

**Anlage 1 zur Sitzungsniederschrift des Gemeinderates Schondorf am Ammersee
vom 18.12.2019**

TOP 2 ö.S.: Aufstellung des Bebauungsplanes "Prix-Gelände"; beschlussmäßige Behandlung der anlässlich der 3. erneuten öffentlichen Auslegung gem. § 4 a Abs. 3 BauGB eingegangenen Bedenken und Anregungen sowie erneuter Billigungs- und Auslegungsbeschluss

1. Beschlussmäßige Behandlung der seitens der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange eingegangenen Bedenken und Anregungen

1.1 Folgende Träger öffentlicher Belange wurden am Verfahren beteiligt:

1. Ammerseewerke gKU
2. Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Referat B Q
3. Bayernwerk Netz GmbH, Kundencenter Penzing
4. Deutsche Bahn AG, DB Immobilien - Region Süd
5. Deutsche Telekom Technik GmbH, TI NL Süd, PTI 23
6. Energienetze Bayern GmbH & Co. KG
7. Gemeinde Eching am Ammersee
8. Gemeinde Finning
9. Gemeinde Greifenberg
10. Gemeinde Utting am Ammersee
11. Kreisbrandinspektion des Landkreises Landsberg am Lech
12. Landratsamt Landsberg am Lech, Untere Bodenschutz-/Abfallbehörde
13. Landratsamt Landsberg am Lech, Untere Bauaufsichtsbehörde
14. Landratsamt Landsberg am Lech, Untere Immissionsschutzbehörde
15. Landratsamt Landsberg am Lech, Untere Naturschutzbehörde
16. Regierung von Oberbayern, Brand- u. Katastrophenschutz
17. Regierung von Oberbayern, Bergamt Südbayern
18. Wasserwirtschaftsamt Weilheim
19. Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Ammersee-West

1.2 Folgende Träger öffentlicher Belange haben Bedenken und Anregungen vorgebracht:

1.2.1 Ammerseewerke gKU (E-Mail vom 18.10.2019)

1.2.1.1 *Die Ammerseewerke gKU möchten die Gemeinde Schondorf darauf hinweisen, dass der Entwurf des Bebauungsplans Prix-Geländes in der Gemeinderatssitzung nur soweit behandelt werden darf, dass die Planreife i.S.d. §33 BauGB nicht erreicht wird. Eine entsprechende Planreife würde Baurecht einräumen, was wiederum eine Erschließungspflicht der Gemeinde (mittelbar auch für die Ammerseewerke gKU) schaffen würde. Dadurch wäre die Motivation der Fa. Wüstenrot, einen Erschließungsvertrag mit uns zu schließen, dahin und die Erschließung wäre von der Gemeinde, den Ammerseewerken gKU und dem Zweckverband Wasserversorgung zu leisten!*

1.2.1.2 Abwägung:

Eine Verdichtung der gemeindlichen Erschließungslast zu einer Erschließungspflicht liegt auch bei Planreife des Bebauungsplans i.S.d. § 33 BauGB nicht vor. Erst der Erlass eines wirksamen und qualifizierten Bebauungsplans kann unter Umständen eine Erschließungspflicht begründen.

Dies bedeutet, dass der Bebauungsplan „Prixgelände“ i.S.d. § 10 Abs. 3 BauGB in Kraft getreten sein müsste. Allenfalls die Erteilung einer rechtswidrigen Baugenehmigung, obwohl die Erschließungssicherung nicht vorliegt, könnte eine Erschließungspflicht der Gemeinde begründen. Die Erteilung einer solchen rechtswidrigen Baugenehmigung - ein entsprechender Antrag des Investors vorausgesetzt - ist derzeit als unrealistisch und unwahrscheinlich zu beurteilen. Zudem könnte die Gemeinde hier vorsorglich ihr Einvernehmen nach § 33 BauGB wegen fehlender Erschließungssicherung verweigern, selbst wenn die Thematik der gesicherten Erschließung in Teilbereichen des Prixgeländes umstritten wäre.

Insofern sind die Ausführungen der Ammerseewerke gKU zur Erschließungspflicht dem Grundsatz nach nicht nachvollziehbar.

Außerdem sind die Ausführungen durch Eintritt der Ammerseewerke gKU in den Durchführungsvertrag obsolet geworden.

1.2.1.3 Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Beschlussfassung ist mangels Abwägungsbedarf gem. § 1 Abs. 7 BauGB nicht erforderlich; der Bebauungsplan bleibt somit unverändert.

1.2.2 Bayer. Landesamt für Denkmalpflege (Schreiben vom 10.10.2019)

1.2.2.1 *Bodendenkmalpflegerische Belange:*

Wir verweisen auf unsere diversen Stellungnahmen und Schreiben (zuletzt am 06.08.2019). Wie bei dem persönlichen Gespräch am 08.10.2019 in Schondorf mit Herrn Dr. Fehr mitgeteilt, bedürften Bodeneingriffe im gesamten Plangebiet einer vorherigen denkmalrechtlichen Erlaubnis nach Art. 7 BayDSchG. Der abgesehen von dem Bereich des Bodendenkmals D-1-7932-0027 „Körpergräber des frühen Mittelalters“ bislang enthaltene Hinweis auf die Meldepflicht nach Art. 8 BayDSchG ist dagegen nicht ausreichend. Wir

freuen uns daher über Ihre bei dem erwähnten Gespräch am 08.10.2019 getroffene verbindliche Zusage, den Hinweis auf die Erlaubnispflicht nach Art. 7 BayDSchG für das gesamte Planungsgebiet in den Bebauungsplan aufzunehmen.

