgeschosse und widersprechen insoweit den Festsetzungen des Bebauungsplanes.

2. **Bauordnungsrechtliche Einwände**

Die Bauvorlagen sehen im Unter- bzw. Kellergeschoss neben der Tiefgaragenzufahrt einen Raum mit einer Fläche von 21,55 m<sup>2</sup> zum Abstellen von Fahrrädern und Kinderwagen vor. Diese Planung wird den Anforderungen nach der Landesbauordnung in der seit dem 01.03.2015 geltenden Fassung **nicht** gerecht. Nach § 37 Abs. 2 LBO sind bei der Errichtung baulicher Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr mit Fahrrädern zu erwarten ist, notwendige Fahrrad-Stellplätze in solcher Zahl herzustellen, dass sie für die ordnungsgemäße Nutzung der Anlagen ausreichen. Diese notwendigen Fahrrad-Stellplätze müssen eine wirksame Diebstahlsicherung ermöglichen und von der öffentlichen Verkehrsfläche ebenerdig, durch Rampen oder durch Aufzüge zugänglich sein. Die Anzahl notwendigen Fahrrad-Stellplätze definiert § 35 Abs. 4 LBO dahin, dass **für jede Wohnung zwei geeignete wettergeschützte Fahrrad-Stellplätze** herzustellen sind. Dies bedeutet unter Berücksichtigung des Umstandes, dass in beiden Gebäuden des Vorhabens insgesamt 18 Wohnungen errichtet werden sollen, dass hierfür 36 Fahrrad-Stellplätze geschaffen werden müssen. Wird entsprechend § 37 Abs. 1 Satz 4 LBO davon ausgegangen, dass 4 Fahrrad-Stellplätze denselben Raumbedarf beanspruchen wie ein Kfz.-Stellplatz, so ist für die Fahrrad-Stellplätze von einem Raumbedarf

von insgesamt 9 Kfz.-Stellplätzen auszugehen. Selbst wenn davon ausgegangen wird, dass ein Garagenstellplatz für einen PKW lediglich eine Breite von 2,30 m und eine Länge von 5,00 m aufweisen muss, so sind für die Schaffung eines Kfz.-Stellplatzes immerhin 11,50 m<sup>2</sup> erforderlich, für 9 Kfz.-Stellplätze bzw. 36 Fahrrad-Stellplätze somit 103,50 m<sup>2</sup>. Es ist den Bauvorlagen auch nicht ansatzweise zu entnehmen, an welcher Stelle die Bauherrin beabsichtigt, die erforderlichen Fahrrad-Stellplätze zu schaffen. Insoweit liegt also jedenfalls ein Verstoß gegen die aktuelle Landesbauordnung vor.

### Unzureichender Brandschutz

Nach § 15 Abs. 1 LBO sind bauliche Anlagen so anzuordnen und zu errichten, dass der Entstehung eines Brandes und der Ausbreitung von Feuer und Rauch vorgebeugt wird und bei einem Brand die Rettung von Menschen und Tieren sowie wirksame Löscharbeiten möglich sind. In diesem Sinne entfalten die Vorschriften über den Brandschutz **nachbarschützende Wirkung**,

vgl. Sauter, LBO, Loseblatt (Stand: Dez. 2014), § 15 Rdnr. 8 m. w. N.

Den genannten Anforderungen könnte im Falle einer Verwirklichung des Vorhabens jedoch nicht genügt werden, denn eine rasche Erreichbarkeit der der Karlstraße abgewandten Seite des Vorhabens mit Feuerwehrfahrzeugen zur Brandbekämpfung ist nicht möglich. Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr sind aus den Bauvorlagen nicht ersichtlich; somit würde ein erhebliches Risiko für die Antragstellerin geschaffen. Dies ergibt sich aus Folgendem:

#### a) Zweifel an einem der Gebäudeklasse entsprechenden Brandschutz

Zunächst ist den Bauvorlagen nicht zu entnehmen, ob das zutreffend als viergeschossig zu qualifizierende und somit zur **Gebäudeklasse 4** gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 4 LBO zählende Bauvorhaben den hierfür einschlägigen **Brandschutzbestimmungen** entspricht. Da die Bauherrin vorgibt, lediglich dem Bebauungsplanentwurf entsprechende Gebäude errichten zu wollen, und somit offenbar Gebäudeklasse 3 gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 3 LBO für einschlägig erachtet, sind bereits insoweit Zweifel angebracht.

