

Markt Garmisch-Partenkirchen



**Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit
gem. § 3 Abs. 2 BauGB
zur**

**Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“
(Bereich Nord)“
gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung**

**Sitzungstag: 18.11.2024
Sitzungsort: Rathaus Garmisch-Partenkirchen**

**Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung –
Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

I. NACHFOLGENDE BÜRGER HABEN BEDENKEN UND/ODER HINWEISE VORGEBRACHT:

Nr.	Name, Datum	Inhalt Stellungnahme	Sachbericht und Abwägung	Beschluss- vorschlag
1.	<p>██████████ 17.06.2024</p>	<p>Einwendung</p> <p>Grundsätzliches Der Bereich des Bebauungsplanentwurf 100 ist im aktuellen Flächennutzungsplan Nr.39 als „Fläche für Bahnanlagen und Gleiskörper“ ausgewiesen. Offensichtlich ist vorgesehen, den Flächennutzungsplan nach Aufstellung des Bebauungsplans entsprechend den im Bebauungsplan 100 festgelegten Nutzungen anzupassen. Dies ist ohne weiteres Verfahren nach § 3 BauGB möglich. Da für die Aufstellung des Bebauungsplan 100 das beschleunigte Verfahren nach § 13a BauGB angeordnet wurde und damit keine vorgezogene Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs.1 BauGB erforderlich war und auch nicht durchgeführt wurde, könnte der Bebauungsplan ausschließlich mit Auslegung der Planunterlagen nach § 3 Abs.2 beschlossen werden.</p> <p>Nachdem mit dem Bebauungsplan massive Infrastrukturänderungen verbunden sind, die weite Bereiche der Gemeinde betreffen, ist die Anwendung des beschleunigte Verfahren nach § 13a BauGB unzulässig. Die infrastrukturellen Veränderungen hätten vor Aufstellung des Bebauungsplanes unter öffentlicher Beteiligung in einem gesonderten Verfahren diskutiert und beschlossen werden müssen.</p>	<p>Die Anwendbarkeit von § 13a BauGB ist zum einen <u>räumlich</u> begrenzt: Der Gesetzgeber verfolgt mit dem beschleunigten Verfahren und den damit verbundenen Verfahrenserleichterungen das Ziel, dass die Gemeinden von einer Neuinanspruchnahme von Flächen außerhalb der Ortslagen absehen und darauf verzichten, den äußeren Umgriff vorhandener Siedlungsbereiche zu erweitern. Innenentwicklung ist daher nur innerhalb des Siedlungsbereichs zulässig. Der planungsrechtliche Status der Flächen, ihre Zugehörigkeit zum Innen- oder Außenbereich, ist hierfür nicht ausschlaggebend. Vielmehr ist der auf die Möglichkeit einer beschleunigten Bauleitplanung bezogene Siedlungsbereich nach eigenständigen Kriterien festzulegen. Vorliegend wird der Planbereich auf drei Seiten durch Gebiete, die nach den tatsächlichen Verhältnissen einen im Zusammenhang bebauten Ortsteil iSv § 34 Abs. 1 BauGB bilden, umgrenzt. Die „freie Landschaft“ beginnt erst südlich der derzeitigen Grenze des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 101a. Die Bereiche diesseits dieser Grenze befinden sich unter Beachtung siedlungsstruktureller Gegebenheiten (ehemalige Bahnflächen) innerhalb des Siedlungsbereichs.</p> <p>Zum anderen findet im Plangebiet auch in <u>inhaltlicher</u> Hinsicht Innenentwicklung statt. Der Bebauungsplan ermöglicht auf der Brachfläche (ehemaligen Bahnflächen) eine Wiedernutzbarmachung als ausdrücklich in § 13a Abs. 1 Satz 1 BauGB genannter Maßnahme der Innenentwicklung.</p> <p>Die zulässige Grundfläche im Bebauungsplan 100 beträgt 6.152 m², jene im Plan 101a 6.630 m². Selbst mit der weiteren zulässigen Grundfläche des nunmehr im Regelverfahren aufgestellten Plans 101b von 6.100 m² werden die 20.000 m² des § 13a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB deutlich nicht erreicht.</p> <p>Es bestehen schließlich keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter, da sich Bereiche solcher Schutzgüter nicht in räumlicher Nähe des überplanten Bereiches befinden.</p> <p>Folglich ist die Wahl des Verfahrens nach § 13 a BauGB nicht zu beanstanden.</p>	

**Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung –
Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Name, Datum	Inhalt Stellungnahme	Sachbericht und Abwägung	Beschluss- vorschlag
		<p>Bedarfsnachweis</p> <p>Nach § 2a BauGB hat die Gemeinde im Aufstellungsverfahren dem Entwurf des Bauleitplans eine Begründung beizufügen, in der entsprechend dem Stand des Verfahrens die Ziele, Zwecke und wesentlichen Auswirkungen des Bauleitplans darzulegen sind.</p> <p>In der Begründung des Bebauungsplanentwurf 100 wird hierzu nur ausgeführt: <i>„Da es sich um eine Nachverdichtung der vorhandenen Siedlungsfläche handelt, kann auf einen Bedarfsnachweis verzichtet werden“</i>. Diese Aussage kann nur so interpretiert werden, dass im Grunde kein tatsächlicher, inhaltlicher Bedarf für die Aufstellung des Bebauungsplans besteht. Es geht offensichtlich lediglich darum, eine Freifläche zu füllen</p> <p>Tatsächlich kann auch kein Bedarf für die geplante Bebauung erkannt werden. Insbesondere durch die Planung einer „Mobilitätsdrehscheibe“ im Bereich des Bebauungsplans würden bereits auf dem Bahnhofplatz vorhandene Infrastruktureinrichtungen auf die dem Bahnhof abgewandte Seite (hinter die Gleise) verlegt. Es wäre problemlos möglich, die vorhandenen Einrichtungen auf dem Bahnhofplatz mit wesentlich geringerem Aufwand zu ertüchtigen. Zudem ist die vorhandene Verkehrsstruktur wesentlich sinnvoller und für das Publikum leichter nachvollziehbar.</p> <p>Altlasten</p> <p>Nach dem gültigen Flächennutzungsplan Nr.39 ist der gesamte Bereich des Bebauungsplanentwurfs als „Fläche für Bahnanlagen und Gleiskörper“ ausgewiesen. In diesem Bereich waren in den letzten 120 Jahren neben den Gleiskörpern und Bahnhofsanlagen verschiedene Bahn-Betriebsanlagen zum Abstellen sowie der Wartung und Reinigung von Zügen vorhanden. Nach Reduzierung der Nutzung durch die Bahngesellschaften Bayerische Staatsbahn, Reichsbahn, Deutsche Bundesbahn und Deutsche Bahn wurden Teile des Geländes noch durch die Firma Dengg als Lagerplatz, die Firma Bald als Schrottplatz, einem Transformator und einem Lagerplatz für Reinigungsmittel genutzt. Alle diese Nutzer, insbesondere die Eisenbahngesellschaften, haben bei ihren Aktivitäten keine ernsthafte Rücksicht auf den Bodenschutz walten lassen. Teilweise lag das auch daran, dass in der Vergangenheit die Gesetzeslage und das öffentliche Bewusstsein noch nicht im notwendigen Maße entwickelt waren. Es ist davon auszugehen, dass zumindest in Teilbereichen des Geländes ein „einfacher Weg“ bei der Schadstoffentsorgung gewählt wurde. Der überplante Bereich befindet sich auf dem Gebiet "ehern. Bahnhofsgelände" der aus dem Altlastenkataster entlassenen Fläche mit der Nr. 180 00814. Diese Fläche verblieb aufgrund abfallrechtlicher Restbelastung im ABuDIS (Altlasten-, Bodenschutz- und Dateninformationssystem).</p> <p>Im Rahmen der Umnutzung des Bahngeländes wurden dort im Laufe der Jahre mehrere abfallrechtliche Untersuchungen mit unterschiedlicher Intensität durchgeführt. Diese Untersuchungen haben sich auf das gesamte Gelände erstreckt. Die Ergebnisse der Untersuchungen wurden dem Bebauungsplanentwurf 100 als Anlage beigefügt.</p> <p>Dem Bebauungsplanentwurf 100 liegt ein Gutachten der Fa. Sakosta CAU aus dem Jahr 2010 bei, in dem auch auf bereits erfolgte Untersuchungen der Fa. Blasy + Mader aus dem Jahr 1999 und auf eine Untersuchung der Fa. E-Consult aus dem Jahr 2005 Bezug genommen wird. Die Untersuchung war von der Verwertungsgesellschaft der Deutschen Bahn, der aurelis Real Estate GmbH & Co KG, im Rahmen der Verkaufsverhandlungen in Auftrag gegeben worden.</p>	<p>Die Ziele, Zwecke und wesentlichen Auswirkungen wurden in der Begründung dargelegt.</p> <p>Die Planung läuft in enger Zusammenarbeit mit den Grundstückseigentümern, die entsprechende Bedarfe vorgetragen haben. Das städtebauliche Konzept wurde in enger Abstimmung mit den Eigentümern entwickelt. Die Eigentümer haben sich mittlerweile vertraglich zur Umsetzung des Bebauungskonzeptes verpflichtet (Bauverpflichtung). Am Bedarf besteht daher aus Sicht des Marktes kein Zweifel.</p> <p>Abgesehen davon können die geplanten Einrichtungen allein aus Platzgründen auf dem Bahnhofplatz nicht errichtet werden. Ebenso entsteht hier in Zusammenhang mit dem Zugspitzbahnhof ein weiterer wichtiger Verkehrsknotenpunkt von Garmisch, in dessen Bereich die notwendige Anlage der „Mobilitätsdrehscheibe“ räumlich sinnvoll kombiniert werden kann.</p> <p>Die Flächen sind im Altlasten-ABuDIS gelistet, aber ohne weitere inhaltliche Eintragungen. Die zuständige Stelle im Landratsamt für Altlasten und Bodenschutz hat auch auf wiederholte Nachfrage keine weiterführenden Auflagen als die im Gutachten von SakostaCAU aus dem Jahr 2010. Es handelt sich bei den Flächen um leicht belastete Flächen, deren derzeitiger Zustand keinen Handlungsbedarf auslösen. Die Maßnahmen bei einer Baumaßnahme sind im Gutachten von SakostaCAU auch für die zuständige Fachbehörde ausreichend beschrieben und entsprechend in die Hinweise unter VI 6.0 aufgenommen worden.</p> <p>Im Rahmen der Bauausführung werden die Bodenarbeiten von einem Gutachter begleitet. Alle notwendigen Maßnahmen werden ergriffen. In den Bereichen, in denen eine Entsorgung der Altlasten gemäß der gutachterlichen Begleitung notwendig ist, wird dies entsprechend den gesetzlichen Vorgaben erfolgen. Damit führt das Bauvorhaben dazu, dass die Altlasten ordnungsgemäß entsorgt werden.</p>	

**Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung –
Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Name, Datum	Inhalt Stellungnahme	Sachbericht und Abwägung	Beschluss- vorschlag
		<p>Die Fa. Sakoste CAU hat teilweise bis zu 6,5 Meter Tiefe Proben entnommen. Die Untersuchungen wurden nur stichprobenartig durchgeführt. Es wurden nur an willkürlichen Stellen Bohrungen durchgeführt. Dabei wurden an einigen Stellen bedenkliche Werte bei einer Reihe von Schadstoffen festgestellt. Einzelheiten können den Gutachten entnommen werden.</p> <p>Die Gutachter stellen in ihrer Zusammenfassung fest, dass, bei Proben Überschreitungen des Bleiwertes von 750 mg/Kg. festgestellt wurden, welcher den Prüfwert für Wohngebiete überschreitet und ein Benzo-o-pyren-Gehalt von 19 mg/Kg. analysiert, der sowohl den Prüfwert für Wohngebiete als auch für Industrie- und Gewerbegebiete überschreitet</p> <p>Aus abfallrechtlicher Sicht ist damit zu rechnen, dass bei zukünftigen Baumaßnahmen im Untersuchungsbereich zumindest in Teilbereichen Aushubmaterial der Belastungskategorie Z2 und Glühverlust-Gehalten im Bereich OK III anfallen werden.</p> <p>Die Aussagen der Gutachter geben zu erheblichen Bedenken Anlass. Neben ausdrücklichen Feststellungen, dass Bereiche vorhanden sind, die ohne eine umfangreiche Entsorgung der Altlasten für eine Wohn- oder sogar für eine gewerbliche oder Industriebebauung ungeeignet sind, ist durch die nur „punktueller“ Erkundung damit zu rechnen, dass es zu einem späteren Zeitpunkt noch zu unliebsamen Erkenntnissen und massiven Schadenersatzforderungen kommt.</p> <p>Bauhöhe</p> <p>Aus dem Bebauungsplanentwurf ist zu entnehmen, dass im Planungsbereich drei Hochbaukörper mit einer Wandhöhe von jeweils 12,75 Metern vorgesehen sind. In jedem dieser Baukörper ist in Teilbereichen ein höherer Baukörper mit einer Wandhöhe von jeweils 16,50 Metern vorgesehen, wobei bei keinem dieser Baukörper eine Firsthöhe festgelegt ist. Aus leidvollen Erfahrungen mit Bauten des Grundstückseigentümers in der Nachbarschaft muss damit gerechnet werden, dass im Bauverfahren auf die höheren Baukörper noch zusätzlich Mansardendächer gesetzt werden, die ev. sogar noch mit einem oder zwei Stockwerken ausgestattet sind. In diesem Fall kämen noch bis zu weiteren 6 Meter zur Wandhöhe hinzu. Während die niedrigen Baukörper mit einer Wandhöhe von max. 12,75 Metern und voraussichtlich einem Flachdach sich in die Gegend einfügen könnten, übertreffen die höheren Baukörper mit 16,50 Metern Wandhöhe und ev. einer zusätzlichen Mansarde, dann bis zu 21,50 Meter messen könnten, die Höhen der umgebenden Bebauung erheblich.</p> <p>Zudem ist zu befürchten, dass - nachdem keine Dachform und keine Firsthöhe festgelegt wird - von den zukünftigen Bauherren (Innova und BZB) die bereits praktizierte „Klotzarchitektur“ fortsetzen (siehe Zugspitzbahnhof, Moun10). Damit würde das für die öffentliche Darstellung des Marktes so wichtige Ortsbild weiter „verunstaltet“, und das in dem Bereich, den die mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisende Gäste als erstes zu Gesicht bekommen. Es ist dringend geboten, die Möglichkeiten der Bauleitplanung zu nutzen, um das, auch von den Bürgern des Marktes geschätzte, Ortsbild weitmöglich zu bewahren.</p>	<p>Auf Grund der umgebenden Bebauung wird diese Höhenentwicklung für noch städtebaulich verträglich angesehen. Dazu gibt es einen Schemaschnitt der diese Höhenentwicklung darstellt und die geplante Bebauung vom BP Nord in Zusammenhang mit dem Bestand und der vorgesehenen Planung von den Bebauungsplänen Süd aufzeigt. Dieser Schemaschnitt wird als Hinweis in den Bebauungsplan Nord aufgenommen.</p> <p>Was Klotzarchitektur ist, liegt im Auge des Betrachters. Für das gesamte Areal wurde ein städtebauliches Konzept erarbeitet. In dem gesamten Bereich der von dem städtebaulichen Konzept umfassenden Flächen (Bebauungsplan „Bahnhofsareal West (Bereich Nord)“, Bebauungsplan „Bahnhofsareal West (Bereich Süd Teil 1 + 2)“ ist das Ziel der Nutzung keine Wohnnutzung oder herkömmliche Mischnutzung, sondern hier sind außergewöhnliche Nutzungen wie die Mobilitätsdrehscheibe, der Zuspitzbahnhof, die Universität, die Bildungseinrichtungen, das Pflegeheim mit angegliedertem betreutem Wohnen vorgesehen. Konsequenterweise muss</p>	

**Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung –
Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Name, Datum	Inhalt Stellungnahme	Sachbericht und Abwägung	Beschluss- vorschlag
		<p>Erschließung</p> <p>Unter Nr. 5.1 der Begründung des Bebauungsplans ist zum Thema Erschließung innerhalb des Planungsgebiets nur folgendes ausgeführt: <i>Innerhalb der Planungsfläche ist eine öffentliche Straßenverkehrsfläche mit einem Wendehammer von 18 m Durchmesser, ein verkehrsberuhigter Bereich im Norden zur nördlichen Bahnunterführung und die Weitführung der an die Olympiastraße anbindende durchlaufende öffentliche Erschließungsstraße für den Anschluss des Bereichs Si.id des „Bahnhofsareals West“ vorgesehen.</i></p> <p>Es gibt nach den Aussagen des Bebauungsplans drei unterschiedliche Arten von Verkehrsflächen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Straßenverkehrsfläche öffentlich • Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, öffentlich • Verkehrsflächen in Bereichen, die als Mischgebiet ausgewiesen sind (z.B. Durchgang im Baukörper A) <p>Über diese Verkehrsflächen soll der gesamte mobile und der Fußgängerverkehr abgewickelt werden. So können die beiden im Plan eingezeichneten Tiefgaragenzufahrten nur über diese Flächen erreicht werden. Weiterhin ist vorgesehen, den geplanten südlich gelegenen „Campus“ ausschließlich über diese Verkehrsflächen zu erschließen. Ganz abgesehen davon, dass Bedenken bestehen, ob die Flächen für den zu erwartenden Verkehr ausreichend sind, gibt es keinerlei Aussagen dazu, wie diese Flächen für den öffentlichen Verkehr rechtlich abgesichert genutzt werden können. Schließlich befinden sich die betroffenen Flächen im Privateigentum einer Firma und der Bayerischen Zuspitzbahn. Es ist also davon auszugehen, dass die Erschließung der Gebäude und der Verkehrswege im Bereich des Bebauungsplan 100 sowie die beiden Zufahrten zu den Tiefgaragen und später zum „Campusgelände“ nicht gesichert ist.</p> <p><i>Die Planungsfläche soll als Mobilitätsdrehscheibe ausgebaut werden. Die Mobilitätsdrehscheibe soll die Verbindung aller vorhandenen Verkehrsträger verbessern und insbesondere die konkurrenzfähige Verknüpfung des ÖPNV mit umweltschonenden Formen des mobilen Individualverkehrs stärken (siehe auch /SEK S.136).</i> Das bedeutet, im Bebauungsplan wäre geregelt, dass dann der an- und abreisende Gästeverkehr über die dort eingerichtete Mobilitätsdrehscheibe mit den Fernbussen, den Ortsbussen, Taxis und dem Individualverkehr verknüpft werden soll. Die bisher auf dem Bahnhofsvorplatz situierten Einrichtungen (Busbahnhof, Ortsbushaltestellen und Taxistandplätze sowie öffentliche Parkplätze) würden dann „hinter“ den Gleiskörper verlegt. Der Publikumsverkehr würde dann direkt vom Gleis 2/3, auf dem die Züge von München, und Innsbruck ankommen und abfahren, direkt durch die vorhandene Unterführung zu der Mobilitätsdrehscheibe umgeleitet. Das Bahnhofsgebäude und die dem Verkehr dienenden Einrichtungen auf dem Bahnhofsvorplatz wären dann weitgehend funktionslos.</p>	<p>eine Sprachenform für das gesamte Areal entwickelt werden, die diesen Nutzungen entspricht.</p> <p>Zudem wird über städtebauliche Verträge mit den Eigentümern sichergestellt, dass vor Bauantragstellung mindestens 3 Gestaltungsvarianten zur Auswahl vorzulegen sind. Darüber hinaus sieht der Markt keinen Anlass weiter auf die Gestaltung einzuwirken.</p> <p>Die öffentlichen Verkehrsflächen werden entsprechend straßenrechtlich gewidmet werden. Sofern für die Herstellung und Widmung der Straßen ein Grunderwerb erforderlich ist, bestehen entsprechende notarielle Vereinbarungen mit den Eigentümern; im Übrigen liegen Zustimmungen der Eigentümer zur Widmung der Flächen vor.</p> <p>Der Bebauungsplan kann keinen Einfluss auf zukünftige organisatorische Abwicklung von Ortsbussen oder die Bussen des Regionalverkehrs Oberbayern (RVO) ausüben. In einem Angebotsbebauungsplan sind nur Angebote formuliert. Der Bushalt innerhalb des Umgriffs stellt in erster Linie die geordnete Abwicklung des bereits derzeit vorhandenen Busverkehrs der BZB und deren Kunden dar. Die Angebote der „Verkehrsdrehscheibe“ sind im Wesentlichen ergänzende Mobilitätsangebote wie z.B. Autovermietungen, Fahrradverleihe etc. Das bedeutet, dass sich an der derzeitigen Funktion am Bahnhofsvorplatz im Osten der Gleislage auf Grund des Bebauungsplans keine Änderung einstellen wird.</p>	

**Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung –
Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Name, Datum	Inhalt Stellungnahme	Sachbericht und Abwägung	Beschluss- vorschlag
		<p>Die Erschließung des Bebauungsplans 100 erfolgt ausschließlich über die Ortsstraße „Olympiastraße“. Über diese Straße soll nicht nur zusätzlich der gesamte Bus- und Individualverkehr geleitet werden. Geplant ist auch, die in Planung befindlichen Bebauungspläne 101A und 101B ausschließlich über die kleine private Straße durch den Bereich des Bebauungsplans 100 zu erschließen. In den Planungen für die beiden genannten Bebauungspläne sind ein Hochschulinstitut, ein Pflegezentrum und ein Komplex für betreutes Wohnen vorgesehen. Dort sollen endgültig 1.000 Personen wohnen und arbeiten. Die Olympiastraße dürfte für die Aufnahme des zusätzlichen Verkehrs ungeeignet sein, insbesondere da sie bereits der Erschließung des Zugspitzbahnhofs, des Olympia-Eisstadions und des Alpspitz-Bades dient.</p> <p>Lärmschutz</p> <p>Durch die Mobilitätsdrehscheibe mit dem zentralen Busbahnhof, Taxistandplätzen und mobilisierten Individualverkehr würden zusätzlich zu den bereits vorhandenen Belastungen der angrenzenden Wohnbebauung durch die Führung des überregionalen Verkehrs Richtung Grainau und Fernpass, die An- und Abfahrt zum Olympia-Eisstadion sowie zur Zugspitzbahn und dem Alpspitzbad noch Busan- und Abfahrten. Der Busverkehr müsste dann vorbei am vorhandenen Busbahnhof auf dem Bahnhofplatz über die Sankt- Martin-Straße und die Olympiastraße zur Mobilitätsdrehscheibe fahren. Damit müssten die 250 prognostizierten Busse zusätzlich fast einen Kilometer durch Wohngebiet fahren. Lärm-Messungen an der Sankt-Martin-Straße und an der Olympiastraße haben bereits jetzt eine erhebliche, Überschreitung der zulässigen Grenzwerte ergeben.</p> <p>Das Landratsamt führt unter der Nr. 19 - 3.1 in der TöB - Matrix zum Bebauungsplanentwurf 101A u.a. folgendes zu diesem Thema aus:</p> <p><i>„Da die gegenständliche Schallimmissionsbelastungsprognose eine Überschreitung der einschlägigen fachplanungsrechtlichen Lärmzumutbarkeitsschwelle (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.3.2005- 4 A 18104) von 64 dB(A) tags (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV) an den maßgeblichen Immissionsorten 1- 3 (Olympiastraße 34, Olympiastraße 38, Riffelstraße 1) belegt, kann an der betroffenen Wohnbebauung aus fachlicher Sicht das Vorliegen von als gesund geltenden Wohnverhältnissen (vgl. § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB) nicht mehr angenommen werden“.</i></p> <p>Durch die im Bebauungsplan 100 geplante umfangreiche Verkehrsführung durch die Sankt-Martin-Straße und die Olympiastraße ist mit erheblichen zusätzlichen Lärmbelastungen zu rechnen, die die Situation der Wohnverhältnisse noch weiter verschlechtern werden. Das kann keinesfalls toleriert werden.</p> <p>In der Begründung des Bebauungsplans wird unter Nr. 6.1 auf das Thema Lärm eingegangen, speziell auf die Immisionen, die vom Planungsgebiet ausgehen. Auf die zusätzlichen Lärmimmissionen, die in Folge der Einrichtung der „Verkehrsdrehscheibe“ verursacht werden, wird in keiner Weise eingegangen. Im Schallschutz-Gutachten der Fa. Müller BBM in der Anlage zum Bebauungsplanentwurf 100 ist im Zusammenhang mit der Verkehrsdrehscheibe unter der Nr. 3.1.4.2 lediglich von einer Bushaltestelle die Rede, an der Linienbusse, Reisebusse, Flixbusse etc. halten. Dies entspricht nicht der Beschreibung der Verkehrsdrehscheibe in der Begründung des Bebauungsplans, nach der der</p>	<p>Die Gäste der BZB sind bisher auch über die Olympiastraße zum Bahnhof gelangt. Durch die Bushaltestelle innerhalb des Plangebiets werden die Bereiche in der Olympiastraße entlastet.</p> <p>Die im BP festgesetzte öffentliche Straße weist eine Breite von 11,0 m – 13,0 m auf. Dies ist ausreichend für alle Verkehrsteilnehmer und die zu erwartenden Verkehrsmengen.</p> <p>Zu den rechtlichen, technischen und verwaltungspraktischen Grundlagen für die Beurteilung der von einem neuen Baugebiet in der Nachbarschaft hervorgerufenen Verkehrslärmzunahme verweisen wir auf Kapitel 2.7 der schalltechnischen Verträglichkeitsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 100 „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord), Müller-BBM-Bericht M178265/01 vom 20. Februar 2024 – im Folgenden vereinfachend als Bericht M178265/01 bezeichnet. Demnach sind Maßnahmen zum Schutz bestehender Bebauung in der Regel erforderlich, wenn die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erstmals oder weitergehend übertroffen werden und die Pegelzunahme (aufgerundet) mindestens 3 dB beträgt. Eine geringere Pegelzunahme ist kaum mehr wahrnehmbar und kann – eine entsprechende Abwägung aller städtebaulichen Belange vorausgesetzt – im Einzelfall zugemutet werden.</p> <p>Die Erhöhung der Verkehrsgeräuschimmissionen an der Olympiastraße (bedingt durch zusätzlichen Verkehr) wurde in Bericht M178265/01 untersucht. Die Berechnungsergebnisse enthalten Kapitel 3.2.4, die Beurteilung Kapitel 3.3.2. Diese Erhöhung beträgt bis zu 1,5 dB tags und 1,8 dB nachts, aufgerundet 2 dB tags und nachts. An den Immissionsorten Olympiastraße 34 bis 38 wird dann tagsüber der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV um 1,2 bis 1,4 dB (aufgerundet 2 dB) überschritten. Nachts wird er weiterhin eingehalten.</p> <p>Somit ist es zwar richtig, dass die Geräuschbelastung an der bestehenden Bebauung an der Olympiastraße zunimmt, jedoch nur im Prognose-Planfall mit Tempo 50. Diese Erhöhung beträgt <u>westlich der Olympiastraße</u> bis zu 1,5 dB tags und 1,8 dB nachts, aufgerundet 2 dB tags und nachts. An den Immissionsorten Olympiastraße 34 bis 38 wird dann tagsüber der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV um 1,2 bis 1,4 dB (aufgerundet 2 dB) überschritten. Nachts wird er weiterhin eingehalten.</p> <p>Zu den Berechnungsergebnissen ist anzumerken, dass im</p>	

**Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung –
Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Name, Datum	Inhalt Stellungnahme	Sachbericht und Abwägung	Beschluss- vorschlag
		<p>gesamte öffentliche und überwiegend der private Straßenverkehr zur Verkehrsdrehscheibe verlegt werden soll. In den grafischen Darstellungen der Firma Müller BBM ist die Verkehrsdrehscheibe nicht (oder als neutraler Bereich) dargestellt.</p> <p>Insofern ist das Schallschutzgutachten der Fa. Müller BBM in einem wesentlichen Punkt unvollständig und somit für die Begründung des Bebauungsplans 100 untauglich.</p> <p>Sollte der Bebauungsplan 100 tatsächlich in der vorgelegten Form beschlossen werden, dürfte er aufgrund der geschilderten Mängel das anstehende Normenkontrollverfahren kaum überstehen.</p>	<p>Gutachten vom 29.07.2022 aufgrund fehlender Datengrundlage für die Verkehrsmengen des Prognose-Nullfalls eine zu geringe Verkehrsmenge angesetzt und infolgedessen eine zu hohe Zunahme des Verkehrslärms berechnet wurde. Dieser Ansatz wurde im Gutachten vom 20.02.2024 korrigiert. Weiterhin wurde im Gutachten vom 20.02.2024 die geplante Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf den Straßen südlich der St.-Martin-Straße von 50 km/h auf 30 km/h auch für den Prognose-Nullfall angesetzt. Bei einer Berechnung mit 50 km/h für den Prognose-Nullfall und mit 30 km/h für den Prognose-Planfall ergibt sich an Stelle der Pegelerhöhung sogar eine Pegelreduzierung. Im Vorgriff auf die Planung wurde mittlerweile Tempo 30 südlich der St.-Martin-Straße angeordnet. Damit ergibt sich im Prognose-Planfall gegenüber dem Prognose-Nullfall die errechnete Pegelreduzierung.</p> <p>In Bericht M178265/01 wurden gemäß der hierfür vorliegenden Verkehrsuntersuchung 90 Parkbewegungen von Bussen pro Tag angesetzt. Die grafischen Darstellungen der Bushaltestelle bzw. der Verkehrsdrehscheibe entsprechen der Lage und Ausdehnung des Bebauungsplanentwurfs.</p> <p>Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen. Eine Änderung der Bauleitplanung ist nicht veranlasst.</p>	
2.	<p>██████████ 17.06.2024</p>	<p>[...] zum ausgelegten Bebauungsplan Nr. 100 nehme ich wie folgt Stellung:</p> <p>Im Bebauungsplan Nr. 100 wird das Maß der baulichen Nutzung durch die Festsetzungen der Grundflächenzahl (GRZ 0,6), der Geschossfläche (GF) und der Wandhöhe der baulichen Anlagen bestimmt. Um die beiden angegebenen Zahlen zur Geschossfläche nachvollziehen zu können und sich damit auch von den Maßen der Gebäude eine Vorstellung machen zu können, fehlen jedoch zusätzliche Parameter wie Geschossflächenzahl (GFZ) oder Angaben zu den Vollgeschossen. Auch sind bei den Gebäudehöhen nur die Wandhöhen angegeben. Über die Firsthöhe und damit die tatsächliche Höhe der Gebäude gibt es keine Angaben.</p> <p>Ebenso verhält es sich mit dem Lärmschutz-Gutachten der Firma Müller-BBM vom Juli 2022. Im Gutachten heißt es auf S. 50: "Bei den drei Bebauungsplänen handelt es um Angebots-Bebauungspläne (keine vorhabenbezogenen Bebauungspläne), die nur allgemeine Angaben zur zulässigen Nutzung enthalten. Somit können zum derzeitigen Zeitpunkt keine konkreten Betriebsabläufe zugrunde gelegt werden, Es wird deshalb eine exemplarische Nutzung angenommen, um grundlegende mögliche Konflikte aufzuzeigen."</p> <p>Auch an dieser Aussage ist zu erkennen, dass weder der Bedarf für die Gebäude noch deren Nutzung ausgearbeitet wurden.</p>	<p>Gemäß BauNVO ist mit der Wandhöhe, der GRZ und der Geschossfläche das Maß der Nutzung ausreichend definiert. Im Übrigen wird auf den Schemaschnitt, der als Hinweis im BP Nord ergänzt wird, mit der dort dargestellten Höhenentwicklung verwiesen.</p> <p>Die zitierte Aussage stammt nicht aus der schalltechnischen Verträglichkeitsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 100 „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord), Müller-BBM-Bericht M178265/01 vom 20. Februar 2024, ist jedoch hier auch gültig. Naturgemäß legt ein Angebots-Bebauungsplan einen Rahmen fest, konkrete Betriebsabläufe finden erst in die Baugenehmigung Eingang.</p> <p>Das Wesen der „Angebotsbauleitplanung“ liegt in der Schaffung von Baurecht in einem rechtlich abgesteckten aber nicht abgeschlossenen baulichen Rahmen. Der Bedarf und die</p>	

**Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung –
Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Name, Datum	Inhalt Stellungnahme	Sachbericht und Abwägung	Beschluss- vorschlag
		<p>Allein anhand dieser Beispiele wird deutlich, dass der Bau- und Umweltausschuss hier über einen Bebauungsplan ohne ausreichende Informationen entscheidet. Leider wird damit auch die Öffentlichkeit über die tatsächlichen Ausmaße und Strukturen des Projekts nicht hinreichend informiert.</p> <p>Immerhin kommt das Gutachten auf S. 38 zu dem Schluss: "Durch die im Prognosefall höhere Verkehrsbelastung der Olympiastraße sowie die geänderte baulichen Situation und die damit verbundenen höheren Reflexionen der Schienenverkehrsgeräusche in Richtung Osten ist eine Erhöhung der Schallemissionen an der Nachbarbebauung zu erwarten.</p> <p>"Auf S. 42 der Begründung zum Bebauungsplan sieht man weder für die Anwohner noch für die zukünftigen Bewohner ein Problem, wenn es dort heißt: "die Verkehrslärmzunahme wird von den betroffenen Anwohnern kaum wahrnehmbar sein" und die höheren Reflexion "östlich der Bahnlinie werden von den Anwohnern subjektiv nicht wahrnehmbar sein". Selbst die Vorgabe des Gutachtens (S.77) "die Öffnungszeiten der Freisitzbereiche von gastronomischen Betrieben im Plangebiet sind ausschließlich in der Tageszeit von 06.00 bis 22.00 Uhr zulässig" findet in der Begründung keine Beachtung.</p> <p>Der nördliche Teil des Planungsgebietes, hier Bereich A genannt, befindet sich in privater Hand.</p> <p>Der Zugang zum Bahnhof und zu den Bahnsteigen führt in diesem Bereich somit über privaten Grund. Wie in der Begründung auf S. 29 zu lesen ist, wird "durch die Festsetzung eines Wegerechts für die Fußgänger die Unterführung zum Bahnhof mit dem Bahnhof der Bayerischen Zugspitzbahn vernetzt." Nicht näher erwähnt wird, dass der Fußweg zur Olympiastrasse in eine Tiefgaragenzufahrt mündet und sich die Fußgänger die Strecke mit den Autos teilen müssen.</p>	<p>Nutzungsarten sind in der vorliegenden Bauleitplanung dargestellt und in der Begründung inhaltlich hergeleitet. Gestalterische Freiräume im Rahmen der Festsetzungen sind gewollter Inhalt einer Angebotsbauleitplanung.</p> <p>Die Erhöhung der Verkehrsgeräuschimmissionen an der Olympiastraße und östlich der Bahnlinie wurde in o. g. Bericht M178265/01 untersucht. Die Berechnungsergebnisse enthält Kapitel 3.2.4, die Beurteilung Kapitel 3.3.2.</p> <p>Diese Erhöhung beträgt <u>westlich der Olympiastraße</u> bis zu 1,5 dB tags und 1,8 dB nachts, aufgerundet 2 dB tags und nachts. An den Immissionsorten Olympiastraße 34 bis 38 wird dann tagsüber der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV um 1,2 bis 1,4 dB (aufgerundet 2 dB) überschritten. Nachts wird er weiterhin eingehalten.</p> <p>Zu den Berechnungsergebnissen ist anzumerken, dass im Gutachten vom 29.07.2022 aufgrund fehlender Datengrundlage für die Verkehrsmengen des Prognose-Nullfalls eine zu geringe Verkehrsmenge angesetzt und infolgedessen eine zu hohe Zunahme des Verkehrslärms berechnet wurde. Dieser Ansatz wurde im Gutachten vom 20.02.2024 korrigiert. Weiterhin wurde im Gutachten vom 20.02.2024 die geplante Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf den Straßen südlich der St.-Martin-Straße von 50 km/h auf 30 km/h auch für den Prognose-Nullfall angesetzt. Bei einer Berechnung mit 50 km/h für den Prognose-Nullfall und mit 30 km/h für den Prognose-Planfall ergibt sich an Stelle der Pegelerhöhung sogar eine Pegelreduzierung.</p> <p>U.a. im Vorgriff auf die Planung wurde mittlerweile Tempo 30 südlich der St.-Martin-Straße angeordnet. Damit ergibt sich im Prognose-Planfall gegenüber dem Prognose-Nullfall die errechnete Pegelreduzierung.</p> <p>Für die Bebauung <u>östlich der Bahnlinie</u> München – Mittenwald liegt die Erhöhung bei bis zu 0,3 dB tags und nachts. Pegelerhöhungen von ≤ 1 dB sind in der Regel nicht wahrnehmbar. Somit ist es zwar richtig, dass die Geräuschbelastung an der bestehenden Bebauung zunimmt, jedoch nur in einem geringen Maß, das prinzipiell einer Abwägung zugänglich ist. Die oben genannten Voraussetzungen für das Erfordernis weiterer Schallschutzmaßnahmen werden nicht erfüllt.</p> <p>Nachdem noch eine kleine Teilfläche als Bahnfläche im Bebauungsplan dargestellt werden muss, wird sich die Zufahrt zur TG auf Grund der Lage der Ausfahrt neben der Fußgängerfläche befinden. Zudem wird sich der Fußgängerverkehr und Autoverkehr in dem Bereich immer in einem Teilbereich mischen. Auch war in früherer Zeit diese Fläche immer als Zufahrt für die großen Parkflächen der BZB mit den Fußgängern überlagert. Zusätzlich ist die Fläche, die für die Fußgänger und die Tiefgaragenabfahrt zur Verfügung steht doppelt so breit wie vorher.</p>	

**Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung –
Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Name, Datum	Inhalt Stellungnahme	Sachbericht und Abwägung	Beschluss- vorschlag
		<p>Im Auftrage der Eheleute [REDACTED] hatten wir mit Ihnen bereits korrespondiert und auch ein Gespräch im Rathaus geführt. Wir verweisen dazu auf die Ihnen vorliegende Korrespondenz. In dieser Sache hatten wir vor über einem Jahr, nämlich am 25.04.2023 Sie nochmals angeschrieben, jedoch keinerlei Antwort erhalten. Wir haben eine Antwort angemahnt. Darauf haben wir auch nichts gehört. In den Schreiben haben wir uns im Auftrag unserer Mandanten und auch im Auftrag des Unterzeichners, der auch Bewohner der Olympiastraße ist, über den Lärm der St. Martin Straße, insbesondere an der Kreuzung Olympiastraße und Ausfahrt Tunnel gewandt und wir haben Maßnahmen dagegen angemahnt. Wir haben auch auf die Rechtsprechung hingewiesen und auf die Vorliegenden Gutachten, die Lärmwerte festgestellt haben, die eine Gesundheitsgefährdung nach sich ziehen und nach der Rechtsprechung auch nicht zulässig sind. Offensichtlich ist der Verwaltung die hier angesprochene Gesundheit ihrer Bürger gleichgültig.</p> <p>Nunmehr plant die Gemeinde die Bebauung des Bahnhofareals West. Bisher wurde nicht mitgeteilt, wieviel Menschen dort wohnen, arbeiten oder sich auch vorübergehend aufhalten werden. Nach Information sollte zumindest nach früherer Planung dort auch ein Parkhaus entstehen und der vorhandene Busbahnhof dorthin verlegt werden. Dies bedeutet, dass die Kreuzung St. Martin Straße/Olympiastraße erheblich belastet, wahrscheinlich sogar überbelastet wird und dass die jetzt bereits gefährlich hohen Lärmwerte noch weiter überhöht werden. Hierbei handelt es sich nicht nur um Lärmwerte, sondern auch um Emissionswerte, die sicherlich nicht mehr tragbar sind.</p> <p>Eine Bebauung von Grundstücken ist nur möglich, wenn die Erschließung rechtssicher gewährleistet ist. Dies gilt auch bei der Aufstellung eines Bebauungsplans zu beachten. Da die Gemeinde bei der Aufstellung des Bebauungsplans nicht mitteilt, wieviel Menschen in Zukunft in dem neuen Gebiet leben, arbeiten oder sonst wie sich aufhalten werden, ist nicht einmal im Entferntesten abzuschätzen, wie stark die Kreuzung Olympiastraße/St. Martin Straße belastet sein wird und wie die Beeinträchtigung der dort lebenden Bürger sein wird.</p> <p>In unserer bisherigen Korrespondenz hatten wir bereits auf das Urteil des VG Regensburg vom 26.07.2018 (RN 5 K 16.1733) hingewiesen. Danach müssen Anordnungen schon zum Schutz vor überhöhten Schallpegel und Abgaswerten nicht erst dann ergriffen werden, wenn die Grenzwerte erreicht sind, sondern bereits dann, wenn zu erwarten ist, dass diese überschritten werden. In diesem Fall ist das Ermessen der Behörde auf „O“ reduziert und es muss ein sofortiges Handeln erfolgen.</p> <p>Da bereits jetzt, wie wir in unseren Schreiben bisher dargelegt haben, die zulässigen Schallwerte überschritten sind und eine Gesundheitsgefährdung darstellen, ist zu erwarten, dass durch die doch erhebliche Zunahme des Verkehrs wegen des neuen Baugebietes Werte erreicht werden, die nicht nur leicht gesundheitsgefährdend sind, sondern wesentlich gesundheitsgefährdend. Durch die bisherige Untätigkeit der Gemeinde, auch aufgrund</p>	<p>gelegt. Siehe hierzu z. B. Punkt 3.1.4.1 im Gutachten von Müller BBM.</p> <p>Ebenso werden z.B. unter Punkt 2.6.2 explizit die Immissionen, die durch die Bauleitplanung auf die Nachbarschaft einwirken, erörtert.</p> <p>Im Zuge der ersten Auslegung des BP 100 im Jahr 2022 hat „nur“ ein Mitglied der Interessengemeinschaft eine Stellungnahme abgegeben. Diese wurde in der Abwägung zum BP 100 in öffentlicher Sitzung des Bau- und Umweltausschusses behandelt. Der Beschluss, bzw. der Inhalt der Behandlung wurde Ihrem Mitglied am 28.08.2022 mit persönlicher Post mitgeteilt. Alle anderen Mitglieder der Interessengemeinschaft haben sich nicht zum Verfahren geäußert. Ihr Schreiben werden wir als Stellungnahme zur derzeit laufenden wiederholten Auslegung des BP 100 im Zuge der Abwägung behandeln und Ihnen das Ergebnis nach erfolgter Behandlung im Bau- und Umweltausschuss zukommen lassen.</p> <p>Die wiederholte Auslegung des BP 100 ist noch bis zum 21.06. 2024 öffentlich einsehbar. Falls sich Ihre Interessengemeinschaft noch zu weiteren Punkten äußern möchte, steht Ihnen dies bis zum Ende der Auslegung frei.“</p> <p>Ende des Antwortschreibens des Marktes auf das Schreiben vom Vertreter der Interessengemeinschaft.</p> <p>Die Erschließung wurde eingehend untersucht. Es gibt ein durch den Bau- und Umweltausschuss verabschiedetes Verkehrskonzept zur Neuordnung des fließenden und ruhenden Verkehrs im Bereich um das Eissportzentrum. Die Gutachten - insbesondere das Immissionsgutachten von Müller BBM - stellen auf die zukünftigen Nutzungen als Prognosefall ab und bilden auch die prognostizierten erhöhten Verkehrsmengen ab. Im Rahmen eines Angebotsbebauungsplans (Regelfall in der Bauleitplanung) entspricht dieses Vorgehen dem Stand der Technik. Die zuständige Fachstelle im Landratsamt, Immissionsschutz, hat keine weiterführenden Bedenken an dieser üblichen Vorgehensweise geäußert.</p> <p>U.a. im Vorgriff auf die Planung wurde mittlerweile Tempo 30 südlich der St.-Martin-Straße angeordnet. Damit ergibt sich gemäß Gutachten Müller-BBM selbst im Prognose-Planfall gegenüber dem Prognose-Nullfall mit Tempo 50 eine Pegelreduzierung.</p> <p>Zu den rechtlichen, technischen und verwaltungspraktischen Grundlagen für die Beurteilung der von einem neuen Baugebiet in der Nachbarschaft hervorgerufenen Verkehrslärmzunahme verweisen wir auf Kapitel 2.7 der</p>	

**Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung –
Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Name, Datum	Inhalt Stellungnahme	Sachbericht und Abwägung	Beschluss- vorschlag
		<p>unserer Schreiben, ist auch anzunehmen, dass die Gemeinde jetzt, wo mit weiterer Gesundheitsgefährdung zu rechnen ist, nichts unternommen wird.</p> <p>In unseren bisherigen Schreiben hatten wir auch gewisse Maßnahme angeregt. Unserem Mandanten [REDACTED] wurde erklärt, dass man eventuell einen sogenannten Flüsterasphalt aufbringen wird. Die Gemeinde hat bereits Erfahrung mit einem Flüsterasphalt gemacht, nämlich im westlichen Bereich der St. Martin Straße. Es hat sich herausgestellt,</p>	<p>schalltechnischen Verträglichkeitsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 100 „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord), Müller-BBM-Bericht M178265/01 vom 20. Februar 2024 – im Folgenden vereinfachend als Bericht M178265/01 bezeichnet. Demnach sind Maßnahmen zum Schutz bestehender Bebauung in der Regel erforderlich, wenn die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erstmals oder weitergehend übertroffen werden und die Pegelzunahme (aufgerundet) mindestens 3 dB beträgt. Eine geringere Pegelzunahme ist kaum mehr wahrnehmbar und kann – eine entsprechende Abwägung aller städtebaulichen Belange vorausgesetzt – im Einzelfall zugemutet werden.</p> <p>Nach Kapitel 3.3.2 des Berichts M178265/01 ist weder im Prognose-Nullfall noch im Prognose-Planfall mit einer Überschreitung der häufig in der Rechtsprechung genannten Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) zu rechnen. Die Aussage des Einwenders beruht auf einer vorangegangenen schalltechnischen Untersuchung (Müller-BBM-Bericht M154137/02 vom 29.07.2022) mit nicht mehr aktuellen Verkehrsmengenangaben; dem Bericht M178265/01 liegt eine neue Verkehrsuntersuchung vom 10. Januar 2024 zugrunde.</p> <p>In diesem Bericht wurde u. a. die Erhöhung der Verkehrsgeschwindigkeiten an der Olympiastraße (bedingt durch zusätzlichen Verkehr) untersucht. Die Berechnungsergebnisse enthält Kapitel 3.2.4, die Beurteilung Kapitel 3.3.2. Diese Erhöhung beträgt bis zu 1,5 dB tags und 1,8 dB nachts, aufgerundet 2 dB tags und nachts. An den Immissionsorten Olympiastraße 34 bis 38 wird dann tagsüber der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV um 1,2 bis 1,4 dB (aufgerundet 2 dB) überschritten. Nachts wird er weiterhin eingehalten. Zu den Berechnungsergebnissen ist anzumerken, dass aufgrund fehlender Datengrundlage für die Verkehrsmengen des Prognose-Nullfalls eine zu geringe Verkehrsmenge angesetzt und infolgedessen eine zu hohe Zunahme des Verkehrslärms berechnet wurde. Weiterhin wurde die geplante Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf den Straßen südlich der St.-Martin-Straße von 50 km/h auf 30 km/h auch für den Prognose-Nullfall angesetzt. Bei einer Berechnung mit 50 km/h für den Prognose-Nullfall und mit 30 km/h für den Prognose-Planfall würde sich an Stelle der Pegelerhöhung eine Pegelreduzierung ergeben.</p> <p>Somit ist es zwar richtig, dass die Geräuschbelastung an der bestehenden Bebauung an der Olympiastraße zunimmt, jedoch nur in einem geringen Maß, das prinzipiell einer Abwägung zugänglich ist. Die oben genannten Voraussetzungen für das Erfordernis weiterer Schallschutzmaßnahmen werden nicht erfüllt.</p> <p>Der Einsatz von Flüsterasphalt ist nicht Gegenstand der konkreten Maßnahmen zur Konfliktbewältigung im Rahmen des gegenständlichen Aufstellungsverfahrens.</p>	

**Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung –
Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Name, Datum	Inhalt Stellungnahme	Sachbericht und Abwägung	Beschluss- vorschlag
		<p>dass dieser bereits nach einer Saison defekt wer und ausgebessert werden musste, so daß noch mehr Lärm entsteht durch „geflickte Straßen“. Ein Flüsterasphalt ist sicherlich keine dauerhaft tagliche Lösung.</p> <p>Die von uns angeregte Geschwindigkeitsbegrenzung mit Überwachungskameras wurde abgelehnt, und zwar unverständlicherweise, nachdem andere Gemeinden und Städte m Bayern bewiesen haben, dass dies nicht nur durchsetzbar, sondern sogar gewünscht ist.</p> <p>Wir hatten auch darauf hingewiesen, dass ein Kreisverkehr die Situation möglicherweis e entschärfen könnte. Die Gemeinde hat erwidert, dazu wäre keine ausreichende Fläche vorhanden. Dies ist allerdings der Gemeinde auch anzulasten, da sie sowohl bei dem Bau des Lidl-Gebäudes, wie des Aja-Hotels nicht auf solche Möglichkeiten geachtet hat. Wenn nunmehr die Gemeinde den Bebauungsplan aufstellt, dürfte es doch möglich sein, sich um den Flächenerwerb zu bemühen, der möglich sein könnte, da eine Bebauung dort nicht stattgefunden hat.</p> <p>Die Gemeinde hat bisher nur die Belange des Verkehrs berücksichtigt, nicht jedoch die Belange der Bürger. Dies ist eine fehlerhafte Ermessensentscheidung, wie beispielsweise auch das Verwaltungsgericht Köln in dem Verfahren 18 K 3145/19 entschieden hat. Auf die entsprechenden Urteile haben wir Sie bereits in unserem Schreiben vom 19.06.2023 hingewiesen. Geschehen ist nichts. Auch jetzt bei Aufstellung des Bebauungsplanes geschieht wiederum nichts. In dem hier erwähnten Schreiben unsererseits hatten wir Sie auch auf Schadensersatzansprüche hingewiesen, die die Anlieger geltend machen können. Die Anlieger müssen sich natürlich solche Schadenersatzansprüche vorbehalten, insbesondere wenn jetzt durch die Bebauung des neuen Gebietes noch mehr schadensbegründende Emissionen erfolgen.</p> <p>Aus den genannten Gründen wenden sich die in unserem Schreiben aufgeführten Personen gegen den genannten Bebauungsplan und behalten sich alle Rechte dagegen vor Wir möchten nochmals betonen, dass die Einwände sich auf die Erschließung des Gebietes durch den Verkehr beziehen, insbesondere auf die Belastung der St. Martin Straße, insbesondere Kreuzung Olympiastraße. Es ist Aufgabe der Gemeinde hier Lösungen zu suchen und zu finden, die nicht zur weiteren gesundheitlichen Gefährdung durch Lärm und Abgase der Anwohner führen.</p>	<p>Im Vorgriff auf die Planung wurde mittlerweile Tempo 30 südlich der St.-Martin-Straße angeordnet. Die Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Aufstellungsverfahrens.</p> <p>Eine möglicherweise eintretende Reduktion der Immissionen durch einen Kreisverkehr stehen die Grundstücksverhältnisse aller vier angrenzenden Grundstücke im Weg. Die Kreuzung St. Martinstrasse/Olympiastraße ist ausreichend Leistungsfähig. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in der Olympiastraße sind bereits deutlich reduziert worden. Daher bestünde auch im Zuge eines Bebauungsplans im Bereich der St-Martin-Straße wenig Aussicht auf eine erfolgreiche Widmung der privaten vier Grundstücksteile zur Verkehrsfläche um einen Kreisverkehr realisieren zu können.</p> <p>Die Kommune hat mit den eingeholten Gutachten, hier im Besonderen des Lärmschutzgutachtens, im Speziellen die Belange der Bürger berücksichtigt. So wurden im Gutachten die Lärmwerte ermittelt, und die Maßnahmen vorgeschlagen, die die Belastung der Anlieger reduziert. Somit wurde selbstverständlich den Belangen der Anlieger Rechnung getragen. In der Abwägung sieht es die Kommune als vertretbar an die nicht spürbare geringfügige Lärmerhöhung gegenüber dem Belang der städtebaulichen Neuordnung des Gebiets abzuwägen.</p> <p>Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen. Eine Änderung der Bauleitplanung ist nicht veranlasst.</p>	
3.2	<p>██████████ 03.06.2024</p>	<p>Sehr geehrter ██████████, natürlich sind Baumaßnahmen an der Olympiastraße bzw. St. Martin Straße kein Bestandteil des Bauleitverfahrens Bahnhofsareal West, Teilbereich Nord. Allerdings muß ein neues Baugebiet auch erschlossen werden, und zwar so erschlossen werden, dass bestehende Lärmhöchstwerte eingehalten werden.</p> <p>Uns liegt das Lärmgutachten der Firma Müller-BBM vor, das in dem Rechtsstreit ██████████ vorgelegt wurde. Wir verweisen hier auf die Ziffer 3.1.2.2, nämlich den Prognosefall 2035. Aus diesem Gutachten geht eindeutig hervor, dass Lärmgrenzwerte nicht eingehalten werden. Insofern ergibt ich unserer Meinung nach natürlich die Frage,</p>	<p>Auf die Ausführungen oben und insbesondere das Gutachten Müller-BBM vom 20.02.2024 wird verwiesen. Kapitel 3.1.2.2 behandelt den Prognose-Nullfall 2040.</p>	

**Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung –
Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Name, Datum	Inhalt Stellungnahme	Sachbericht und Abwägung	Beschluss- vorschlag
		ob das neue Baugebiet entsprechend den öffentlich-rechtlichen Vorschriften erschlossen ist. Es entsteht der Eindruck, dass der Markt Garmisch-Partenkirchen zum Schutz seiner Bürger hier nichts unternimmt.	Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen. Eine Änderung der Bauleitplanung ist nicht veranlasst.	
4.	[REDACTED] 17.06.2024	<p>Einwendung</p> <p>Ziel der Planung In der Begründung zum Bebauungsplanentwurf 100 werden die Ziele der Planung folgendermaßen beschrieben:</p> <p><i>„Mit der Überarbeitung der Flächen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes mit integrierter Grünordnung "Bahnhofsareal West" (Bereich Nord) sollen die Flächen städtebaulich neu geordnet werden. Dazu soll in einem Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO ein verträgliches Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe ermöglicht werden.</i></p> <p><i>Im südwestlichen Geltungsbereich wurde bereits der Bahnhof der Bayerischen Zugspitzbahn neu errichtet. Die Planungsfläche soll als Mobilitätsdrehscheibe ausgebaut werden. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird über eine Bushaltestelle mit der Zugspitzbahn und dem angrenzenden Hauptbahnhof sowie dem motorisierten Individualverkehr (MIV) vernetzt, Dadurch entsteht eine optimierte Erreichbarkeit, die attraktiv gestaltet werden soll.</i></p> <p><i>Die Mobilitätsdrehscheibe soll die Verbindung aller vorhandenen Verkehrsträger verbessern und insbesondere die konkurrenzfähige Verknüpfung des ÖPNV mit umweltschonenden Formen des MIV stärken, Gleichzeitig kann die Mobilitätsdrehscheibe auch einen attraktiven Ort innerhalb des Marktes Garmisch-Partenkirchen darstellen, welcher zur Gestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raumes beiträgt und als neue Orientierungsmarke im Markt Garmisch-Partenkirchen funktioniert. Wichtige Bausteine des Vorhabens sind die Bereitstellung barrierefreier Mobilitätsangebote für Alle und die Schaffung und Aufwertung wichtiger Wegebeziehungen für den Fuß- und Radverkehr sowie verschiedener Serviceeinrichtungen. Das Wohn- und Verwaltungsgebäude der Bayerischen Zugspitzbahn soll zusätzlich eine Gastronomie mit einladender öffentlicher Terrasse erhalten. In einem weiteren Wohngebäude ist eine Passage mit Mobilitätsangeboten im Erdgeschoss (Fahrradverleih, Car-Sharing, Sportausstattung, Gastronomie) geplant. Die erforderlichen Stellplätze werden in einer Tiefgarage vorgesehen. "</i></p> <p>Die geschilderten Planungsvorhaben machen deutlich, dass die Realisierung des Projekts die Verkehrsabläufe im Gemeindegebiet wesentlich verändern werden. Zusammen mit dem zusätzlichen motorisierten Individualverkehr, der gezielt in den Bereich der „Mobilitätsdrehscheibe“ geleitet werden wird und dem Verkehrsaufkommen des südlich anschließenden geplanten „Campus“ (dort sollen ca. 1.000 Personen wohnen bzw. arbeiten) wird auf die umgebende Siedlungsbebauung eine massive zusätzliche Belastung zukommen. Die geplanten Maßnahmen würden sich auf weite Bereiche in der Umgebung auswirken.</p> <p>Aus dem Bebauungsplanentwurf ist zu entnehmen, dass im Planungsbereich drei Hochbaukörper mit einer Wandhöhe von jeweils 12,75 Metern vorgesehen sind. In jedem dieser Baukörper ist in Teilbereichen ein höherer Baukörper mit einer Wandhöhe von jeweils 16,50 Metern vorgesehen, wobei bei keinem dieser Baukörper eine Firsthöhe und keine Dachform festgelegt ist. Aus leidvollen Erfahrungen mit Bauten des Grundstückseigentümers in der Nachbarschaft muss damit gerechnet werden, dass im Bauverfahren auf die höheren Baukörper noch zusätzlich Mansardendächer gesetzt werden, die möglicherweise sogar noch mit zwei Stockwerken ausgestattet sind (siehe Planungen des TUM-</p>	<p>Der Bebauungsplan kein keinen Einfluss auf zukünftige organisatorische Abwicklung von Ortsbussen oder die Bussen des Regionalverkehrs Oberbayern (RVO) ausüben. In einem Angebotsbebauungsplan sind nur Angebote formuliert. Der Bushalt innerhalb des Umgriffs stellt in erster Linie die geordnete Abwicklung des bereits derzeit vorhandenen Busverkehrs der BZB und deren Kunden dar. Die Angebote der „Verkehrsdrehscheibe“ sind im Wesentlichen ergänzende Mobilitätsangebote wie z.B. Autovermietungen, Fahrradverleihe etc. Das bedeutet, dass sich an der derzeitigen Funktion am Bahnhofsvorplatz im Osten der Gleislage auf Grund des Bebauungsplans keine Änderung einstellen wird.</p> <p>Die Gäste der BZB sind bisher auch über die Olympiastraße zum Bahnhof gelangt. Durch die Bushaltestelle innerhalb des Plangebiets werden die Bereiche in der Olympiastraße entlastet. Das dem Bebauungsplan Nr. 100 zu Grunde liegende Verkehrskonzept fußt auf mehrmalige Erhebungen der Verkehrsbelastungen im Umgriff des Plangebiets und der Errechnung der Prognosefälle. Es kommt zu keiner Überlastung des Gebietes durch den öffentlichen oder den privaten Verkehr.</p> <p>Aufgrund der umgebenden Bebauung wird diese Höhenentwicklung für noch städtebaulich verträglich angesehen. Dazu gibt es einen Schemaschnitt, der diese Höhenentwicklung darstellt und die geplante Bebauung vom BP Nord in Zusammenhang mit dem Bestand und der vorgesehenen Planung von den BPänen Süd aufzeigt. Dieser Schemaschnitt wird als Hinweis in den Bebauungsplan Nord aufgenommen.</p>	

**Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung –
Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Name, Datum	Inhalt Stellungnahme	Sachbericht und Abwägung	Beschluss- vorschlag
		<p>Komplexes im Bebauungsplanentwurf 101A). In diesem Fall kämen noch bis zu weiteren 6 Meter zur Wandhöhe hinzu. Während die niedrigen Baukörper mit einer Wandhöhe von max. 12,75 Metern und voraussichtlich einem Flachdach sich in die Gegend einfügen könnten, übertreffen die höheren Baukörper mit 16,50 Metern Wandhöhe und einer zusätzlichen Mansarde dann bis zu 22,50 Meter messen könnten, die Höhen der umgebenden Bebauung erheblich.</p> <p>Alle drei Baukörper sind als Mischgebiete (§ 6 BauNutztVO) ausgewiesen. Offen gelassen ist, welche Funktionen der mittlere und der südliche Baukörper haben sollen. Der südliche Baukomplex befindet sich auf dem Grundstück der Zugspitzbahn AG und soll, wenn man die Baugrenzen richtig interpretiert, mit dem bestehenden Gebäude der Verwaltung der Zugspitzbahn verbunden werden. Welche Funktionen der mittlere Baukörper haben soll, bleibt offen.</p> <p>Offensichtlich sind unter allen Baukörpern ausgedehnte Tiefgaragen geplant. Zwei Einfahrten sind im Norden über die schmale Zuwegung zum Fußgängertunnel zu den Bahngleisen und ganz im Süden direkt neben dem südlichen flachen Baukomplex geplant.</p> <p>Bedarfsnachweis</p> <p>Nach § 2a BauGB hat die Gemeinde im Aufstellungsverfahren dem Entwurf des Bauleitplans eine Begründung beizufügen, in der entsprechend dem Stand des Verfahrens die Ziele, Zwecke und wesentlichen Auswirkungen des Bauleitplans darzulegen sind.</p> <p>In der Begründung des Bebauungsplanentwurf 100 wird hierzu nur ausgeführt: <i>„Da es sich um eine Nachverdichtung der vorhandenen Siedlungsfläche handelt, kann auf einen Bedarfsnachweis verzichtet werden“</i>. Diese Aussage kann nur so interpretiert werden, dass im Grunde kein tatsächlicher, inhaltlicher Bedarf für die Aufstellung des Bebauungsplans besteht. Es geht offensichtlich lediglich darum, eine Freifläche zu füllen.</p> <p>Es wird tatsächlich in Frage gestellt, ob die angestrebte Planung sinnvoll und notwendig ist. Die angestrebten Infrastruktureinrichtungen, insbesondere die dem Verkehr dienenden, sind vorhanden und funktionieren. Der bestehende Busbahnhof östlich des Bahnhofsgebäudes ist sicherlich in die Jahre gekommen und könnte unter Einbeziehung des benachbarten Parkplatzes in einem Gesamtkonzept für den Bahnhofsplatz unter modernen Gesichtspunkten neu geplant werden. Die Sinnhaftigkeit, den gesamten Busverkehr „hinter“ die Gleise weiterzuleiten, wird stark angezweifelt. Der Fernbusverkehr und teilweise auch der Ortsbusverkehr kommen überwiegend über die beiden Bahnhofstraßen von Norden bzw. Osten zu den Haltestellen vor dem Bahnhofsgebäude, wo sie schon - rein optisch - einen direkten Anschluss an die Bahn haben. Statt dessen müssten die Busse nach der Realisierung des Bebauungsplans 100 zusätzlich vom Bahnhofsplatz über die Sankt-Martin- und die Olympiastraße auf die abgewandte Seite des Bahnhofs fahren. Bei den in der Begründung des Bebauungsplans angegebenen 250 Busan- und abfahrten ergäbe sich bei ca. 700 Meter Fahrtstrecke eine zusätzliche Gesamtfahrtstrecke von täglich weit über 200 Km mit Bussen durch Gebiete mit Wohnbebauung, in denen die durch den Straßenverkehr verursachten Lärmwerte bereits heute unzulässig überschritten werden. Hinzu kommen die zusätzlich verursachten Abgase. Durch die seitens der Politik angestrebte Verkehrswende dürfte sich die Anzahl der Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel noch erheblich erhöhen.</p> <p>Die Neuordnung der Verkehrsflüsse würden auch einen massiven Einfluss auf das bestehende Bahnhofsgebäude und dessen Umgebung haben. Die <i>„neue Orientierungsmarke im</i></p>	<p>Für alle drei Baufenster gilt, dass die Nutzungen zulässig sind, die gemäß §6 BauNVO in einem Mischgebiet zulässig sind, außer den im Bebauungsplan ausgeschlossenen. Dabei ist für eine ausreichende Durchmischung der verschiedenen Nutzungen zu sorgen. Diese notwendige Durchmischung wird vom Markt im Zuge der Einzelbaugenehmigungen überprüft.</p> <p>Im Norden sind nicht zwei Einfahrten, sondern eine Ein- und eine Ausfahrt geplant. Das Gleiche gilt für die südliche Ein- und Ausfahrt.</p> <p>Zum Bedarfsnachweis siehe oben unter 1.).</p> <p>Die bisherigen Mobilitätsangebote sind bereits auf der Ost bzw. Westseite der Gleislage vorhanden. Die Anbindung des ÖPNV wird im Regelfall auf der Ostseite abgewickelt. Der Busverkehr der BZB Kunden, die Busse des ÖPNV bei Schienenersatzverkehr und der gesamte ÖPNV bei wiederkehrenden Großveranstaltungen im Ort werden bisher bereits über die Olympiastraße abgewickelt. Der Standort des BZB-Bahnhofs wurde lediglich um ca. 120m nach Süden verlegt. Somit stellt die Neuordnung im Plangebiet des BP 100 keine nennenswerte Erweiterung der Situation dar, sondern ordnet den bisherigen Zustand. Insbesondere der Busverkehr auf der Seite der Olympiastraße soll zukünftig auf den Grundstücken der BZB dargestellt werden und nicht wie bisher in den angrenzenden Wohnstraßen. Aufgrund der sehr begrenzten Stellplätze auf der Ostseite der Gleisanlage parken auch die Pendler bereits auf den Stellplätzen am Eisstadion. Es stellt sich auch beim motorisierten Individualverkehr (MIV) keine neue Situation ein.</p> <p>Wie bereits beschrieben, stellt die Aufstellung des BP Nr. 100 keine Konkurrenzsituation zu den Mobilitätsangeboten auf der</p>	

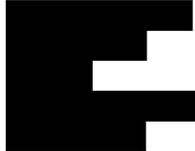
**Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung –
Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Name, Datum	Inhalt Stellungnahme	Sachbericht und Abwägung	Beschluss- vorschlag
		<p><i>Markt Garmisch-Partenkirchen</i> läge dann westlich des Gleiskörpers. Nachdem der gesamte An- und Abreiseverkehr nach den Planungen von den Bahnsteigen direkt durch die vorhandene Unterführung zur Mobilitätsdrehscheibe geleitet würde, ist davon auszugehen, dass der rege Betrieb im Bahnhofsgebäude langfristig „ausgetrocknet“ wird. Die dort vorhandene gut funktionierende Geschäftsstruktur wird dann nicht mehr im Fokus der Reisenden liegen und durch die geplanten neue Betriebe neben der Mobilitätsdrehscheibe ersetzt werden. Die Betriebe im Bahnhofsgebäude werden langfristig nicht mehr rentabel betrieben werden können und schließen müssen. Fraglich ist auch, inwieweit die Deutsche Bahn das Serviceangebot im Bahnhofsgebäude dann noch aufrecht halten wird.</p>  <p>Die Umlenkung der Verkehrsströme wird auch Einfluss auf die Geschäftswelt in der Umgebung, insbesondere auf die der nördlichen Bahnhofstraße, haben. Bisher läuft der fußläufige Verkehr der an- und abreisenden Personen fast ausschließlich durch die Bahnhofstraße. Wird der Verkehrsstrom auf die westliche Seite des Gleiskörpers und, wie offensichtlich beabsichtigt, dann weiter durch die Olympiastraße zum Ortszentrum geführt, dürfte dies massiven Einfluss auf den Wert der Gewerbebetriebe in der Bahnhofstraße haben.</p> <p>Die im Bebauungsplan 100 versteckte Neuordnung des gesamten öffentlichen und privaten Verkehrs im Bahnhofsumfeld sowie die „<i>Schaffung wichtiger Wegebeziehungen für den Fuß- und Radverkehr!</i>“ sowie die „<i>Schaffung einer neuen Orientierungsmarke im Markt Garmisch-Partenkirchen</i>“ kann nicht mit Hilfe eines im beschleunigten Verfahrens ohne vorgezogene Bürgerbeteiligung erstellten Bebauungsplans geregelt werden. Vielmehr wäre es bei den zu erwartenden massiven Auswirkungen auf größere Bereiche des Ortes erforderlich, in einem gesonderten öffentlichen Verfahren die Auswirkungen der geplanten Maßnahmen zur Diskussion zu stellen und erst nach Abschluss dieses Verfahrens den Bebauungsplan 100 unter Einbeziehung der aus diesem Verfahren</p>	<p>Ostseite dar. Die bisherigen Verkehrsströme und Verbindungen werden lediglich neu geordnet. Die funktionalen Ergänzungen im Bereich des „Mobilitätsdrehscheibe“ wie z.B. ein Radverleih oder eine Autovermietung bieten den Reisenden lediglich eine Abrundung des Angebots, welches bisher an diesem Ort nicht vorhanden ist und von der Deutschen Bahn auch zukünftig nicht angeboten werden wird.</p> <p>Die Reisenden aus dem Ortsteil Partenkirchen kommen mehrheitlich aus der Bahnhofstraße von Osten am Bahnhofsvorplatz an. Insbesondere die Gäste, die Fußläufig ankommen. Die Gäste, die z.B. aus Richtung des Richard-Strauss-Platzes kommen, benutzen auch jetzt schon die Unterführung zur Olympiastraße. An den räumlichen Beziehungen im Ort wird sich durch den B-Plan 100 nichts ändern. Der B-Plan 100 kann nur die Wegebeziehungen innerhalb seines Umgriffs ordnen. Hierbei ist eine wesentliche Funktion die Erreichbarkeit des neuen Areals in Richtung Süden für die Gäste der BZB, Studenten am Campus und Mitarbeiter sowie Bewohner. Diese Wegebeziehung soll zukünftig durch das nördliche Baufenster bzw. Gebäude verlaufen und nicht entlang der Olympiastraße</p>	