1.2.2.2 Abwägung:

Nach Art. 7 Abs. 1 BayDSchG bedarf der Erlaubnis, wer auf einem Grundstück nach Bodendenkmälern graben oder zu einem anderen Zweck Erdarbeiten auf einem Grundstück vornehmen will, obwohl er weiß oder vermutet oder den Umständen nach annehmen muss, dass sich dort Bodendenkmäler befinden. Die Erlaubnis kann versagt werden, soweit dies zum Schutz eines Bodendenkmals erforderlich ist.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege vermutet im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes ev. über die im Denkmalatlas dargestellten frühmittelalterlichen Körpergräber hinausgehende Bestattungsstätten, gegebenenfalls eine komplette Siedlung aus dieser Zeit, weshalb nachstehendem Hinweis besondere Bedeutung zukommt.

1.2.2.3 Die Hinweise werden wie folgt ergänzt:

Aufgrund der Tatsache, dass sich nordwestlich des Baugebiets das Bodendenkmal D-1-7932-0027 „Körpergräber des frühen Mittelalters“ und ev. über die im Denkmalatlas dargestellten frühmittelalterlichen Körpergräber hinausgehende Bestattungsstätten, gegebenenfalls eine komplette Siedlung aus dieser Zeit befinden, welche sich weit in das Baugebiet hinein erstrecken können, sind Bodeneingriffe auf das unabweisbar notwendige Mindestmaß zu beschränken und im gesamten Plangebiet gemäß Art. 7 DSchG erlaubnispflichtig.

Abstimmung: JA 15 / Nein 0

1.2.3 Deutsche Bahn AG DB Immobilien

(Schreiben vom 10.10.2019)

1.2.3.1 *Die DB AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG und DB Energie GmbH bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet folgende Gesamtstellungnahme zum o. g. Verfahren:*

Gegen die geplante Bauleitplanung bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen/Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken.

Wir verweisen auf unsere Stellungnahme vom 16.08.2019 Zeichen CS.R-S-L(A1) BD Az. TÖB-MÜ-19-58822, welche unverändert gültig und zwingend zu beachten ist.

1.2.3.2 *Stellungnahme vom 16.08.2019 Zeichen CS.R-S-L(A1) BD Az. TÖB-MÜ-19-58822*

Die DB AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG und DB Energie GmbH bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet folgende Gesamtstellungnahme zum o. g. Verfahren.

Gegen die geplante Bauleitplanung bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen/Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken.

Die Eisenbahnen sind nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahnstruktur sicher zu bauen und in einem betriebssicheren Zustand zu halten (§ 4 Absatz 3 Allgemeines Eisenbahngesetz – AEG).

1.2.3.3 Immobilienrelevante Belange:

Es befinden sich keine Flächen der DB AG im Geltungsbereich des Bebauungsplans. Bahnflächen dürfen ohne vertragliche Regelung nicht in Anspruch genommen werden.

Freistellung von Bahnbetriebszwecken:

Die o.g. Planung betrifft einen Kaufgegenstand (Flurstück-Nr. 332/39, Gemarkung Oberschondorf), der durch die DB Immobilien, als von DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen an den Antragsteller verkauft wurde. Auf den Kaufvertrag inklusive Nachtrag und die dort geregelten Rechte wird verwiesen. Sämtliche mit dem Kaufvertrag übernommenen Verpflichtungen und Verzichte - auch soweit sie nicht dinglich gesichert sind-, sind vom Antragsteller und dessen Rechtsnachfolger vollumfänglich zu berücksichtigen. Veränderungen und Maßnahmen an Dienstbarkeitsanlagen der DB AG dürfen nicht ohne Genehmigung des Dienstbarkeitsberechtigten der DB AG erfolgen.

Bei den überplanten Flächen handelt es sich nach unseren internen Informationen noch um planfestgestellte Bahnanlagen (Betriebsanlagen der Eisenbahn) gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für die Rechtslage seit dem 01.04.1994. Erst durch die Freistellung von Bahnbetriebszwecken endet die Eigenschaft als Betriebsanlage einer Eisenbahn mit der Folge, dass die Fläche aus dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsprivileg (§ 38 BauGB i. V. m. § 18 AEG) entlassen wird. Ein Wechsel der Planungshoheit kann nur durch eine förmliche Freistellungserklärung seitens des Eisenbahn-Bundesamtes erfolgen.

Wir empfehlen grundsätzlich, die Flächen von Bahnbetriebszwecken vor Fortführung der Planung freizustellen, um Rechtsklarheit zu erlangen.