#### b) Mangelnde Erreichbarkeit der rückwärtigen Bereiche

Sowohl § 30 Abs. 1 BauGB als auch § 4 Abs. 1 LBO fordern für die Zulässigkeit eines Bauvorha-

Besucher des Gebäudes, sondern auch von Ver- und Entsorgungsfahrzeugen, Rettungsfahrzeugen (Feuerwehr, Notarzt, Krankenwagen, Polizei) ohne Schwierigkeiten tatsächlich benutzt werden kann. In rechtlicher Hinsicht ist die Befahrbarkeit zu bejahen, wenn die Straße etwa – wie hier – für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr gewidmet ist.

In diesem Sinn ist vorliegend die **tatsächliche Befahrbarkeit nicht gegeben**. Die Rückseite des aus zwei Gebäuden bestehenden Bauvorhabens ist – soweit ersichtlich – nicht erreichbar, denn auf der Ostseite des Bauvorhabens befindet sich die Tiefgaragenzufahrt, die keine Erreichbarkeit der rückwärtigen Grundstücksfläche ermöglicht. Auf der Westseite ist zwar eine sechs Meter breite Fläche erkennbar, die ausweislich des Bebauungsplanentwurfs mit einem Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der weiter südlich gelegenen Grundstücke belastet werden soll. Insoweit ist jedoch zu berücksichtigen, dass auf diesen südlichen gelegenen Grundstücken, den Grundstücken Flst.-Nr. 3399/3 und 3399/4, eine Tiefgarage errichtet werden soll, weshalb davon auszugehen ist, dass auch die mit einem Fahr- und Leitungsrecht zu belastende Fläche ein Gefälle zur Herstellung der Tiefgaragenzufahrt aufweisen wird und auch aus diesem Grund hierüber eine Erreichbarkeit der rückwärtigen Grundstücksbereiche nicht möglich ist. Insbesondere sind die nach Nr. 3 VwV Feuerwehrflächen erforderlichen Kurvenradien und Übergangsbereiche nicht realisierbar.

Zwar ist es grundsätzlich denkbar, über die südlich der Baufelder 1 und 2 vorgesehene Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung oder über die Mörikestraße den rückwärtigen Grundstücksbereich zu erreichen; es ist jedoch nicht erkennbar, dass dieser Grundstücksbereich außerhalb der geplanten privaten Grünfläche in einer Weise befestigt wäre, dass er für das Befahren mit Feuerwehrfahrzeugen geeignet wäre; auf § 2 Abs. 4 LBOAVO nehme ich Bezug. Im Übrigen sind die an der privaten Grünfläche vorbeiführenden Wegstrecken mit 5,00 m und 4,00 m vergleichsweise schmal bemessen. Diese Maße, insbesondere die verfügbaren Kurvenradien, werden den Anforderungen nach Nr. 3.1 VwV Feuerwehrflächen auch nicht ansatzweise gerecht. Selbst wenn die erforderlichen Zu- und Durchfahrtsbreiten herzustellen wären, sind die Kurvenradien und die Übergangsbereiche nicht gewährleistet. Dies gilt umso mehr, als unmittelbar südlich an das Baugrundstück anschließend Flächen für offene Stellplätze vorgesehen sind, die die Erreichbarkeit der rückwärtigen Gebäudeseiten zusätzlich einschränken. Eine solche Vorgehensweise stünde jedoch im Widerspruch zu den künftigen Festsetzungen des Bebauungsplans. Nach Nr. 5.1 der textlichen Festsetzungen ist die dort ausgewiesene, private Grünfläche im Bereich der bereits bestehenden Grünflächen zur Erhaltung der Wohn- und Aufenthaltsqualität innerhalb des Plangebietes dauerhaft als Grünfläche zu erhalten. Innerhalb der ausgewiesenen, privaten Grünfläche sind bauliche Anlagen, mit Ausnahme wassergebundener Fußwege, nicht zulässig. Eine den Anforderungen der Feuerwehr genügende Befestigung der Zu- bzw. Durchfahrt scheidet somit aus.

Die Bedenken gelten in gleicher Weise für den Fall, dass eine Durchfahrt zwischen den beiden Gebäuden Karlstraße 8 und Karlstraße 10 geplant sein sollte. Zum einen beträgt der Abstand zwischen beiden Gebäuden lediglich 6,00 m, überdies ist auch hier für die erforderlichen **Kurvenradien und Übergangsbereiche** kein Raum. Ferner sollen straßenseitig in diesem Gebäudeabstand drei offene Stellplätze oberirdisch realisiert werden, sodass diese Fläche als Zufahrt ohnehin nicht zur Verfügung steht.