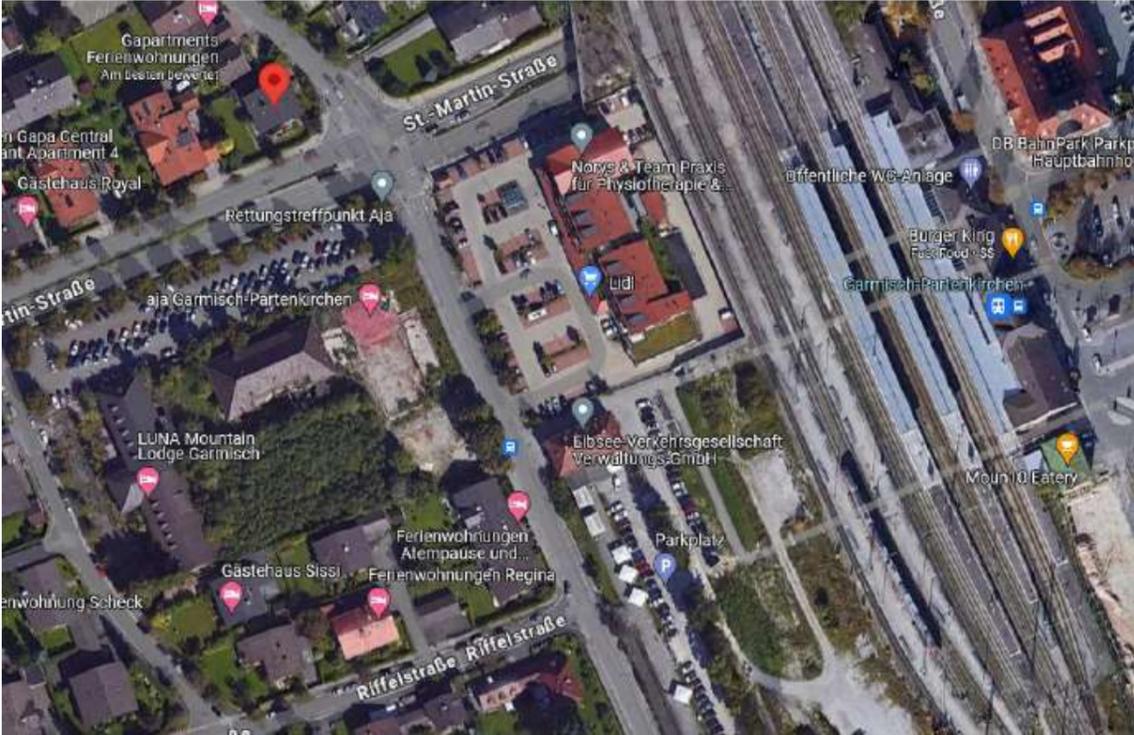
**Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung –
Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Name, Datum	Inhalt Stellungnahme	Sachbericht und Abwägung	Beschluss- vorschlag
		<p>gewonnenen Erkenntnissen im Regelverfahren (ohne Anordnung des Verfahrens nach § 13a BauGB) aufzustellen. Es besteht der Eindruck, dass der Markt die Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung auch deshalb mit allen Mitteln verhindert hat, weil dort sicher diese und andere Fragen gestellt worden wären, die die Sinnhaftigkeit des Projekts grundsätzlich in Frage gestellt hätten.</p> <p>Verfahren unter Anwendung des § 13a BauGB</p> <p>Für den Bebauungsplanentwurf 100 wurde das beschleunigte Verfahren nach § 13a BauGB angeordnet.</p> <p>Im § 13a, Abs.3 Nr.2 BauGB ist festgelegt, dass <i>„Bei Aufstellung eines Bebauungsplans im beschleunigten Verfahren ortsüblich bekannt zu machen ist, wo sich die Öffentlichkeit über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung unterrichten kann und dass sich die Öffentlichkeit innerhalb einer bestimmten Frist zur Planung äußern kann, sofern keine frühzeitige Unterrichtung und Erörterung im Sinne des § 3 Absatz 1 stattfindet.“</i></p> <p>Nachdem auf die frühzeitige Unterrichtung und Erörterung im Sinne des § 3, Abs.1 BauGB verzichtet worden ist, hätte der Öffentlichkeit eine Möglichkeit eröffnet werden müssen, sich über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung zu unterrichten. Dies ist jedoch nicht erfolgt, wäre aber in Anbetracht der zu erwartenden umfangreichen Auswirkungen nicht nur auf die unmittelbare Nachbarschaft sondern auf große Bereiche der Gemeinde unbedingt notwendig gewesen.</p> <p>Dass die Bauverwaltung des Marktes nicht bereit war, sich mit den Anregungen und Bedenken der Bürger zu befassen, ist aus einer Äußerung des stellvertretenden Leiter des Bauamtes, [REDACTED] gegenüber dem Garmisch-Partenkirchner Tagblatts am 11.09.2023 zu entnehmen: <i>„Das Verfahren nach § 13 ist schlanker, einfacher und günstiger. Die Kommune spart sich dadurch die vorzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit“.</i></p> <p>In diesem Sinn fand am 26.02.2024 eine „Geheimsitzung“ des Bau- und Umweltausschusses zum Bebauungsplanentwurf 100 statt. Für diese Sitzung gab es keine Tagesordnung. Der Termin wurde nicht veröffentlicht, genau so wenig wie das Ergebnis dieser Sitzung. Diese Einstellung widerspricht der Grundidee des Gesetzgebers über die Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Aufstellung von Bauleitplänen.</p> <p>Allein die Tatsache, dass der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan 100 am 15.10.2019 gefasst und die erste Auslegung der Planunterlagen dann erst knapp drei Jahre später am 25.07.2022 erfolgt ist, und die zweite Auslegung viereinhalb Jahre</p>	<p>Zur Anwendbarkeit von §13a BauGB siehe oben 1.) Trotz des beschleunigten Verfahrens wurde die Öffentlichkeit bereits 2mal beteiligt.</p> <p>Das sieht das Verfahren nach § 13a BauGB so vor, nicht der stellvertretende Leiter des Bauamtes. Das Zitat geht auf das Baugesetzbuch zurück und spiegelt keine persönliche Meinung wieder.</p> <p>Die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses am 26.02.2024 war eine Sitzung, in der ohne Zutun der Beteiligten nur Punkte behandelt werden mussten bzw. konnten, die auf Grundlage der Geschäftsordnung ohne Beteiligung der Öffentlichkeit zu behandeln sind. Die Sitzung war nicht geheim, da der Termin der Sitzung im Sitzungskalender jedem Bürger einsehbar bekannt gegeben wurde. Die Zuordnung der Punkte in den nichtöffentlichen Teil der Sitzung lässt keinen Rückschluss auf die dort behandelten Inhalte zu. Es gab zu dieser „geheimen“ Sitzung bereits eine Beschwerde bei der Kommunalaufsicht. Diese Beschwerde wurde durch das Landratsamt wegen der richtigen Auslegung der Gemeindeordnung durch den Markt Garmisch-Partenkirchen nicht weiter verfolgt.</p> <p>Die tatsächliche Dauer des Verfahrens spricht nicht gegen die Anwendbarkeit des beschleunigten Verfahrens.</p>	

**Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung –
Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Name, Datum	Inhalt Stellungnahme	Sachbericht und Abwägung	Beschluss- vorschlag
		<p>nach dem Aufstellungsbeschluss am 16.04.2024 erfolgt, zeigt die Absurdität der Anordnung des beschleunigten Verfahrens nach §13a BauGB. Zusammen mit der Einstellung, sich nicht mit den Argumenten, Anregungen und Bedenken der Bürger auseinander setzen zu wollen, verfestigt sich der Eindruck, dass die Marktgemeinde mit der Aufstellung des Bebauungsplans 100 überfordert und nicht Willens und in der Lage ist, sich ernsthaft mit Argumenten der Bürger auseinander zu setzen.</p> <p>Die Aufstellung des Bebauungsplan 100 ist in der vorgelegten Form unzulässig</p>	<p>Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen. Eine Änderung der Bauleitplanung ist nicht veranlasst</p>	
5.	 20.06.2024	<p>[...] in der oben bezeichneten Verwaltungssache zeigen wir unter Vorlage ordnungsgemäßer Vollmacht die Vertretung der Eheleute  und  , Olympiastraße 26, 82467 Garmisch-Patenkirchen an und teilen mit, dass unser Mandant mit der</p> <p>Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung</p> <p>nicht einverstanden ist und die folgenden</p> <p align="center">Einwendungen</p> <p>dagegen erhebt.</p> <p>Die Einwendungen basieren auf dem nachfolgenden Sachverhaltsüberblick sowie auf den darauffolgenden rechtlichen Erwägungen.</p> <p>1. Sachverhaltsüberblick</p> <p>Unser Mandant ist Eigentümer des mit einem Wohnhaus bebauten Grundstücks Olympiastraße 26, 82467 Garmisch-Patenkirchen. Das Grundstück liegt unmittelbar an der Kreuzung Olympia-Straße – St.-Martin-Straße. Die Lage Grundstücks zum Plangebiet lässt sich dem beigefügten Google-Maps-Auszug entnehmen.</p>		

**Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung –
Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Name, Datum	Inhalt Stellungnahme	Sachbericht und Abwägung	Beschluss- vorschlag
		 <p>https://www.google.de/maps/place/Olympiastra%C3%9Fe+26,+82467+Garmisch-Partenkirchen/@47.4913843,11.0950183,385m/data=!3m1!1e3!4m6!3m5!1s0x479d06c5593d295f:0xbf52ad11b8c62bb3!8m2!3d47.4920016!4d11.0943008!16s%2Fg%2F11bw4c2hfc?entry=ttu</p> <p>Die St.-Martin-Straße ist eine der wesentlichen Hauptverkehrsadern des Marktes Garmisch-Partenkirchen. Die Olympia-Straße kreuzt die St.-Martin-Straße. Sie dient nördlich der Sankt-Martin-Straße überwiegend der Erschließung eines allgemeinen Wohngebiets, in dessen Einzugsbereich sich das Grundstück unseres Mandanten befindet.</p> <p>Nach Süden dient die Olympia-Straße ausweislich der Begründung des Bebauungsplans der Erschließung des Plangebiets und endet im Bereich der benachbarten Wintersportanlagen.</p> <p>Das Grundstück unseres Mandanten ist durch erheblichen Verkehrslärm im Bereich der Gesundheitsbeeinträchtigung vorbelastet. Es bestehen Lärmwerte von deutlich über 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Die entsprechenden Unterlagen liegen ausweislich einer jahrelangen Korrespondenz mit der Gemeinde dem Markt Garmisch-Partenkirchen vor.</p> <p>Unser Mandant befürchtet eine Intensivierung der Verkehrslärmeinwirkungen auf sein Grundstück durch den An- und Abfahrtverkehr des Plangebiets.</p> <p>2. Rechtliche Erwägungen</p> <p>Der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) leidet sowohl an formellen als auch an materiellen Fehlern.</p>	<p>Dieser Einwand trifft nicht zu. Das Gebot der planerischen Konfliktbewältigung gibt der Gemeinde insbesondere auf, durch den Bebauungsplan keine neuen Problemlagen zu schaffen, die weder im Plan selbst gelöst sind noch sich durch andere, nachfolgende Regelungen lösen lassen. Der Bebauungsplan 100 muss sich daher mit denjenigen Fragen</p>	

**Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung –
Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Name, Datum	Inhalt Stellungnahme	Sachbericht und Abwägung	Beschluss- vorschlag
		<p>2.1 Verfahrensfehler nach § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 214 Abs. 1 Nr. 2 S. 1 BauGB</p> <p>Der Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) leidet an einem Verstoß gegen § 3 Abs. 2 BauGB, da nicht alle für die Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlichen Unterlagen in die Auslegung eingestellt wurden.</p> <p>Es fehlen die Planunterlagen der Bebauungspläne 101 A und 101 B des Marktes Garmisch-Patenkirchen. Die Pläne gehören zu den auszulegenden Planentwürfen.</p> <p>Nach § 3 Abs. 2 BauGB sind Entwürfe der Bauleitpläne mit der Begründung und den nach Einschätzung der Gemeinde wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen auszulegen.</p> <p>Das Auslegungsverfahren hat zentrale rechtsstaatliche Bedeutung, insbesondere für die Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB.</p> <p><i>Krautzberger/Jaeger</i>, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, § 3 Rn. 31</p> <p>Zur Abwägung gehört die Frage der Erforderlichkeit zur Durchführung einer Umweltprüfung. Das rechtswidrige Unterlassen einer Umweltprüfung würde zu einem Abwägungsausfall führen.</p> <p>Das Unterlassen der Umweltprüfung ist im Anwendungsbereich des § 13a Abs. 2 BauGB möglich. Das ist dann der Fall, wenn die Grundfläche von 20.000 m² im Sinne des § 13 Abs. 2 BauGB nicht überschritten wird. Maßgeblich dafür sind die Festlegungen des Bebauungsplans sowie die Festsetzungen über die Grundflächen in anderen Bebauungsplänen in einem engen, sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang.</p> <p><i>Krautzberger</i>, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, § 13a Rn. 42 ff.</p> <p>Zudem sind die Angaben auch für die das vereinfachte Verfahren ausschließende UVP-Pflicht nach § 13a Abs. 1 S. 4 BauGB i. V. m. Ziff. 18.7.2 der Anlage 1 zum UVPG maßgeblich.</p> <p>Die Begründung zum Bebauungsplans Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) bejaht ausweislich S. 6 und 9 einen entsprechenden Zusammenhang mit den Bebauungsplänen 101 A und 101 B des Marktes Garmisch-Patenkirchen.</p> <p>Auf S. 6 der Begründung sind zwar die einzelnen Flächen informell wiedergeben. Entscheidend ist jedoch, dass sich die Begründung auf Pläne und Festsetzungen bezieht, die weder ausgelegt noch aufgrund Beschlusses öffentlich bekannt gemacht worden sind.</p> <p>Ausweislich einer telefonischen Auskunft des Marktes Garmisch-Patenkirchen korrespondieren die informellen Darstellungen auf S. 6 der Begründung nicht mehr mit der realen Planungssituation.</p> <p>Mithin ist ein Teil der Planentwürfe nicht ausgelegt. Die Angaben der Begründung können nicht nachvollzogen werden.</p> <p>Der Verfahrensfehler ist nicht unbeachtlich.</p>	<p>beschäftigen, die Voraussetzungen für seinen Vollzug sind (sonst fehlt es ggf. an der Erforderlichkeit der Planung, § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB). Ferner muss er diejenigen Probleme erfassen, bewerten und einer gerechten Abwägung zuführen, die durch seinen Vollzug entstehen können. Die Auswirkungen und Folgen zeitlich nachfolgender Bebauungspläne müssen dementsprechend innerhalb von deren Verfahren gelöst werden.</p> <p>Die Planunterlagen der Bebauungspläne 101 A und 101 B befinden sich in der Bearbeitung und sind für den Bebauungsplan Nord 100 nur insoweit relevant, dass sie wie der Bebauungsplan Nord 100, Teil des gesamten städtebaulichen Konzeptes des Gebietes sind.</p> <p>Das städtebauliche Konzept selbst wird in der Begründung ausführlich beschrieben und die geplante städtebauliche Entwicklung des gesamten Bereichs aufgezeigt.</p> <p>Die Rechtskraft des Bebauungsplanes Nord 100 ist insbesondere Voraussetzung für die Erschließung der in Aufstellung befindlichen südlich anschließenden Pläne. Das ist der Grund, warum der Markt als Erstes diesen Bebauungsplan in Angriff nimmt. Sollten die Bebauungspläne Süd im Nachgang scheitern, ist der Bebauungsplan Nord 100 gleichwohl für sich gesehen umsetzbar und städtebaulich sinnvoll. Er ist nicht auf die Rechtskraft der südlich angrenzenden Pläne angewiesen. Die Auswirkungen der südlich angrenzenden Pläne sind in Gutachten und Begründung zum Bebauungsplan 100 berücksichtigt. Wie vorgetragen, sind in der Begründung u.a. die einzelnen Flächen informell wiedergeben.</p> <p>Die Bebauungsplanentwürfe 101a und 101b lagen unabhängig in separaten Verfahren im Rahmen ihrer Aufstellungsverfahren aus. Die Darstellungen auf S. 9 der Begründung korrespondieren nur insoweit nicht mehr mit der aktuellen Planungssituation, als die Grenze zwischen den Planbereichen verschoben wurde. Das städtebauliche Konzept ist unverändert.</p> <p>Der inhaltliche Zusammenhang der Planungen wurde auch für die Anwendbarkeit von § 13a BauGB beachtet. Der Bebauungsplan 101b wird mittlerweile im Regelverfahren aufgestellt. Lediglich der unmittelbar angrenzende Bebauungsplan 101a wird ebenfalls im Verfahren nach § 13a BauGB aufgestellt.</p> <p>Die zulässige Grundfläche im Bebauungsplan 100 beträgt 6.152 m², jene im Plan 101a 6.630 m². Selbst mit der weiteren zulässigen Grundfläche im Plan 101b von 6.100 m² werden die 20.000 m² des § 13a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB deutlich nicht erreicht.</p>	

**Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung –
Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Name, Datum	Inhalt Stellungnahme	Sachbericht und Abwägung	Beschluss- vorschlag
		<p>2.2 Materielle Fehler des Bebauungsplans</p> <p>Der Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ leidet an den nachfolgend aufgezeigten materiellen Rechtsfehlern.</p> <p>2.2.1 Mangelnde Rechtsgrundlage bei der Art der baulichen Nutzung</p> <p>Die Festsetzung Ziff. 1.1 der planlichen Festsetzungen findet keine Rechtsgrundlage. Der Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) sieht Wohnnutzung im gesamten Plangebiet im Erdgeschoss der Gebäude generell als unzulässig an.</p> <p>In § 1 Abs. 7 BauNVO heißt es.</p> <p>(7) In Bebauungsplänen für Baugebiete nach den §§ 4 bis 9 kann, wenn besondere städtebauliche Gründe dies rechtfertigen (§ 9 Absatz 3 des Baugesetzbuchs), festgesetzt werden, dass in bestimmten Geschossen, Ebenen oder sonstigen Teilen baulicher Anlagen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. nur einzelne oder mehrere der in dem Baugebiet allgemein zulässigen Nutzungen zulässig sind, 2. einzelne oder mehrere der in dem Baugebiet allgemein zulässigen Nutzungen unzulässig sind oder als Ausnahme zugelassen werden können oder 3. alle oder einzelne Ausnahmen, die in den Baugebieten nach den §§ 4 bis 9 vorgesehen sind, nicht zulässig oder, sofern die allgemeine Zweckbestimmung des Baugebiets gewahrt bleibt, allgemein zulässig sind. <p>Mithin verlangt die Vorschrift zur Rechtfertigung der Festsetzung das Vorliegen besonderer städtebaulicher Gründe.</p> <p>Damit ist das Erfordernis spezifischer städtebaulicher Gründe gemeint, die die vertikale Gliederung rechtfertigen. Maßgeblich ist das Erfordernis einer speziellen Verteilung von Nutzungsarten, basierend auf vernünftigen Gründen sowie auf der konkreten Einzelfallgestaltung.</p> <p><i>Söfker</i>, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauNVO, § 1 Rn. 92 f.</p> <p>Auf S. 30 der Begründung zum Bebauungsplan heißt es dazu.</p> <p>„Zusätzlich sollen Wohnnutzungen im Erdgeschoss gem. § 1 Abs. 7 BauNVO unzulässig sein. Auf Grund der Eigenart des Planungsareals sollen sich die Wohnnutzungen, auch aus Schallschutzgründen, auf die Obergeschosse konzentrieren. Die Erdgeschossbereiche sollen für gewerbliche Nutzung und Gastronomie zur Verfügung stehen.“</p> <p>Die städtebaulichen Gründe in Form eines speziellen städtebaulichen Konzeptes sind nicht erkennbar, insbesondere die spezielle „Eigenart des Planungsareals“.</p> <p>Zwar sollen offensichtlich Wohnnutzung und Gewerbe im Zuge der vertikalen Aufteilung getrennt werden, auch mit Blick auf den Immissionsschutz. Allerdings ist die zitierte Konzentration von Wohnnutzung in den oberen Geschossen nicht in den Festsetzungen des Bebauungsplans niedergelegt. Sie wird nur für das Erdgeschoss ausgeschlossen.</p> <p>Eine Durchmischung von Wohnnutzung und Gewerbe ist in den oberen Geschossen dennoch möglich, wenn nicht sogar wahrscheinlich. Eine Schutzvorrichtung für Wohnnutzung durch deren Konzentration ist daher nicht gegeben.</p>	<p>Die städtebaulichen Gründe für den Ausschluss der Wohnnutzung im Erdgeschoss bestehen darin, wie bereits in der Begründung beschrieben, diese der gewerblichen Nutzung und der Gastronomie zur Verfügung zu stellen. Im Zusammenspiel mit dem bereits bebauten Zugspitzbahnhof, der geplanten Fußgängerpassage durch das geplante Gebäude sieht es der Markt als notwendig an, das Erdgeschoss dieses Gebäudes für gastronomische und gewerbliche Zwecke zu nutzen. Dieses Geschoss soll somit für Einrichtungen, die der Allgemeinheit dienen, zur Verfügung stehen.</p> <p>Durch diese mit Grunddienstbarkeit gesicherte Fußgängerpassage in Zusammenspiel mit den umgebenden Nutzungen und Einrichtungen ist eine spezielle „Eigenart des Planungsareals“ auf dieser Geschossebene gegeben.</p> <p>Es ist nicht Ziel des Bebauungsplanes die Wohnnutzung in den Obergeschossen zu konzentrieren, hier kann sich gemäß der festgesetzten Nutzungsart eine freie Durchmischung etablieren. Es ist lediglich das städtebauliche Ziel des Marktes das Erdgeschoss auf Grund der Fußgängerpassage und der angrenzenden Verflechtungen für gastronomische Einrichtungen und weiteres Gewerbe zu sichern.</p>	<p>Die Begründung ist zu aktualisieren.</p>

**Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung –
Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Name, Datum	Inhalt Stellungnahme	Sachbericht und Abwägung	Beschluss- vorschlag
		<p>Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Unterschiede von Lärmeinwirkungen zwischen EG und 1. OG ausweislich der Lärmkarten des Gutachtens Müller BBM vom 20.02.2024 in weiten Teilen marginal ausfallen.</p> <p>2.2.2 Zur Bedingung nach § 9 Abs. 2 BauGB</p> <p>Der Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ sieht eine Bedingung für die Geltung immissionsschutzrechtlicher Festsetzungen vor.</p> <p>Auf S. 45 zur Begründung des Bebauungsplans heißt es.</p> <p><i>„Die Festsetzungen gelten nur unter der Voraussetzung, dass für die Schallemission des Bebauungsplans Nr. 92 „Für das Gebiet südlich der St.-Martin-Straße zwischen Achenfeldstraße und Olympiastraße“ die reduzierten Zusatzkontingente für den Richtungssektor D wie in Kapitel 4.2.3 der schalltechnischen Verträglichkeitsuntersuchung beschrieben ange- setzt werden können.“</i></p> <p>Es ist davon auszugehen, dass sämtliche Festsetzungen des Bebauungsplans unter Ziff. 4.0 der textlichen Festsetzungen unter die Bedingung fallen.</p> <p>Festsetzungen eines Bebauungsplans können nach § 9 Abs. 2 BauGB nur unter bestimmten Umständen unter einer Bedingung festgesetzt werden.</p> <p>Dort heißt es.</p> <p><i>„Im Bebauungsplan kann in besonderen Fällen festgesetzt werden, dass bestimmte der in ihm festgesetzten baulichen und sonstigen Nutzungen und Anlagen nur</i></p> <p><i>1. [...]</i> <i>2. bis zum Eintritt bestimmter Umstände zulässig oder unzulässig sind.“</i></p> <p>Eine Befristung oder Bedingung in einem Bebauungsplan nach § 9 Abs. 2 BauGB bedarf einer außergewöhnlichen städtebaulichen Situation. Die Entscheidung, ob ein "besonderer Fall" im Sinne des § 9 Abs 2 BauGB vorliegt, ist in engem Zusammenhang mit der Frage nach der Erforderlichkeit der befristeten oder bedingten Festsetzungen für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung nach § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB zu treffen.</p> <p>so OVG Sachsenanhalt. Urt. v. 17.02.2011 – 2 K 102/09 (juris – Rn. 61)</p> <p>Maßstab ist eine Situation und eine durch den Bebauungsplan zu lösende Problematik, die nicht alltäglich und nicht in beliebiger örtlicher Lage anzutreffen ist.</p> <p>so OVG Sachsenanhalt. Urt. v. 17.02.2011 – 2 K 102/09 (juris – Rn. 62)</p> <p>Sinnvoll ist die Bedingung nur auf Ziff. 4.2 der textlichen Festsetzungen anwendbar, nämlich für die Möglichkeit zur Verwendung von offenbaren Fenstern in Bezug auf Sportgeräusche, soweit keine erhöhten Kontingente aus dem Bebauungsplan Nr. 92 zur Anwendung kommen.</p>	<p>Eine Bedingung im Sinne des § 9 Abs. 2 BauGB ist nicht vorgesehen und auch nicht erforderlich.</p> <p>Auf Grund der Nutzung des Hotels mit den zusätzlich eingerechneten Betriebsveränderungen / Erweiterungen sind die angesetzten reduzierten Zusatzkontingente bereits heute gegeben und keine Bedingung, die eine Festsetzung gemäß § 9 Abs. 2 BauGB erforderlich machen. Es muss sich somit nicht erst etwas ändern, um die Berechnungsgrundlage herzustellen, sondern es ist bereits gegeben.</p> <p>Die textlichen Festsetzungen gelten generell <u>ohne</u> Bedingungen, insbesondere ohne die genannte Bedingung bzgl. des Bebauungsplans Nr. 92. Andernfalls wäre die Bedingung in die Festsetzungen selbst und nicht in die Begründung aufgenommen worden. Die Aufnahme einer Bedingung in die Begründung beruht auf einem Missverständnis.</p> <p>Es ist keine Bedingung nach § 9 Abs. 2 BauGB notwendig, somit ist auch keine außergewöhnliche städtebauliche Situation vorhanden.</p>	<p>Die Begründung ist zu aktualisieren.</p>

**Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung –
Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Name, Datum	Inhalt Stellungnahme	Sachbericht und Abwägung	Beschluss- vorschlag
		<p>Das Gutachten Müller BBM vom 20.02.2024 zeigt zwar die erhöhten Kontingente auf, teilt zugleich aber mit, dass diese so ausreichend seien, dass es nicht zu einer Überschreitung komme könne.</p> <p>Da eine Überschreitung nicht zu befürchten ist, ist die Setzung einer städtebaulichen Bedingung nicht erforderlich. Anders wäre es nur zu beurteilen, wenn mit einer erhöhten Ausschöpfung der Kontingente bei gleichzeitiger erheblicher Einwirkung auf das Plangebiet und seine unmittelbare Umgebung zu rechnen wäre.</p> <p>2.2.3 Verstoß gegen Abwägungsgebot (Lärmschutz) Der Bebauungsplans Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ leidet an zahlreichen Abwägungsfehlern im Bereich der Berücksichtigung immissionschutzrechtlicher Belange.</p> <p>Nach § 1 Abs. 7 BauGB sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.</p> <p>Das Gebot der Abwägung im Sinne dieser Vorschrift ist dann verletzt, wenn eine sachgerechte Abwägung überhaupt nicht stattfindet (Abwägungsausfall), wenn in die Abwägung an Belangen nicht eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss (Abwägungsdefizit) oder wenn die Bedeutung der betroffenen Belange verkannt und dadurch die Gewichtung verschiedener Belange in ihrem Verhältnis zueinander in einer Weise vorgenommen wird, durch die die objektive Gewichtigkeit eines dieser Belange völlig verfehlt wird (Abwägungsfehlschätzung)</p> <p>BayVGh, Urt. v. 02.08.2005 – 14 N 04.2373 (juris – Rn. 31)</p> <p>2.2.3.1 Abwägungsausfall – immissionschutzrechtlicher Nachbarbegriff</p> <p>Der Bebauungsplans Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ leidet an einem Abwägungsfehler (Abwägungsausfall), da der Immissionsort unseres Mandanten im Sinne eines planbetroffenen Nachbarn nicht berücksichtigt wird.</p> <p>Planbetroffen sind grundsätzlich Eigentümer eines Grundstücks im Geltungsbereich des Bebauungsplans. Darüber hinaus vermittelt das Recht auf gerechte Abwägung der eigenen schützenswerten Belange nach § 1 Abs. 7 BauGB eine drittschützende Wirkung. Darauf können sich insbesondere Personen berufen, die sich außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans befinden.</p> <p>Der Eigentümer eines außerhalb des Plangebiets gelegenen Grundstücks ist planbetroffen, wenn er eine Verletzung des Abwägungsgebots (§ 1 Abs. 7 BauGB) geltend macht, welche hinsichtlich abwägungserheblicher privater Belange dem Nachbarschutz dient. Der Antragsteller muss einen solchen Belang benennen und hinreichend substantiiert Tatsachen vorbringen, die es als möglich erscheinen lassen, dass dieser Belang fehlerhaft abgewogen worden ist.</p> <p>BayVGh, Urt. v. 13.04.2006 – 1 N 04.1501 (juris – Rn. 37) mit Verweis auf BVerwG, Urt. v. 24.09.1998 – 4 CN 2/98; vgl. auch BayVGh, Beschl. v. 07.03.2024 – 9 NE 23.1648 (juris – Rn. 14)</p>	<p>In Bericht M178265/01 wurden die nächstgelegenen und somit maßgeblichen Immissionsorte in der schutzbedürftigen Nachbarschaft berücksichtigt. Dass es sich bei dem Wohnhaus Olympiastraße 26 nicht um einen maßgeblichen Immissionsort handelt, wird im Folgenden weiter ausgeführt.</p> <p>Wohngebäude auf der nördlichen Straßenseite der St. Martinstraße liegen nicht mehr im Einwirkungsbereich der Anlage (Plangebiet BPlan 100). Gemäß der Definition der TA Lärm befinden sich Immissionsorte mit einem Beurteilungspegel, der um weniger als 10 dB unter dem für diesen Bereich maßgebenden Immissionsrichtwert liegt, außerhalb des Einwirkungsbereichs einer Anlage. Dies ist nördlich der St.-Martin-Straße gegeben. Auf das Thema Erhöhung der Verkehrsgeräuschbelastung wird weiter unten eingegangen.</p> <p>Nördlich der Olympiastraße ist eine Zuordenbarkeit der gewerblichen Geräusche aus dem Plangebiet sowie eine Erhöhung des Beurteilungspegels der Gewerbegeräusche über ein vernachlässigbares Maß hinaus aufgrund der Entfernung und der nähergelegenen gewerblichen Emittenten Olympiastraße 25 und Bebauungsplan 92 auszuschließen.</p> <p>Zu den rechtlichen, technischen und verwaltungspraktischen Grundlagen für die Beurteilung der von einem neuen Baugebiet in der Nachbarschaft hervorgerufenen Verkehrslärmzunahme unter Berücksichtigung von Kapitel 7.4 der TA Lärm verweisen wir auf Kapitel 2.7 der schalltechnischen Verträglichkeitsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 100 „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord), Müller-BBM-Bericht M178265/01 vom 20. Februar 2024 – im Folgenden vereinfachend als Bericht M178265/01 bezeichnet. Demnach sind Maßnahmen zum Schutz bestehender Bebauung in der Regel erforderlich, wenn die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erstmals oder weitergehend übertroffen werden und die Pegelzunahme (aufgerundet) mindestens 3 dB beträgt. Eine geringere Pegelzunahme ist kaum mehr wahrnehmbar und</p>	

**Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung –
Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Name, Datum	Inhalt Stellungnahme	Sachbericht und Abwägung	Beschluss- vorschlag
		<p>Die Abwägungsbeachtlichkeit beschränkt sich dabei auf solche schutzwürdigen – planbedingten – Betroffenheiten, die erstens mehr als geringfügig, zweitens in ihrem Eintritt zumindest wahrscheinlich und drittens für die planende Stelle bei der Entscheidung über den Plan als abwägungsbeachtlich erkennbar sind.</p> <p>BayVGH, Beschl. v. 18.12.2023 – 2 N 21.859 (juris – Rn. 15); BayVGH, Beschl. v. 08.05.2019 – 15 NE 19.551 (juris – Rn. 21); BayVGH, Urt. v. 17.12.2018 – 15 N 16.2373 (juris – Rn. 42); BayVGH; Beschl. v. 08.02.2017 – 15 NE 16.2226 (juris – Rn. 15); BVerwG, Beschl. v. 12.12.2018 – 4 BN 4.15 (juris – Rn. 10); BVerwG, Beschl. v. 21.12.2017 – 4 BN 12.17 (juris – 1. Orientierungssatz und Rn. 7); BVerwG, Beschl. v. 30.11.2016 – 4 BN 16.16 (juris – Rn. 7); BVerwG, Beschl. v. 14.09.2015 – 4 BN 4.15 (juris – Rn. 10);</p> <p>Konkret zur immissionsschutzrechtlich geprägten Nachbarschaft gehören die Eigentümer und dinglich sowie schuldrechtlich Nutzungsberechtigte von Grundstücken, die im Einwirkungsbereich der Anlage liegen.</p> <p>BVerwG, Urt. v. 27.09.2018 – 7 C 24/16 (juris – Rn. 20); BVerwG, Urt. v. 07.05.1996 – 1 C 10/95 (juris – Rn. 33 und 35); BVerwG, Urt. v. 22.10.1982 – 7 C 50.78 (juris – Rn. 19); HessVGH, Beschl. v. 11.07.2019 – 3 A 1621/17.Z (juris – Rn. 6); HessVGH, Urt. v. 11.06.2018 – 3 C 1892/14.N (juris – Rn. 50); HessVGH, Urt. v. 25.07.2011 – 9 A 103/11 (juris – 56); BayVGH, Urt. v. 22.11.2021 – 9 B 18.986 (juris – Rn. 25); BayVGH, Beschl. v. 04.04.2011 – 14 CS 11.263 (juris – Rn. 29); BayVGH, Beschl. v. 25.10.1994 – 20 CS 93.3622; OVG Lüneburg, Urt. v. 24.10.2019 – 12 KS 127/17 (juris – Rn. 85); OVG Mecklenburg-Vorpommern, Urt. v. 05.04.2016 – 5 K 4/14 (juris – Rn. 59); OVG NRW, Urt. v. 03.12.2008 – 8 D 19/07AK (juris – Rn. 53); schlicht zugrunde legend VG Würzburg, Urt. v. 16.02.2012 – W 5 K 10.1386 (juris – Rn. 57); Stüer, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, Rn. 4578</p> <p>Unter „Einwirkungsbereich“ ist derjenige räumliche Bereich zu verstehen, in dem die Emissionen der Anlage bzw. anderen Einrichtung nach Art, Ausmaß und Dauer noch einen relevanten, d. h. individualisierbaren Immissionsbeitrag liefern. Der Einwirkungsbereich einer Anlage bzw. Einrichtung kann damit je nach Art der Emission variieren. Fernwirkungen auf weiter entfernte Einwirkungsobjekte führen dann zu deren Zuordnung zur „Nachbarschaft“, wenn die Belastungen der Quelle noch hinreichend zuverlässig zurechenbar sind. Damit ist der Begriff der Nachbarschaft insoweit „dynamisch“ zu verstehen, als er im Einzelfall je nach Art, Ausmaß und Dauer der Immissionen und dem Schutzzweck der Norm, die als Kriterium den Begriff der „schädlichen Umwelteinwirkungen“ enthält, zu bestimmen ist.</p> <p>so <i>Thiel</i>, in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, BImSchG, § 3 Rn. 26 f.; Jarass, in: ders., BImSchG, § 3 Rn. 38 mwN zur Rechtsprechung</p> <p>Das Interesse des Planbetroffenen, von planbedingtem Gewerbe-, Park- und Verkehrslärm verschont zu bleiben, ist nicht völlig belanglos und daher abwägungsrelevant. Nach der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung sind Lärmschutzbelange schon dann grundsätzlich in die Abwägung einzubeziehen, wenn die Lärmbelastung infolge des Bebauungsplans ansteigt.</p> <p>BayVGH, Urt. v. 17.12.2018 – 15 N 16.2373 (juris – Rn. 42) mit Verweis auf BayVGH, Urt. v. 24.11.2017 – 15 N 16.2158 (juris – Rn. 24); BayVGH, Urt. v. 27.04.2016 – 9 N 13.1408 (juris – Rn. 21); VGH BW, Urt. v. 12.06.2012 – 8 S 1337/10 (juris – Rn. 25 ff.); BVerwG, Beschl. v. 08.06.2004 – 4 BN 19.04 (juris – Rn. 6)</p>	<p>kann – eine entsprechende Abwägung aller städtebaulichen Belange vorausgesetzt – im Einzelfall zugemutet werden. Die Erhöhung der Verkehrsgeräuschimmissionen an der Olympiastraße südlich der St.-Martin-Straße (bedingt durch zusätzlichen Verkehr) wurde in Bericht M178265/01 untersucht. Die Berechnungsergebnisse enthält Kapitel 3.2.4, die Beurteilung Kapitel 3.3.2. Diese Erhöhung beträgt bis zu 1,5 dB tags und 1,8 dB nachts, aufgerundet 2 dB tags und nachts. An den Immissionsorten Olympiastraße 34 bis 38 wird dann tagsüber der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV um 1,2 bis 1,4 dB (aufgerundet 2 dB) überschritten. Nachts wird er weiterhin eingehalten.</p> <p>Zu den Berechnungsergebnissen ist anzumerken, dass aufgrund fehlender Datengrundlage für die Verkehrsmengen des Prognose-Nullfalls eine zu geringe Verkehrsmenge angesetzt und infolgedessen eine zu hohe Zunahme des Verkehrslärms berechnet wurde. Weiterhin wurde die geplante Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf den Straßen südlich der St.-Martin-Straße von 50 km/h auf 30 km/h auch für den Prognose-Nullfall angesetzt. Bei einer Berechnung mit 50 km/h für den Prognose-Nullfall und mit 30 km/h für den Prognose-Planfall würde sich an Stelle der Pegelerhöhung eine Pegelreduzierung ergeben.</p> <p>Somit ist es zwar richtig, dass die Geräuschbelastung an der bestehenden Bebauung an der Olympiastraße zunimmt, jedoch nur in einem geringen Maß, das prinzipiell einer Abwägung zugänglich ist. Die oben genannten Voraussetzungen für das Erfordernis weiterer Schallschutzmaßnahmen werden nicht erfüllt.</p> <p>Die Verkehrsmengen nördlich der Olympiastraße sind nach der vorliegenden Verkehrsuntersuchung lediglich um 5 % niedriger als für den Bereich südlich der Olympiastraße. Die längenbezogenen Schalleistungspegel als Maß für die von einer Straße ausgehende Geräuschemission unterscheiden sich bei diesen Verkehrsmengen lediglich um 0,2-0,3 dB. Eine Erhöhung der Verkehrsgeräuschemissionen durch den Bebauungsplan Nr. 100 um mindestens 3 dB an der Olympiastraße nördlich der St.-Martin-Straße ist somit nicht zu erwarten, selbst wenn – als theoretischer Maximalwert – alle Kfz vom / zum Plangebiet diesen Straßenabschnitt befahren würden.</p> <p>Wenn bereits auf der zum Plangebiet nächstgelegenen Straße (hier: Olympiastraße Süd) keine Erhöhung der Verkehrsgeräuschimmissionen um mindestens 3 dB gegeben ist, ist dies auf den weiter entfernt gelegenen Straßen (hier: St.-Martin-Straße, Olympiastraße Nord) noch weniger zu erwarten, da sich der Verkehr auf mehrere Fahrtrichtungen aufteilt und der Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen auf diesen Straßen</p>	

**Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung –
Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Name, Datum	Inhalt Stellungnahme	Sachbericht und Abwägung	Beschluss- vorschlag
		<p>Nur für den Fall, dass ein Lärmzuwachs völlig geringfügig ist und sich deshalb nicht über eine vernachlässigenswerte Bagatellgrenze hinaus auf ein Grundstück auswirkt, ist er nicht abwägungsrelevant.</p> <p>BayVGH, Urt. v. 17.12.2018 – 15 N 16.2373 (juris – Rn. 42) mit Verweis auf BayVGH, Beschl. v. 19.087.20216 – 9 NE 16.1512 (juris – Rn. 15); BVerwG, Beschl. v. 08.06.2004 – 4 BN 19.04 (juris – Rn. 6); BVerwG, Beschl. v. 11.08.2015 – 4 BN 12.15 (juris – Rn. 6)</p> <p>Konkret bezweckt die Planerin die Errichtung eines neuen Verkehrsknotenpunktes im Zentrum von Garmisch-Patenkirchen. Hier treffen durch gezielte Planung privater Pkw-Verkehr mit Umstieg auf Fahrradverkehr (Parkhäuser), ÖPNV (Busbahnhof), Deutsche Bahn und Zugspitzbahn sowie bestehender An- und Abfahrtsverkehr bei Sportereignissen und Anwohnerverkehr aufeinander (sog. Drehscheibe). Die Auswirkungen eines solchen Knotenpunktes können sich nicht auf die nähere Umgebung beschränken, sondern sind im Einzelfall mindestens auf den nächsten Knotenpunkt sowie dessen nähere Umgebung auszudehnen.</p> <p>Das gilt umso mehr, da dem geplanten Knotenpunkt nicht nur lokale, sondern regionale Bedeutung zukommt.</p> <p>Zum zweiten sieht die TA Lärm grundsätzlich eine Berücksichtigung von Verkehrslärm auf Grundstücken außerhalb von Betriebsgrundstücken vor.</p> <p>Dort heißt es</p> <p><i>„Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen in einem Abstand von bis zu 500 Metern von dem Betriebsgrundstück in Gebieten nach Nummer 6.1 Buchstaben c bis f sollen durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich vermindert werden, soweit</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - sie den Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht rechnerisch um mindestens 3 dB(A) erhöhen, - keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist und die - Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erst-mals oder weitergehend überschritten werden.“ <p>Das Grundstück unseres Mandanten ist etwa 130 m vom Plangebiet entfernt. Es liegt an der Olympiastraße, welche der unmittelbaren Erschließung des Plangebiets dient. Die Erhöhung der Verkehrsgeräusche um 3 dB(A) ist derzeit noch nicht nachgewiesen. Ausweislich des Gutachtens Müller BBM vom 20.02.2024 ist im Bereich südlich der Olympiastraße mit einer Zunahme von bis zu 1,8 dB(A) zu rechnen.</p> <p>Da die Verkehrsmengen im Bereich nördlich der Olympiastraße geringer ausfallen, ist eine Zunahme um 3 dB(A) nicht auszuschließen. Die Rundungsregelungen der 16. BImSchV sind dabei ebenfalls zu berücksichtigen.</p> <p>Eine Vermischung mit dem Verkehr hat beim Knotenpunkt St.-Martin-Straße – Olympiastraße nicht stattgefunden.</p> <p>Die Vermischung kann frühestens an der nächsten Kreuzung ab dem Verlassen bzw. vor der Einfahrt in das Betriebsgrundstück eintreten. Sie ist abgeschlossen, wenn das anlagenbedingte Verkehrsaufkommen in dem allgemeinen Verkehrsaufkommen nicht mehr</p>	<p>sinkt (zumindest wenn – wie im vorliegenden Fall - die Verkehrsmengen dort nicht wesentlich geringer sind als auf der nächstgelegenen Straße).</p> <p>Im vorliegenden Fall handelt es sich nicht um ein Straßenbauvorhaben. Das zitierte Urteil bezieht sich auf einen Straßenneubau, für den vollständig andere Rechtsgrundlagen gelten.</p> <p>Wie bereits ausgeführt, werden die bisherigen Verkehrsströme im Wesentlichen neu geordnet. Eine Mehrung des Verkehrs wird sicherlich eintreten, ist aber, wie in den Gutachten dargestellt für das Plangebiet und darüber hinaus innerhalb der gesetzlich vorgegebenen Rahmen.</p> <p>Der Olympiastraße wird aufgrund der Entwicklung durch den BP 100 keine Verkehrsbedeutung einer Gemeindeverbindungsstraße nach Art. 46 BayStrWG zugesprochen werden müssen. Es wird auch zukünftig bei einer Ortsstraße bleiben, da die Olympiastraße weder eine Verkehrsverbindung zwischen nachbarlichen Gemeinden noch zwischen Gemeindeteilen ist. Es handelt sich ebenso wenig um eine Bundesstraße noch um eine Staats- oder Kreisstraße.</p> <p>Die St.-Martin-Straße hat ein wesentlich höheres Verkehrsaufkommen. Diesem wurde aber bereits im Bebauungsplan Nr. 76 Rechnung getragen.</p> <p>Der betroffene Bürger liegt im Umgriff des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 76, der seit seiner Erlangung der Rechtskraft im Jahr 1997 jedem Grundstück an der St. Martinstraße die Möglichkeit einräumt, Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (§ 9 Abs. 1. Nr. 24 BauGB) zu errichten.</p> <p>Die Einwendung wurde dem Bau- und Umweltausschuss im Zuge der Abwägung am 04.10.2022 vorgestellt. Der Bau- und Umweltausschuss hat den Inhalt zur Kenntnis genommen und keinen weiterführenden Beschluss gefasst. Der Streitfall vor dem Bayerischen Verwaltungsgericht bezieht sich auf eine Verkehrsanordnung an der Kreuzung St- Martinstraße/Olympiastraße. In diesem Bereich sind die rechtskräftigen Bebauungspläne Nr. 76 und 92 einschlägig. In deren Aufstellungsverfahren auch schon die Leistungsfähigkeit der Kreuzung St. Martinstraße/Olympiastraße untersucht wurde.</p>	

**Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung –
Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Name, Datum	Inhalt Stellungnahme	Sachbericht und Abwägung	Beschluss- vorschlag
		<p>erkennbar in Erscheinung tritt. Ob und wann das anzunehmen ist, hängt von den konkreten Umständen des Einzelfalls ab, insbesondere von der Zusammensetzung des Verkehrs und seiner Verteilung über die verschiedenen Tageszeiten.</p> <p>So <i>Hansmann</i>, in: Landmann/Rohmer, TA Lärm 7, Rn. 54</p> <p>Die Olympiastraße ist die Erschließungsstraße des Plangebiets und verbindet dieses mit der St.-Martin-Straße. Daher ist der Knotenpunkt samt seinem unmittelbaren Umfeld noch zu berücksichtigen und in die immissionsschutztechnischen Betrachtungen einzubeziehen. Frühestens danach erfolgt eine Vermischung mit dem übrigen Verkehr.</p> <p>Zum dritten besteht eine weitere Verbindung der Abwägung über die 16. BImSchV in Form der sog. Fernwirkung.</p> <p>Denn die Rechtsprechung bezieht auch andere Orte als die unmittelbarste Umgebung im Rahmen einer Betrachtung von adäquaten Ursachenzusammenhängen ein und stellt dabei auf eine bestimmungsgemäße Verkehrsnutzung auch einer Straße, die nicht unmittelbar einer Änderung unterliegt, ab.</p> <p>dazu VGH BW, Urt. v. 25.04.2012 – 5 S 927/10 (juris – Rn. 57) mit Bezug auf ältere Rspr. des BayVGH, Urt. v. 05.03.1996 – 20 B 92.1055; zum Thema siehe auch VGH BW, Urt. v. 11.07.1995 – 8 S 432/93, 8 S 434/95; weiterhin OVG Bautzen, Urt. v. 29.04.2009 – 1 B 563/06 = BeckRS 2009, 35897; VGH BW, Urt. v. 24.07.2003 – 5 S 1399/02 (juris – Rn. 36 ff., 44 f.); Sächs OVG, Urt. v. 29.04.2009 – 1 B 563/06 (juris – Rn. 45)</p> <p>Auch in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts wird dieser Ursachenzusammenhang bejaht. Demnach sind auch solche Belange zu berücksichtigen,</p> <p><i>„auf die sich das Straßenbauvorhaben als eine in hohem Maße raumbedeutsame Maßnahme auch nur mittelbar auswirkt [...]. Das ist u.a. dann der Fall, wenn [...] ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem Straßenbauvorhaben und der zu erwarten-den Verkehrszunahme auf einer anderen Straße besteht.“</i> (BVerwG, Urt. v. 17.03.2005 – 4 A 18/04 [juris – Rn. 18] mit Verweis auf BVerwG, Urt. 15.04.1977 – 4 C 100.74)</p> <p>So liegt der Fall hier. Der Verkehr zum und von dem neuen Verkehrsknotenpunkt kann zwangsläufig nur über den Verkehrsknotenpunkt St.-Martin-Straße – Olympia-Straße abgewickelt werden. Andere Wege sind auch in der Planung nicht vorgesehen. In der Folge bedarf es einer Betrachtung des Verkehrsknotenpunktes St.-Martin-Straße – Olympia-Straße. Das gilt umso mehr, da auf der St.-Martin-Straße bereits Verkehrslärmwerte im Bereich der Gesundheitsbeeinträchtigung bestehen.</p> <p>Im Übrigen ist davon auszugehen, dass die Qualität der Olympia-Straße infolge der Errichtung eines neuen Verkehrsknotenpunktes zu einer zwingenden Änderung des Straßencharakters führt (Art. 46 BayStrWG).</p> <p>All das ist für die Planerin erkennbar. Ausweislich der Korrespondenzen unseres Mandanten mit dem Markt garmisch-Patenkirchen ist die Lärmproblematik im Bereich St.-Martin-Straße-Olympiastraße bekannt. Es wurde bereits in früheren Einwendungen darauf hingewiesen. Ebenso ist das Thema Inhalt aktueller verwaltungsgerichtlicher Auseinandersetzungen.</p>		

**Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung –
Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Name, Datum	Inhalt Stellungnahme	Sachbericht und Abwägung	Beschluss- vorschlag
		<p>2.2.3.2 Abwägungsausfall – unterlassene Gesamtbetrachtung des Gebiets</p> <p>Der Bebauungsplans Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ leidet an einem Abwägungsfehler (Abwägungsausfall), da er im Rahmen der immissionsschutzrechtlichen Betrachtung keine Gesamtlärmbetrachtung vornimmt.</p> <p>Nach § 1 Abs. 7 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.</p> <p>Dazu gehört unter bestimmten Umständen auch eine Gesamtlärmbetrachtung. Grundsätzlich sind Lärmquellen ihrer Art und gesetzlichen Regelungen entsprechend jeweils isoliert zu betrachten.</p> <p>Abweichendes kann im Hinblick auf die verfassungsrechtliche Schutzpflicht aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG dann gelten, wenn die Gesamtbelastung der Geräuschimmissionen aus verschiedenen Lärmquellen die Grenze zur Gesundheitsgefährdung übersteigt.</p> <p>BayVGh, Beschl. v. 01.02.2022 – 9 ZB 19.1400 (juris – Rn. 16) mit weiteren Nachweisen zur Rechtsprechung des BVerwG</p> <p>Der aus grundrechtlicher Sicht kritische Wert einer Lärmbetroffenheit ist in Wohngebieten grundsätzlich bei einer Gesamtbelastung (summierte Lärmbelastung/Dauerschallpegel) oberhalb von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts anzusetzen</p> <p>BayVGh, Beschl. v. 01.02.2022 – 9 ZB 19.1400 (juris – Rn. 16); BayVGh, Urt. v. 04.08.2015 – 15 N 12.2124 (juris – Rn. 35)</p> <p>Bei Betrachtung der verschiedenen Ausbreitungskarten des Gutachtens Müller BBM vom 20.02.2024 ist zunächst abstrakt festzustellen, dass das Plangebiet sowie die direkte Umgebung (Wohngebiet südliche Olympiastraße) von einer Fülle von Lärmquellen verschiedenster Art belastet ist. Das Gebiet ist von vielfältigem Verkehrslärm (Bahnhof, Zugspitzbahn, Busbahnhof, Pkw-Verkehr durch Tourismus und Anwohnerverkehr), Anlagenlärm (eigenes Gebiet und benachbarte Gebiete (Lidl-Einkaufsmarkt, Aja-Hotel) sowie Sportanlagenlärm betroffen. Hinzu treten Verkehrs- und Anlagenlärm des Gebietes selbst.</p> <p>Bei Betrachtung der Anhänge A – C des Gutachtens Müller BBM vom 20.02.2024 zeigt sich, dass bei Verkehrslärm und Anlagenlärm im Plangebiet bis zu 61 dB(A) Lärmeinwirkungen bestehen. Es ist weiter zu berücksichtigen, dass die jeweiligen Pegel schon Summenpegel verschiedenster Einzellärmquellen darstellen.</p> <p>Die Summierung zahlreicher kleinerer Pegel kann indessen nach TA Lärm zu einer entsprechend hohen Aufsummierung führen. Das wird trotz hoher Ausgangswerte, die einen entsprechenden Anhaltspunkt liefern, nicht in Erwägung gezogen.</p> <p>2.2.3.3 Zur Berücksichtigung seltener Ereignisse (Sportgeräusche)</p> <p>Der Bebauungsplans Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ leidet an einer Abwägungsfehlerschätzung, denn im Rahmen der immissionsschutzrechtlichen Betrachtungen wird fälschlicherweise angenommen, dass eine Berücksichtigung seltener Ereignisse im Rahmen der Anwendung der 18. BImSchV möglich sei.</p>	<p>Nach den Berechnungsergebnissen im Bericht M178265/01 liegt die Gesamtgeräuschbelastung bei einer Überlagerung von Verkehrs-, Gewerbe- und Sportgeräuschen selbst bei Ansatz der Sportgeräuschpegel für seltene Ereignisse (Punktspiele des SC Riessersee auch während der Nachtzeit) sowohl im Plangebiet (tags 63 / nachts 58 dB(A)) als auch in der Nachbarschaft (maximal ca. tags 63 / nachts 58 dB(A)) unter den Schwellenwerten der regelmäßigen Rechtsprechung von tags 70 / nachts 60 dB(A). Eine Gesamtlärmbetrachtung ist somit nicht erforderlich.</p> <p>Im Bebauungsplan sind die Fassadenbereiche mit Überschreitungen der Grenzwerte der 18 BImSchV gekennzeichnet und mit Festsetzungen zum Immissionsschutz versehen. Die Möglichkeit der Überschreitung von seltenen Ereignissen wurde dabei nicht berücksichtigt, da es nicht darauf ankommt wie viele Großereignisse im Jahr stattfinden. Siehe hierzu Festsetzung 4.2.</p>	

**Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung –
Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Name, Datum	Inhalt Stellungnahme	Sachbericht und Abwägung	Beschluss- vorschlag
		<p>Das wäre nur dann der Fall, wenn über das Jahr nicht mehr als 18 Großereignisse am konkreten Veranstaltungsort stattfinden.</p> <p><i>Reidt/Schiller, in: Landmann/Rohmer, 18. BImSchV, § 5 Rn. 63</i></p> <p>Es ist zwar korrekt, dass die Spiele des SC Riesersee auf 18 Spiele im Jahr begrenzt sind. Hinzukommen aber Länderspiele, Eiskunstveranstaltungen und Wintersportereignisse.</p> <p>Darüber hinaus wird die Eissporthalle für Konzerte, politische Großereignisse (etwa G-7-Gipfel), Gebirgsschützentreffen und BMW-Tage genutzt.</p> <p>Die Annahme seltener Ereignisse im Zusammenhang mit der konkreten Sportanlage sind daher abwegig.</p> <p>Diese Umstände werden im Rahmen der Abwägung immissionsschutztechnischer Belange nicht berücksichtigt, ebenso wenig, dass das Eisportzentrum abweichend von den Angaben auf S. 48 der Begründung zum Bebauungsplan fast 7.000 Plätze umfasst, davon 3.530 Sitzplätze.</p> <p>2.2.3.4 Kein Lärmschutzmaßnahmen in der Zukunft</p> <p>Der Bebauungsplans Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ verstößt gegen das Abwägungsgebot, indem er erforderliche Lärmschutzmaßnahmen in die Zukunft verlagert.</p> <p>So heißt es auf S. 45 der Begründung zum Bebauungsplan.</p> <p><i>„Sollen im Rahmen des Bebauungsplans im Sinne eines hohen Schallschutzstandards schalldämmende Lüftungseinrichtungen bereits ab einem Beurteilungspegel von 45 dB(A) vorgesehen werden (siehe Kapitel 6.1.2 der schalltechnischen Verträglichkeitsuntersuchung, betrifft die West-, Nord- und Ostfassade im Baugebiet A sowie die Ostfassaden des Baugebietes B), kann hierzu eine entsprechende textliche Festsetzung ergänzt werden.“</i></p>	<p>Die Zahl 3.500 in Bericht M178265/01 gibt nicht die Anzahl der zur Verfügung stehenden Plätze an, sondern die maximale Anzahl der Zuschauer bei den regelmäßigen Spielen der 1. Mannschaft des SC Riessersee. Statistisch besuchen rund 1.500 Besucher die Heimspiele des SC Riessersee.</p> <p>Die Veranstaltungen im Eissportzentrum sind im Regelfall Eislaufveranstaltungen wie im Gutachten beschrieben und richtig angenommen. Die Veranstaltungen wie z.B. G7 sind immer Veranstaltungen, für die es jeweilig eigene Genehmigungen gibt. Diese Veranstaltungen sind nicht quantifizierbar, da es dafür keinen anzunehmen Regelfall gibt. Diese Veranstaltungen werden aber wie auch der Bebauungsplan selbst im Einzelfall auch von den zuständigen Behörden im Landratsamt, hier insbesondere dem Immissionsschutz geprüft.</p> <p>Die zitierte Formulierung hatte einen Hinweis-Charakter und war nicht zur Übernahme in die Begründung vorgesehen. Es gibt keine verbindliche Regelung, ab welchen Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche schalldämmende Lüftungseinrichtungen vorzusehen sind. Die VDI-Richtlinie 2719 fordert diese ab einem Beurteilungspegel von 50 dB(A), die DIN 18005 nennt den Hinweis, dass bei Beurteilungspegeln über 45 dB(A) selbst bei nur teilweise geöffnetem Fenster ungestörter Schlaf häufig nicht mehr möglich ist.</p> <p>Das ist korrekt und wurde in Bericht M178265/01 auch vollständig so umgesetzt. Die Einhaltung der Vorschriften der TA Lärm durch die gewerblichen Geräusche ist unabhängig</p>	

**Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung –
Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Name, Datum	Inhalt Stellungnahme	Sachbericht und Abwägung	Beschluss- vorschlag
		<p>Die TA Lärm gewährleistet für ein Mischgebiet die Einhaltung eines Beurteilungspegels von 45 dB(A) in der lautesten Stunde der Nacht. Mithin handelt es sich um eine zwingende gesetzliche Vorschrift. Inhalte der DIN 18005 haben nur orientierenden Charakter.</p> <p>Die Planerin kann sich in diesem Zusammenhang nicht darauf zurückziehen, dass einerseits die Verkehrsgerausche zwar den Schwellenwert von 45 dB(A) überschreiten, nicht aber den Schwellenwert der 16. BImSchV, andererseits bei isolierter Betrachtung der Lärmwerte von Anlagenlärm keine Überschreitung der 45 dB(A) zu befürchten sei.</p> <p>Denn der Verkehrslärm, welcher auf die schutzwürdigen Räume innerhalb des Plangebiets einwirkt, ist nach Ziff. 7.4 der TA Lärm im Rahmen der Betrachtung des Anlagenlärms zu berücksichtigen.</p> <p>Dort heißt es.</p> <p><i>„Fahrzeuggeräusche auf dem Betriebsgrundstück sowie bei der Ein- und Ausfahrt, die in Zusammenhang mit dem Betrieb der Anlage entstehen, sind der zu beurteilenden Anlage zuzurechnen und zusammen mit den übrigen zu berücksichtigenden Anlagengeräuschen bei der Ermittlung der Zusatzbelastung zu erfassen und zu beurteilen. Sonstige Fahrzeuggeräusche auf dem Betriebsgrundstück sind bei der Ermittlung der Vorbelastung zu erfassen und zu beurteilen. Für Verkehrsgerausche auf öffentlichen Verkehrsflächen gelten die Absätze 2 bis 4.“</i></p> <p>Mithin gelten auch für Verkehrsgerausche innerhalb des Plangebiets zwingend die strengen Anforderungen der TA Lärm, mithin die Einhaltung von Lärmwerten bis 45 dB(A) für die Nacht. Es handelt sich dabei nicht um eine lediglich fakultative Möglichkeit des Bauherrn.</p> <p>Entsprechend sind Schutzmaßnahmen direkt im Bebauungsplan festzulegen, nicht erst für die Zukunft in Aussicht zu stellen.</p> <p>2.2.3.5 Ignorierung von Lärmwertüberschreitungen</p> <p>Der Bebauungsplans Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ verstößt gegen das Abwägungsgebot, indem er tatsächlich festgestellte Lärmwertüberschreitungen nonchalant ignoriert. Das hat einen Abwägungsfehlergebrauch zur Folge.</p> <p>Die Planerin kann sich nicht darauf berufen, dass Lärmwertüberschreitungen in der Nachbarschaft des Plangebiets hinzunehmen seien, weil sie überwiegend aus der Vorbelastung resultierten.</p> <p>In diesem Falle liefe das gesamte Immissionsschutzrecht leer. Sind im Immissionsschutz im Sinne eines Windhundrennens die Belastungsmöglichkeiten für eine Örtlichkeit ausgeschöpft, können keine weiteren erhöhenden Maßnahmen erfolgen. Ein Ausweg bestünde</p>	<p>von den gegenüber den Verkehrsgerauschemissionen vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen.</p> <p>Die auf das Plangebiet einwirkenden Verkehrsgerausche sind anhand der Orientierungswerte der DIN 18005 (und ggf. hilfsweise anhand der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV) zu beurteilen; hierbei sind alle Verkehrsgerauschequellen zu berücksichtigen. Die Regelungen der Ziff. 7.4 der TA Lärm betreffen ausschließlich die Beurteilung des anlagenbezogenen Verkehrs der gewerblichen Anlage (hier: Plangebiet) in der Nachbarschaft.</p> <p>Aus o. g. Gründen gilt die TA Lärm nicht für die Beurteilung der Gesamt-Verkehrsgerauschemissionen im Plangebiet.</p> <p>In Bericht M178265/01 wird in Kapitel 4.6.2 bei der Beurteilung der Gewerbegeräuschemissionen im Plangebiet eine Überschreitung der Immissionsrichte um 2 dB am Immissionsort Olympiastraße 34 genannt mit dem Hinweis, dass bereits im Bestand eine Überschreitung um 1 dB vorliegt. In Kapitel 6.2.2 (Schallschutzmaßnahmen) wird aufgrund der Erhöhung der Überschreitung Folgendes formuliert: „Im Rahmen der Baugenehmigung für eine Gastronomie ist auf der Grundlage einer konkreten Planung der Nachweis zu führen, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm an allen maßgeblichen Immissionsorten in der Nachbarschaft durch die Gesamtbelastung von allen relevanten Anlagen nicht überschritten werden bzw. der Teilbeurteilungspegel</p>	

**Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung –
Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Name, Datum	Inhalt Stellungnahme	Sachbericht und Abwägung	Beschluss- vorschlag
		<p>nur darin, bestehende Lärmquellen im Wege des Aufsichtsrechts nachträglich zu reglementieren und entsprechend zurückzudrängen.</p> <p>Der angestrebte Ausweg zulasten der Umgebung verbietet sich von vornherein. Das gleiche gilt bei Überschreitung der Beurteilungspegel nach der 16. BImSchV. Es mag zwar sein, dass eine Lärmwertüberschreitung von 1,8 dB(A) kaum wahrnehmbar ist.</p> <p>Diese Relation spielt im vorliegenden Fall aber keine Rolle, da die ohnehin hoch angesetzten Lärmwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tag im allgemeinen Wohngebiet mit 61 dB(A) überschritten werden. In der absoluten Betrachtung sind damit erhebliche Lärmwirkungen verbunden.</p> <p>Im Übrigen verwundern die entsprechenden Ausführungen auf S. 47 der Begründung des Bebauungsplans, da mit Schreiben der 1. Bürgermeisterin Frau Elisabeth Koch vom 17.10.2022 an unseren Mandanten mitgeteilt wurde, dass schon der bestehende Verkehrslärm im Bereich der südlichen Olympiastraße (Nr. 34 – 38) die Grenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts um bis zu 7 dB(A) am Tag und bis zu 10 dB(A) in der Nacht überschreiten.</p>	<p>eines Vorhabens die Immissionsrichtwerte um mindestens 6 dB unterschreitet.“ Ziel dieser Maßnahme ist somit eine Einhaltung der TA Lärm <u>in Summe aller Gewerbegeräusche</u>. Bei Unterschreitung der Immissionsrichtwerte durch ein Bauvorhaben um mindestens 6 dB kann gemäß 3.2.1 der TA Lärm die Bestimmung der Vorbelastung 2 entfallen (Irrelevanzkriterium). Dieser Nachweis kann jedoch noch nicht auf Bebauungsplanebene geführt werden, sondern erst im Rahmen eines Baugenehmigungsverfahrens.</p> <p>Auf die Thematik „Erhöhung der Verkehrsgeräuschbelastung auf den öffentlichen Straßen durch anlagenbezogenen Verkehr“ wurde bereits weiter oben eingegangen (2.2.3.1 der Einwendung). Eine Erhöhung der Verkehrsgeräuschimmissionen um mindestens 3 dB ist nach den Berechnungsergebnissen des Berichts M178265 nicht gegeben.</p> <p>Aus einem Verkehrsgeräusch-Beurteilungspegel in Höhe von tags 61 dB(A) resultiert kein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen, sofern keine Pegelerhöhung um mindestens 3 dB vorliegt.</p> <p>Die Aussage des Einwenders bezieht sich auf eine vorangegangene schalltechnische Untersuchung (Müller-BBM-Bericht M154137/02 vom 29.07.2022) mit nicht mehr aktuellen Verkehrsmengenangaben; dem Bericht M178265/01 liegt eine neue Verkehrsuntersuchung vom 10. Januar 2024 zugrunde. Darin sind für die Olympiastraße geringere Verkehrsmengen</p>	

**Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung –
Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Name, Datum	Inhalt Stellungnahme	Sachbericht und Abwägung	Beschluss- vorschlag
		<p>Bei deutlich erhöhter Intensität des Verkehrslärms kann das auch nicht durch Abschirmungseffekte der Gebäude erklärt werden. Diese sehen sich nämlich ihrerseits nicht entsprechend hohen Lärmwerten ausgesetzt.</p> <p>2.4 Integrierung des Grünordnungsplans</p> <p>Der für den Bebauungsplans Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ angekündigte Grünordnungsplan weist keine selbständige planerische Gestalt auf. Er geht stattdessen fast vollständig in den städtebaulichen Festsetzungen des Bebauungsplans unter.</p> <p>Nach § 9 Abs. 1 BNatSchG hat Landschaftsplanung die Aufgabe, die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege für den jeweiligen Planungsraum zu konkretisieren und die Erfordernisse und Maßnahmen zur Verwirklichung dieser Ziele auch für die Planungen und Verwaltungsverfahren aufzuzeigen, deren Entscheidungen sich auf Natur und Landschaft im Planungsraum auswirken können.</p> <p>Inhalte der Landschaftsplanung sind die Darstellung und Begründung der konkretisierten Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege und der ihrer Verwirklichung dienenden Erfordernisse und Maßnahmen (§ 9 Abs. 2 S. 1 BNatSchG). Die Darstellungen erfolgen unter anderem durch Grünordnungspläne (§ 9 Abs. 2 S. 2 BNatSchG).</p> <p>Nach Art. 4 Abs. 2 S. 1 BayNatschG sind Grünordnungspläne Bestandteile der Bebauungspläne. Grünordnungspläne sind von der Gemeinde aufzustellen, sobald und soweit dies aus Gründen des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist (Art. 4 Abs. 2 S. 1 BayNatschG). Ihr Inhalt bestimmt sich grundsätzlich nach § 9 Abs. 3 BNatSchG. Der Gesamtschau dieser Vorgaben lässt sich entnehmen, dass der Grünordnungsplan nach dem Willen des Bayerischen Landesgesetzgebers zwar in den Bebauungsplan – obligatorisch – zu integrieren ist.</p> <p>Seine äußere Gestalt als eigenständigen Plan darf er dadurch jedoch nicht verlieren. Immerhin normiert der Bundesgesetzgeber für den Grünordnungsplan ein eigenständig geltendes Erforderlichkeitsgebot sowie in Abgrenzung zu § 9 BauGB die Möglichkeit zu eigenständigen Festsetzungen. Eine entsprechend isolierte Prüfbarkeit des Gesamtplans – insbesondere hinsichtlich eines planerischen Gesamtkonzeptes – muss demnach gewährleistet sein.</p> <p>Der Bebauungsplans Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ enthält zwar zeichnerische Festsetzungen zum Standort von Bäumen und privaten Grünflächen.</p> <p>Ein eigenständiges planerisches Konzept lassen diese Festsetzungen jedoch nicht erkennen. Die Festsetzungen basieren auf städtebaulichen Festsetzungsmöglichkeiten gem. § 9 Abs. 1 Nr. 15, 20 und 25 BauGB. Eine irgendwie geartete Orientierung an den Inhalten des § 9 Abs. 3 BNatSchG ist den Planunterlagen nicht zu entnehmen.</p> <p>Im Übrigen verschmelzen die Festsetzungen mit den sonstigen städtebaulichen Vorgaben zu einem einheitlichen Gesamtbild, so dass ein Konzept des Grünordnungsplan nicht erkennbar und an sich nicht überprüfbar ist.</p>	<p>und erheblich geringere Lkw-Anteile ausgewiesen; die längenbezogenen Schallleistungspegel als Kenngröße für die Schallemission einer Straße nach RLS-19 liegen in Bericht M178265/01 um tags 7,5 / nachts 13 dB niedriger als in M154137/02 angesetzt. Hierdurch erklären sich die hohen Überschreitungen, die im Jahr 2022 genannt wurden.</p> <p>Die Grünordnung wurde auch in den Bebauungsplan integriert. Die planlichen und textlichen Festsetzungen sind eindeutig erkennbar.</p> <p>Nachdem der Grünordnungsplan in dem Bebauungsplan integriert ist, kann er kein eigenständiger Plan mehr sein. Das planerische Gesamtkonzept ist durch die planlichen Festsetzungen unter Punkt II. 6.0 und Punkt IV. Textliche Festsetzungen zur Grünordnung klar erkennbar.</p> <p>Unter Punkt 8.3 in der Begründung ist das Konzept erläutert. Im Zuge einer Bauleitplanung auf der Ebene des Bebauungsplanes können die Festsetzungen nur auf der Grundlage des § 9 BauGB erfolgen. Der vorhandene und zu erwartende Zustand der Natur und Landschaft, eine Konfliktbewertung und Maßnahmen zur Vermeidung und Schutz wurden unter Punkt 8. in der Begründung soweit gemäß dem Verfahren nach 13 a notwendig, abgearbeitet.</p> <p>Durch die Bestandsaufnahme (Punkt 8.2) mit den jeweiligen Ergebnissen der Betroffenheit oder nicht und den formulierten Maßnahmen sind die Abwägungsvorgänge und -ergebnisse nachvollziehbar.</p>	

**Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) gem. § 13 a BauGB zur Innenentwicklung –
Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB**

Nr.	Name, Datum	Inhalt Stellungnahme	Sachbericht und Abwägung	Beschluss- vorschlag
		<p>Das offenbart sich zum ersten an der Begründung des Grünordnungsplans, der ausweislich der S. 64 der Begründung zum Bebauungsplan keine eigenständige Substanz enthält. Der bloße Hinweis, dass ein eigenständiges Verfahren stattgefunden habe, genügt nicht der Dokumentation. Weder Abwägungsvorgänge noch Abwägungsergebnisse sind nachvollziehbar.</p> <p>Zum zweiten stellt sich bei den privaten Vegetationsflächen unter Ziff. 1.0 ein Bestimmtheitsmangel ein.</p> <p>Der Bestimmtheitsgrundsatz ist als Ausfluss des Rechtsstaatsprinzips aus Art. 20 Abs. 3 GG zu charakterisieren.</p> <p>BVerfGE 86, 288 (311); ebenso BVerfGE 78, 205 (212)</p> <p>Er gebietet, dass eine gesetzliche Ermächtigung dergestalt hinreichend bestimmt und begrenzt ist, dass das Handeln der Verwaltung messbar und gewissem Ausmaß für den Staatsbürger voraussehbar und berechenbar wird.</p> <p>BVerfGE 56, 1 (12); vgl. auch BVerfGE 8, 274 (325); 9 137 (147); BVerwGE 100, 230 (236)</p> <p>Ziff. 1.0 bestimmt Pflanzgebote nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 und 25 BauGB für die privaten Grünflächen. Da aber § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB im Gegensatz zu § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB jedoch ein durchsetzbares Pflanzgebot enthält, ist nicht ersichtlich, welche konkreten Bepflanzungen nach § 9 Abs.1 Nr. 25 BauGB durchsetzbar sein sollen und welche nicht.</p> <p>Derselbe Bestimmtheitsmangel ergibt sich für die Ziff. 2.0 der Festsetzungen zum Grünordnungsplan. Im Übrigen ist hier nicht klar, wie sich das grundsätzliche Verhältnis zwischen durchgrünten und befestigten Flächen darstellt. Die Festsetzung vermittelt den Eindruck eines dynamischen Charakters.</p> <p>Weiter leidet der Bebauungsplan Nr. 100 mit integrierter Grünordnung „Bahnhofsareal West“ (Bereich Nord) in Ziff. 3 ebenfalls an einem Bestimmtheitsmangel.</p> <p>Ziff. 3 der textlichen Festsetzungen zur Grünordnung bestimmt Pflanzgebote nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 und 25 BauGB. In Ziff. 3.1 und 3.2 werden hierzu Bäume I. und II. Ordnung aufgezählt.</p> <p>Da aber § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB im Gegensatz zu § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB jedoch ein durchsetzbares Pflanzgebot enthält, ist nicht ersichtlich, welche Baumart von welcher Rechtsgrundlage umfasst ist. Eine Aufteilung der Baumarten entsprechend der Rechtsgrundlagen ist nicht erfolgt.</p> <p>Schließlich werden auch die artenschutzrechtlichen Maßnahmen nicht im Lichte des Naturschutzrechtes betrachtet.</p>	<p>Nachdem bei allen Festsetzungen für Pflanzungen, sowohl den planlichen als auch den textlichen beiden Rechtsgrundlagen genannt sind (nämlich 20 +25), ist klar, dass für alle Festsetzungen für Pflanzungen sowohl die Nr. 20 als auch die Nr. 25 gilt. Somit ist der Bestimmtheitsgrad unmissverständlich.</p> <p>Die Formulierung zwischen durchgrünten und befestigten Flächen ist eindeutig. Selbstverständlich ist bei geringerer Versiegelung und höherer unbefestigter Fläche mehr zu pflanzen. Durch die Festlegung einer maximalen GRZ ist das Mindestmaß an notwendiger Bepflanzung durch die sich maximal ergebender Befestigungsmöglichkeit jedoch festgesetzt und damit gesichert.</p> <p>Nachdem die Nummern in der Überschrift zu 3.0 stehen ist klar, dass sich die Nr. 25 auf alle Pflanzen bezieht.</p> <p>Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen. Eine Änderung der Bauleitplanung ist nicht veranlasst</p>	

Die Abwägungsbeschlüsse zur Auslegung fasste der Bau- und Umweltausschuss von Garmisch-Partenkirchen mit Datum vom 18.11.2024