Nach § 23 AEG sind Flurstücke nur dann freistellungsfähig, wenn sich auf den antragsgegenständlichen Flurstücken keine aktiven Bahnanlagen befinden und langfristig kein Verkehrsbedürfnis mehr zu erwarten ist.

Eine Auflistung der erforderlichen Maßnahmen zur Herstellung der Freistellungsfähigkeit der betroffenen Fläche nach § 23 AEG, ist nicht Bestandteil dieser Stellungnahme.

Zur Abstimmung der Thematik „Freistellung von Bahnbetriebszwecken“ steht Ihnen als Ansprechpartner Herr Bernd Ebert, Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Barthstr. 12, 80339 München, bernd.ebert@deutschebahn.com, Tel: 089/1308-3415, zur Verfügung.

Hinweis: Die Zuständigkeit zur Erteilung einer Baugenehmigung von bahnfremden Vorhaben auf nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellten Flächen ist durch den Antragsteller mit der Genehmigungsbehörde und mit dem Eisenbahn-Bundesamt abzustimmen. Die Anschrift lautet: Eisenbahn-Bundesamt, Eilgutstraße 2, 90443 Nürnberg.

Wir weisen darauf hin, dass seitens der DB Immobilien keine Klärung der Zuständigkeit zur Genehmigung vorgenommen wird.

Im Zuge der notwendigen Änderung der Widmung ist sicherzustellen, dass keine weiteren Verkehre außer Fußgänger und Radfahrer den Fuß- und Radweg benutzen können.

1.2.3.4 **Infrastrukturelle Belange:**

Geplanter Rad- und Fußwege im Bereich des BÜ in km 30,161 der Strecke 5370:

Hier verweisen wir auf unsere Stellungnahme vom 23.08.2017, Zeichen GS.R-S-L(A1) MLa Az.: TÖB-MÜ-17-9580, in welcher unsere Bedenken entsprechend geäußert wurden. Wir bitten dies zu berücksichtigen.

Die Stellungnahme liegt als Anlage bei.

Weiterhin verweisen wir auf folgende Anmerkung:

Der geplante Fuß- und Radweg (Flurnummer 332/40, Gemarkung Oberschondorf) endet im südlichen Bereich in einer Fläche der DB Netz im Bereich des BÜ Uttinger Str. Km 30,161 Strecke 5370.

Dadurch können sich Änderungen der Räumstrecken als auch Räumzeiten am Bahnübergang ergeben. Weiter ist zu klären, wie die Nutzung unserer Fläche durch Dritte geregelt wird, hier geht es um das Thema Verkehrssicherungspflicht.

Der Fuß- und Radweg muss bei einer zukünftig anstehenden Erneuerung des BÜ in km 30,161 nach dem aktuellen Stand der Technik abgesetzt dargestellt werden.

Aus diesem Grund ist der BÜ in die Planungen einzubeziehen, wie in der beiliegenden Stellungnahme gefordert.

1.2.3.5 Hinweise für Bauten nahe der Bahn:

Es wird hiermit auf § 64 EBO hingewiesen, wonach es verboten ist, Bahnanlagen, Betriebseinrichtungen oder Fahrzeuge zu beschädigen oder zu verunreinigen, Schranken oder sonstige Sicherheitseinrichtungen unerlaubt zu öffnen, Fahrthindernisse zu bereiten oder andere betriebsstörende oder betriebsgefährdende Handlungen vorzunehmen.

Das Planen, Errichten und Betreiben der geplanten baulichen Anlagen hat nach den anerkannten Regeln der Technik unter Einhaltung der gültigen Sicherheitsvorschriften, technischen Bedingungen und einschlägigen Regelwerken, zu erfolgen.

Ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen ist gemäß § 62 EBO unzulässig und durch geeignete und wirksame Maßnahmen grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen. Dies gilt auch während der Bauzeit.

Sollte ein Betreten der Bahnanlagen notwendig werden, ist rechtzeitig im Vorfeld eine örtliche Einweisung durchzuführen, die Seite 1 des Sicherungsplanes ist vorzulegen. Außerdem dürfen die Arbeiten nur im Schutz von Sicherungsposten bzw. anderen zugelassenen Sicherungsverfahren ausgeführt werden.

Der Bereich der Gleisanlagen darf ohne Sicherungsposten nicht betreten werden. Sicherungsposten sind bei einem bahnzugelassenen Sicherungsunternehmen zu bestellen.

Das Betreten von Bahnanlagen durch Dritte ist ohne Genehmigung nicht gestattet. Die Erlaubniskarte für Dritte zum Betreten der Bahnanlagen für Vermessungsarbeiten, zur Entnahme von Bodenproben etc. wird gemäß DB Ril 135.0201 bei der DB Netz AG beantragt.

Bitte wenden Sie sich hier an die DB Netz AG – Fahrbahn Karwendelnetz (I.NVR-S-R-KAW(I)), Herrn Peter Hargarten. Sie erreichen Herrn Hargarten bei der DB Netz AG, Dr.-August-Einsele Ring 20, 82418 Murnau am Staffelsee, Tel. 088217811-169, Mobil: 0152 37500920 oder per Mail: peter.hargarten@deutschebahn.com.