**c) Fehlender zweiter Rettungsweg im rückwärtigen Bereich**

Die Anforderungen nach § 2 Abs. 3 und 4 LBOAVO werden **nicht** erfüllt. Soweit dies den Bauvorschriften zu entnehmen ist, soll bei beiden Gebäuden der zweite Rettungsweg offenbar über Rettungsgeräte der Feuerwehr geführt werden. Infolge dessen sind nicht nur geeignete Zufahrten und Zugänge, sondern insbesondere auch geeignete Aufstellflächen herzustellen. Die Gebäude sind zu hoch, um mit dem Standardrettungsgerät der Feuerwehr, einer vierteiligen Steckleiter, erreicht werden zu können. Diese Steckleiter weist lediglich eine Höchstlänge von 8,40 m auf und vermag unter Berücksichtigung eines Anstellwinkels von 70° lediglich eine Höhe von 7,20 m zu überwinden. Die dreiteilige Schiebeleiter mit einer Gesamtlänge von 14,00 m erlaubt bei einem Anstellwinkel von 70° eine Rettungshöhe von 12,20 m. Für diese ist nach Nr. 4.3 VwV Feuerwehrflächen jedoch eine befestigte Stellfläche von mindestens 4,00 m x 4,00 m vorzusehen. Es ist nicht ersichtlich, wo auf dem Baugrundstück hierfür der erforderliche Platz mit ausreichender Befestigung geschaffen werden soll.

**d) Zwischenergebnis**

Da nach dem zuvor Gesagten nicht erkennbar ist, wie Rettungseinsätze auf der Gebäuderückseite so rasch durchgeführt werden können sollen, dass die Nachbargebäude, darunter dasjenige meines Mandanten, nicht beeinträchtigt werden, ist davon auszugehen, dass die nachbarschützenden Brandschutzvorschriften des § 15 LBO **nicht** eingehalten werden.

**4. Übergreifend: Verletzung des Gebots der Rücksichtnahme**

Im Geltungsbereich qualifizierte Bebauungspläne wie dem im Entwurf Vorliegenden findet das Gebot der Rücksichtnahme seinen normativen Niederschlag in § 15 Abs. 1 BauNVO. Danach sind in Plangebieten wie dem hier festgesetzten bauliche Anlagen im Einzelfall unzulässig, wenn sie nach Anzahl, Lage, Umfang oder Zweckbestimmung der Eigenart des Baugebiets widersprechen. Für einfache Bebauungspläne, in deren Geltungsbereich ergänzend § 34 BauGB heranzuziehen ist, folgt das Gebot der Rücksichtnahme aus dem Gebot des Einfügens abgeleitet.

Die an das Rücksichtnahmegebot zu stellenden Anforderungen hängen von den Umständen des Einzelfalles ab. Einerseits kann umso mehr eine Rücksichtnahme verlangt werden, je empfindlicher und schutzwürdiger die Stellung des Nachbarn ist, dem die Rücksichtnahme im gegebenen Zusammenhang zugutekommt. Andererseits braucht derjenige, der ein Bauvorhaben verwirklichen will, umso weniger Rücksicht zu nehmen, je verständlicher und unabweisbarer die von ihm mit seinem Vorhaben verfolgten Interessen sind. Die hierbei vorzunehmende Interessenabwägung hat sich an dem Kriterium der Unzumutbarkeit auszurichten. Ein Verstoß gegen das Gebot der Rücksichtnahme verletzt den Nachbarn in seinen Rechten, wenn ihn die nachteiligen Einwirkungen des streitigen Bauwerks billigerweise nicht mehr zuzumuten sind.

Die Kriterien, nach denen die Zumutbarkeitsschwelle bestimmt wird, lassen sich zwar nicht allgemein beschreiben. Der Schutz des Gebots der Rücksichtnahme setzt aber bereits vor der Schwelle ein, die durch einen „schweren und unerträglichen Eingriff“ in das Eigentum markiert wird. Was als „rücksichtslos“ billigerweise nicht zumutbar ist, ist nicht gleichzusetzen mit dem Begriff der Unzumutbarkeit, durch den die verfassungsrechtliche Grenze zwischen Sozialbindung und enteignendem Eingriff bestimmt wird. Die Konkretisierung der Zumutbarkeitsschwelle kann sich im Einzelfall nur aus der geforderten Abwägung ergeben.