Bei Planungs- und Bauvorhaben in räumlicher Nähe zu Bahnbetriebsanlagen ist zum Schutz der Baumaßnahme und zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs das Einhalten von **Sicherheitsabständen** zwingend vorgeschrieben.

Grundsätzlich ist für Baumaßnahmen ein Abstand von 5 m zum Gleisbereich einzuhalten.

Bei Bauarbeiten in Gleisnähe sind die Veröffentlichungen der Gesetzlichen Unfallversicherung *GUV-V A1, GUV-V A3, GUV-V D6, GUV-V D30.1, GUV-V D33, GUV-R 2150, DV 462* und die DB Richtlinien 132.0118, 132.0123, 825 zu beachten.

Müssen Bahnflächen während der Bauzeit und für Wartungsarbeiten doch betreten werden, so ist das in einer Baudurchführungsvereinbarung zu regeln (Sicherheit).

Bei Grenzbebauung ist eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen.

Der Bauherr ist angehalten, das Grundstück im Interesse der öffentlichen Sicherheit und auch im Interesse der Sicherheit der auf seinem Grundstück verkehrenden Personen und Fahrzeuge derart einzufrieden, dass ein gewolltes oder ungewolltes Betreten und Befahren von Bahngelände oder sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen verhindert wird.

Die Einfriedungen zur Bahneigentumsgrenze hin sind so zu verankern, dass sie nicht umgeworfen werden können (Sturm, Vandalismus usw.). Ggf. ist eine Bahnerdung gemäß VDE-Richtlinien vorzusehen.

Die Einfriedung ist vom Bauherrn bzw. seinen Rechtsnachfolgern laufend instand zu halten und ggf. zu erneuern. Die anfallenden Kosten gehen zu Lasten des Bauherrn bzw. seiner Rechtsnachfolger.

Die Bauherren haben zu gewährleisten, dass von Kunden / Besuchern der Betriebe keine Gefährdung des Eisenbahnbetriebes ausgeht oder DB Anlagen beeinträchtigt werden.

Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Die Einhaltung dieser Auflagen ist durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung (mit TÜV-Abnahme) sicher zu stellen. Die Kosten sind vom Antragsteller bzw. dessen Rechtsnachfolger zu tragen.

Können bei einem Kraneinsatz oder Baggereinsatz Betriebsanlagen der Eisenbahn überschwenkt werden, so ist mit der DB Netz AG eine kostenpflichtige Kranvereinbarung abzuschließen, die mind. 8 Wochen vor Kranaufstellung zu beantragen ist.

Der Antrag zur Kranaufstellung ist mit Beigabe der Konzernstellungnahme der DB zum Vorhaben bei der DB Netz AG, Herr Prokop, I.NF-S-R(L), Tel.: 089/1308-72708, Mail: wolfgang.prokop@deutschebahn.com, Richelstr. 1, 80634 München, einzureichen. Generell ist auch ein maßstäblicher Lageplan (M 1:1000) mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen.

Bei Einsatz eines Baggers ist ein Sicherheitsabstand von $\geq 5,0$ m zum Gleis einzuhalten, ansonsten ist eine Absicherung des Baggers mit Sicherungsplan und Sicherungsfirma erforderlich.

Die Bauarbeiten müssen grundsätzlich außerhalb des Einflussbereichs von Eisenbahnverkehrslasten (Stützbereich) durchgeführt werden.

Wenn dies nicht möglich ist, ist rechtzeitig vor Baubeginn eine geprüfte statische Berechnung durch den Bauherrn vorzulegen (DB Konzernrichtlinien 836.2001 i.V.m. 800.0130 Anhang 2). Dieser muss von einem vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zugelassenen Prüfstatiker geprüft worden sein. Es ist nachzuweisen, dass durch das geplante Bauvorhaben die Bahnbetriebsanlagen nicht in ihrer Standsicherheit beeinträchtigt werden.

Erdarbeiten innerhalb des Stützbereichs von Eisenbahnverkehrslasten dürfen nur in Abstimmung mit der DB Netz AG und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ausgeführt werden.

Im Bereich der Signale, Oberleitungsmasten und Gleise dürfen keine Grabungs-/Rammarbeiten durchgeführt werden. Rammarbeiten zur Baugrubensicherung (auch außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten) dürfen nur unter ständiger Beobachtung des Gleises durch Mitarbeiter der DB Netz AG erfolgen. Die Bauüberwachung ist rechtzeitig über den Termin zu verständigen.

Der Stützbereich ist definiert in den DB Konzernrichtlinie 836.2001 i.V.m. 800.0130 Anhang 2. Geländeanpassungen im Bereich der Grundstücksgrenze sind unter Beachtung der DB Konzernrichtlinien 800.0130 und 836 zulässig.

Bei Abbrucharbeiten ist die Staubentwicklung in Grenzen zu halten. Sie darf die freie Sicht im Bereich der Gleisanlagen, insbesondere des Bahnübergangs, nicht einschränken.

Sollte mit Wasser zur Vermeidung der Staubemissionen gearbeitet werden, so ist in jedem Fall eine Lenkung des Wasserstrahls auf die Bahnanlage auszuschließen. Es muss in jedem Fall dafür gesorgt werden, dass keine Teile der Abbruchmassen auf die Bahnanlage (Gleisbereich) gelangen können (Vermeidung von Betriebsgefährdungen).

Bahngelände darf weder im noch über dem Erdboden überbaut werden. Grenzsteine sind vor Baubeginn zu sichern. Sie dürfen nicht überschüttet oder beseitigt werden. Erforderlichenfalls sind sie zu Lasten des Bauherrn neu einzumessen und zu setzen.

Die Abstandsflächen gemäß Art. 6 BayBO sowie sonstige baurechtliche und nachbarrechtliche Bestimmungen sind einzuhalten.

Baumaterial, Bauschutt etc. dürfen nicht auf Bahngelände zwischen- oder abgelagert werden. Lagerungen von Baumaterialien entlang der Bahngeländegrenze sind so vorzunehmen, dass unter keinen Umständen Baustoffe/Abfälle in den Gleisbereich (auch durch Verwehungen) gelangen.

Bei Aufschüttungen von Baumaterial sind die Schutzabstände zu spannungsführenden Teilen einzuhalten.

Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Sie sind ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abzuleiten. Einer Versickerung in Gleisnähe kann nicht zugestimmt werden.

Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden (DB Konzernrichtlinie 836.4601 ff.). Ein Zugang zu diesen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ist sicherzustellen.

Die Vorflutverhältnisse (Bahnseitengraben) dürfen durch die Baumaßnahme, Baumaterialien, Erdaushub etc. nicht verändert werden.

Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise etc. hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.

Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Zu den Mindestpflanzabständen ist die DB Konzernrichtlinie (Ril) 882 „Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ zu beachten.

Bei Bepflanzungen ist grundsätzlich zu beachten, dass Abstand und Art der Bepflanzung entlang der Bahnstrecke so gewählt werden müssen, dass diese bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Der Mindestpflanzabstand zur nächstliegenden Gleisachse ergibt sich aus der Endwuchshöhe und einem Sicherheitsabstand von 2,50 m. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u.a.) ständig zu gewährleisten.

Wir weisen auf die Verkehrssicherungspflicht (§ 823 ff. BGB) des Grundstückseigentümers hin. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden. Bei Gefahr in Verzug behält sich die Deutsche Bahn das Recht vor, die Bepflanzung auf Kosten des Eigentümers zurückzuschneiden bzw. zu entfernen.

Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Immissionen und Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Erschütterungen, Abgase, Funkenflug, Bremsstaub, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.).

Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind erforderlichenfalls vom Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen.

Künftige Aus- und Umbaumaßnahmen sowie notwendige Maßnahmen zur Instandhaltung und dem Unterhalt, im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb, sind der Deutschen Bahn AG weiterhin zweifelsfrei und ohne Einschränkungen im öffentlichen Interesse zu gewähren.

Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit aller durch die Errichtung und die geplante Maßnahme betroffenen oder beanspruchten Betriebsanlagen der Eisenbahn ist ständig und ohne Einschränkungen, auch insbesondere während der Baudurchführung, zu gewährleisten.

Bei allen Arbeiten im Bereich von Anlagen der Eisenbahnen des Bundes (EdB) ist das bautechnische Regelwerk der DB Netz AG in Verbindung mit der „Eisenbahnspezifischen Liste Technischer Baubestimmungen“ (ELTB) der Deutschen Bahn AG zu beachten.

Bei Planungs- und Bauvorhaben in räumlicher Nähe zu Bahnbetriebsanlagen ist zum Schutz der Baumaßnahme und zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs das Einhalten von Sicherheitsabständen zwingend vorgeschrieben.

Gegenüber allen stromführenden Teilen sind Sicherheitsabstände bzw. Sicherheitsvorkehrungen nach VDE 0115 Teil 3, DB-Richtlinie 997.02 und GUV-R B 11 einzuhalten bzw.

vorzusehen.

Es wird darauf hingewiesen, dass auf oder im unmittelbaren Bereich von DB Liegenschaften jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel, Leitungen oder Verrohrungen gerechnet werden muss.

Hinweise zum Zugfunk GSM-R:

Im Bereich des Bebauungsplanes Prix-Gelände in Schondorf verläuft die Kabeltrasse des LWL-Streckenfernmeldekabels F 7149 Geltendorf – Weilheim, das durch das Projekt IKI Ring Süd 3 in 2017 neu erstellt wurde.

Hierbei handelt es sich um eine bahnbetriebsnotwendige TK-Anlage von überregionaler Bedeutung. Insbesondere werden über dieses Kabel die ESTW-Verbindungen Weilheim, Geltendorf und Garmisch-Partenkirchen transportiert.

Der Kabeltrog sowie die darin befindlichen Kabel sind unter allen Umständen vor Beschädigungen, Beeinträchtigungen und Überbauungen/Überschüttungen zu schützen.