Zu den insoweit zu berücksichtigenden Auswirkungen gehören nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung neben beispielsweise Belastungen psychischer Art auch Immissionen. Vorliegend sind damit insbesondere die von dem zu erwartenden Ziel-, Quell- und Zirkulationsverkehr ausgehenden Lärm- und Schadstoffimmissionen angesprochen.

Wenngleich die zum Bauvorhaben zählende Tiefgarage über die Zufahrt auf der Ostseite des Vorhabens angedient werden soll, wirkt sich die geplante Zufahrt auf der Westseite des Baugrundstückes zum Nachteil meines Mandanten aus. Diese Zufahrt ist in den Bauvorlagen vorgesehen; sie soll mit einem wasserdurchlässigen Belag versehen werden. Rechtlich soll sie durch ein Fahr- und Leitungsrechts gesichert werden. Sie dient – wie erwähnt – der Erreichbarkeit einer erst noch auf den südlichen Grundstücken anzulegenden Tiefgarage. Diese Tiefgarage soll einen offenbar erheblichen Stellplatzbedarf befriedigen, da sie nach Kenntnis meines Mandanten mit der Errichtung eines großflächigen Einzelhandels verbunden werden soll. Infolge dessen ist mit einem erheblichen Ziel-, Quell- und Zirkulationsverkehr zu rechnen. Dieser wird in einer Entfernung von nur 2,50 m am Gebäude meines Mandanten vorbeigeführt. Da die Zufahrt zwischen dem Gebäude meines Mandanten und dem geplanten Gebäude Karlstraße 8 realisiert werden soll, ist aufgrund der Höhen beider Gebäude und der Schallreflexion an den Außenwänden mit erheblichen Lärm- und Schadstoffemissionen zu rechnen, die sich nachteilig auf die Nutzung des Wohn- und Geschäftshauses meines Mandanten auswirken und deshalb abgelehnt werden.

Ausweislich der Verkehrsuntersuchung, die im Zusammenhang mit dem Bebauungsplanentwurf „Karlstraße/Mörrikestraße“ durchgeführt wurde, ist die Karlstraße werktäglich in West-Ost-Richtung mit ca. 4000 Kfz. und in der Gegenrichtung mit ca. 2200 Kfz. belastet, die Mörrikestraße in West-Ost-Richtung mit ca. 550

KOTHE ANWALTSKANZLEI

Schr. vom 14. April 2015, Seite 8

Kfz., in der Gegenrichtung mit ca. 800 Kfz. Die Verkehrsuntersuchung betont, dass die Parkierungsnachfrage im öffentlichen Raum vor allem im Bereich des Elektrofachmarktes Euronics und des Discounters Lidl sowie dem Eyach-Centrum als hoch bis sehr hoch einzustufen ist. Die beiden erstgenannten Geschäfte befinden sich unmittelbar gegenüber dem Wohn- und Geschäftshaus meines Mandanten sowie des Bauvorhabens. Infolge der geplanten Nachverdichtung durch den Bebauungsplan rechnet der Verkehrsgutachter mit einem **zusätzlichen Ziel- und Quellverkehrsaufkommen von etwa 1150 Kfz. je Normalwerktag**. Ein großer Teil dieses Verkehrs wird demnach zwischen dem Wohn- und Geschäftshaus meines Mandanten sowie dem Gebäude Karlstraße 8 abgewickelt werden. Die hiermit verbundene Zunahme an Lärm- und Schadstoffemissionen ist in keiner Weise hinnehmbar. Die Herstellung der Zufahrt in diesem Bereich ist folglich inakzeptabel.

## 5. Ergebnis

Nach allem ist das Vorhaben – auch unter Berücksichtigung des künftigen Bebauungsplans – abzulehnen. Es verletzt zahlreiche Normen, darunter auch solche, die dem Schutz meines Mandanten zu dienen bestimmt sind. Insbesondere erweist sich die vorgesehene Durchfahrt ihm gegenüber als rücksichtslos.

Der guten Ordnung halber bitte ich Sie abschließend, mit mir den fristgemäßen Eingang dieses Einwendungsschriftsatzes auf dem beiliegenden vorbereiteten Empfangsbekennnis kurz schriftlich – gerne auch per Telefax – hierher zu bestätigen.

Für etwaige Rückfragen stehe ich Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung; zögern Sie bitte nicht mich anzurufen.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr. Peter Kothe