Hierfür sind geeignete Maßnahmen vorzusehen (Überfahrbleche aus Stahl o. ä.).

Siehe hierzu den beiliegenden Kabellageplan.

Hinsichtlich der GSM-R-Funkversorgung bestehen unsererseits keine Einwände, da sich die versorgende BTS gegenüber am Empfangsgebäude Schondorf befindet.

Die Immissionen der Funkanlagen nach der 26. Bundesimmissionsschutz-Verordnung (26. BImSchV) aus dem gewöhnlichen Betrieb der Anlagen sind durch die Anlieger dauerhaft zu dulden und entschädigungslos hinzunehmen.

Bitte wenden Sie sich bei Rückfragen an die DB Netz AG, Herrn Georg Rieder, Rollout Süd (I.NPS 23(S)). Sie erreichen Herrn Rieder bei der DB Netz AG, Richelstrasse 3, 80634 München, Tel. 089 1308-72229, Fax 069 265-53128, Mobil: 0151 15184935 oder per Mail: georg.rieder@deutschebahn.com.

50Hz-Kabel:

Für die genannte Bauleitplanung gibt es bezüglich der Fachlinie 50Hz keine Einwände sofern die Schutzabstände zu 50Hz Kabeln im Kabeltrog eingehalten werden.

Bitte wenden Sie sich wegen Rückfragen an die DB Netz AG – LST (I.NVR-S-R-KAW(IL)), Herrn Fabian Höldrich. Sie erreichen Herrn Höldrich bei der DB Netz AG, Dr.-August-Einsele-Ring 20, 82418 Murnau am Staffelsee, Tel.: 0160/97456935 oder per Mail: fabian.hoeldrich@deutschebahn.com.

Telekommunikationskabel:

Eine Beteiligung der DB Kommunikationstechnik GmbH hat ergeben, dass im betroffenen Bereich keine Betriebsanlagen der DB AG liegen.

Der Bauherr ist verpflichtet, die örtlich zuständigen Versorgungsunternehmen (Strom, Gas, Wasser, Kanal usw.) über evtl. vorhandene Kabel oder Leitungen selbst zu befragen und deren Lage örtlich festzulegen.

Treten unvermutete, in den Plänen nicht angegebenen Kabel und Leitungen auf, dann ist umgehend die DB Netz AG bzw. die DB AG zu informieren.

Auf Strafbarkeit nach StGB §§ 315, 316 b) und 317 bei vorsätzlicher oder fahrlässiger Beschädigung von Kabeln wird ausdrücklich hingewiesen.

Alle angeführten gesetzlichen und technischen Regelungen sowie Richtlinien gelten nebst den dazu ergangenen oder noch ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen.

Wir verweisen auf die Sorgfaltspflicht des Bauherrn. Für alle zu Schadensersatz verpflichtenden Ereignisse, welche aus der Vorbereitung, der Bauausführung und dem Betrieb des Bauvorhabens abgeleitet werden können und sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahn auswirken, kann sich eine Haftung des Bauherrn ergeben.

Wir bitten Sie als Bauherrn, in Ihrem eigenen Interesse, dafür zu sorgen, dass Ihre Auftragnehmer bzw. die den Bau ausführenden Personen über die in dieser Zustimmung aufgeführten Bedingungen sowie die Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb in geeigneter Weise unterrichtet werden. Ferner ist darauf hinzuwirken, dass die Bedingungen und Hinweise auch eingehalten werden.

Die Richtlinien der DB (Druckausgaben und CD-ROMs) sind kostenpflichtig über den „Kundenservice für Regelwerke, Formulare und Vorschriften“ unter der folgenden Adresse erhältlich:

*DB Kommunikationstechnik GmbH
Medien- und Kommunikationsdienste, Informationslogistik,
Kriegsstraße 136, 76133 Karlsruhe
Tel.: 0721 / 938-5965, Fax: 069 / 265-57986*

E-Mail: dzd-bestellservice@deutschebahn.com

Online Bestellung: www.dbportal.db.de\dibs

Sollten sich zu einem späteren Zeitpunkt Auswirkungen auf den Bahnbetrieb ergeben, so behält sich die DB AG weitere Auflagen und Bedingungen vor.

Werden, bedingt durch die Ausweisung neuer Baugebiete (o.Ä.), Kreuzungen von Bahnstrecken mit Kanälen, Wasserleitungen usw. erforderlich, so sind hierfür entsprechende kostenpflichtige Kreuzungs- bzw. Gestattungsanträge bei DB AG, DB Immobilien, Team Leitungskreuzung bzw. Team Gestattungen, Barthstraße 12, 80339 München, zu stellen.

Wir bitten Sie, uns an dem weiteren Verfahren zu beteiligen und uns zu gegebener Zeit den Beschluss zu übersenden.

Anträge auf Baugenehmigung für den Geltungsbereich sind uns erneut zur Stellungnahme vorzulegen. Wir behalten uns weitere Bedingungen und Auflagen vor.

Für Rückfragen zu diesem Schreiben wenden Sie sich bitte an Herrn Betz.

1.2.3.6 Abwägung

- 1.2.3.6.1 Bei den derzeit noch von der Bahnwidmung erfassten Flächen handelt es sich im Wesentlichen um die sogenannte Fahrradpromenade. Die Planungsträgerin stellt hier schnellstmöglich einen Antrag auf Entwidmung. Bezüglich der Thematik „Freistellung von Bahnbetriebszwecken“ wendet sich die Gemeinde an Herrn Bernd Ebert als zuständigen Ansprechpartner der Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Barthstr. 12, 80339 München, bernd.ebert@deutschebahn.com, Tel: 089/1308-3415.

Im Zuge der notwendigen Änderung der Widmung wird sichergestellt, dass keine weiteren Verkehre außer Fußgänger und Radfahrer den Fuß- und Radweg benutzen können.

1.2.3.6.2 Die übrigen Hinweise werden zur Kenntnis genommen; zu den, die privaten Bauherren betreffenden Auflagen, ergehen entsprechende Hinweise in den „Hinweisen durch Text“.

1.2.3.6.3 Bezüglich der Rettungs- und Feuerwehrezufahrt sind mit der DB Immobilien AG dahingehend Verhandlungen zu führen, dass die im Süden auf Bahngrund endende Fahrradpromenade in das Feuerwehrezufahrt- und Rettungskonzept integriert werden kann. Hierbei sind selbstverständlich sicherheitsrechtliche Bedenken der Deutschen Bahn AG zu berücksichtigen; außerdem ist zu gewährleisten, dass lediglich Rettungsfahrzeuge im Einsatzfall von Süden her in die Fahrradpromenade einfahren können (Anbringung entsprechender Sperrpfosten).

Anzustreben ist nach wie vor der Ankauf der entsprechenden Fläche und deren Freistellung von Bahnbetriebszwecken; sollte ein Verkauf nicht infrage kommen, so werden entsprechende Verträge, die auch die Verkehrssicherungspflicht beinhalten, geschlossen.

Abstimmung: JA 15 / Nein 0

1.2.4 Deutsche Telekom Technik GmbH

(Schreiben vom 30.10.2019, verweisend auf Schreiben vom 16.05.2017)

1.2.4.1 *Die Deutsche Telekom weist noch einmal darauf hin, dass der Bestand oder Betrieb der im Plangebiet vorhandenen Telekommunikationsanlagen weiterhin gewährleistet sein muss. Eventuell notwendige Änderungen sind so gering wie möglich zu halten. Eventuelle Entwicklungen von Verkehrswegen wären der Deutschen Telekom mitzuteilen. Ob weitere Telekommunikationslinien erforderlich werden, bleibt einer Prüfung vorbehalten.*

1.2.4.2 *Die Verlegung neuer Telekommunikationslinien zur Versorgung des Planbereichs mit Telekommunikationsinfrastruktur im und außerhalb des Plangebiets bleibt einer Prüfung vorbehalten.*

1.2.4.3 *Es bedarf eines viermonatigen Vorlaufs für eine koordinierte Erschließung des Gebiets; Pläne können bei der Planauskunft. Süd angefordert werden.*

1.2.4.4 Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen; die Hinweise finden Beachtung. Beschlussfassung ist mangels Abwägungsbedarf gem. § 1 Abs. 7 BauGB nicht erforderlich; der Bebauungsplan bleibt somit unverändert.

1.2.5 Kreisbrandinspektion des Landkreises Landsberg am Lech

(Schreiben vom 15.10.2019)

1.2.5.1 *Sonstige fachliche Informationen und Empfehlungen:
Die Feuerwehrezufahrten sowie Bewegungsflächen sind nach DIN 14090 einzurichten und zu unterhalten.*

Die Löschwasserversorgung ist nach dem Regelwerk DVGW-W 405 sicherzustellen.

- 1.2.5.2 Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen; die Hinweise finden Beachtung. Beschlussfassung ist mangels Abwägungsbedarf gem. § 1 Abs. 7 BauGB nicht erforderlich; der Bebauungsplan bleibt somit unverändert.

1.2.6 Landratsamt Landsberg am Lech, Bodenschutz- und Abfallbehörde
(Schreiben vom 24.07.2010(?), Eingang 30.09.2019)

- 1.2.6.1 *Auf die Ausführungen der Stellungnahme vom 24.07.2019 (versehentlich 24.07.2010!) wird hingewiesen.*

Unseres Erachtens kann der unten nochmals genannte Festsetzungsvorschlag auf § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB gestützt werden. Es ist auch nicht ersichtlich, wie die Gemeinde die Erfüllung der Anforderungen anderweitig sicherstellen will.

Es wird somit nochmals empfohlen, die Anforderungen zur Herstellung der Nutzungsoberfläche im Plangebiet gem. Nr. 4.3 Abs. 3 des Abschlussberichts Geomechnig v. 24.05.2018 (i.V.m. Nr. 6.4.3.2 Sanierungsplan) festzusetzen:

- 1.2.6.2 *Bei Flächen, bei denen eine, bezüglich des Wirkungspfades Boden-Mensch, sensible Nutzung z.B. durch Spiel-, Freizeit- und Gartennutzung nicht ausgeschlossen werden kann, oder bei denen sich eine entsprechend sensible Nutzung im Laufe der Zeit einstellt, ist bei Spiel-, Freizeitnutzung eine mindestens 0,35 m mächtige, bei Nutzgartennutzung eine 0,60 m mächtige Deckschicht aus unbelastetem Bodenmaterial nachzuweisen oder eine potentielle Gefährdung ist durch geeignete Maßnahmen zur Nutzungseinschränkung zu verhindern.*

Dieser Nachweis kann durch eine Oberbodenuntersuchung der in der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) einschlägigen Untersuchungsbereiche mit Nachweis der Einhaltung der Prüf-/Vorsorgewerte der BBodSchV oder durch einen hinsichtlich Bodenbelastungen aussagekräftigen Herkunftsnachweis vom Einbaumaterial mit Überwachung und Dokumentation durch den Gutachter erfolgen.

Die Nachweise/Dokumentationen sind dem Landratsamt Landsberg am Lech vorzulegen.

1.2.6.3 Abwägung

- 1.2.6.3.1 Das Landratsamt wiederholte bereits mehrfach die in einer gemeinsamen Besprechung geäußerte Rechtsmeinung, dass die hier geforderte bodenschutzrechtliche/umweltrechtliche Auflage in einem Bebauungsplan festgesetzt werden kann.

- 1.2.6.3.2 Diese Rechtsmeinung wurde seinerzeit in einem Seminar des Rechtsanwalts Dr. Thomas Troidl, Regensburg, am 28.11.2017 in München vertreten. In dem vorliegenden Skript wird allerdings unter Hinweis auf § 9 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 BauGB dahingehend argumentiert, dass in einem Bebauungsplan in besonderen Fällen festgesetzt werden kann, dass bestimmte der in ihm festgesetzten baulichen und sonstigen Nutzungen und Anlagen nur bis zum Eintritt bestimmter Umstände zulässig oder unzulässig sind (Baurecht auf Zeit). Dementsprechend wird argumentiert, dass die Verwirklichung von geplanten Vorhaben von der Erfüllung der Bedingung abhängig gemacht werden kann, dass zuvor die für die geplante Folgenutzung erforderlichen Sanierungsmaßnahmen durchgeführt werden.

- 1.2.6.3.3 Die Gemeinde soll danach unter der aufschiebenden Bedingung einen Bebauungsplan in Kraft setzen, dass die Bodenbelastungen auf Grundlage eines Sanierungsvertrages nach § 13 Abs. 4 BBodSchG beseitigt werden.
- 1.2.6.3.4 Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes hat die Gemeinde Schondorf auf Grundlage des mit dem Landratsamt Landsberg am Lech geschlossenen Sanierungsvertrages die Sanierung des Betriebsgeländes durchgeführt und den Abschlussbericht des Diplomgeologen Clemens Mechnig dem Landratsamt vorgelegt. Das Landratsamt hatte dementsprechend die Altlastenfreiheit bestätigt. Hierzu fand am 24.10.2018 eine gemeinsame Besprechung mit Frau Gulewitsch und Herrn Eringer vom Landratsamt Landsberg am Lech statt. Bereits im Rahmen dieser Besprechung hat die Bodenschutzbehörde die zusätzliche Forderung erhoben, dass die Gemeinde im Bebauungsplan die hier vorgeschlagene Festsetzung treffen möge.
- 1.2.6.3.5 Die Kombination einer umweltrechtlichen bzw. bodenschutzrechtlichen Vorsorgeanforderung mit städtebaulichen Festsetzungen ist nach Auffassung des die Gemeinde Schondorf beratenden Rechtsanwalts Klaus Hoffmann in dieser Form rechtlich nicht zulässig. Die Verknüpfung einer städtebaulichen aufschiebenden Bedingung für die Zulassung der im Bebauungsplan festgesetzten Art der Nutzung mit einer von der Bodenschutzbehörde als wünschenswert erachteten Nachweisführung dürfte deshalb einer gerichtlichen Überprüfung nicht standhalten.
- 1.2.6.3.6 Um der Bodenschutzbehörde entgegenzukommen, wird die Planungsträgerin im Erschließungsvertrag/Städtebaulichen Vertrag ergänzend eine derartige Verpflichtung für den Investor (Wüstenrot) mit entsprechender Weitergabeverpflichtung aufnehmen.
- 1.2.6.3.7 Beschluss
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und in die Hinweise aufgenommen. Beschlussfassung ist mangels Abwägungsbedarf gem. § 1 Abs. 7 BauGB nicht erforderlich; der Bebauungsplan bleibt somit unverändert.

Abstimmung: JA 15 / Nein 0

1.2.7 Landratsamt Landsberg am Lech, Untere Immissionsschutzbehörde (Schreiben vom 04.10.2019)

- 1.2.7.1 *Die mit Stellungnahme vom 02.08.2019 zum wiederholten Mal geforderten Festsetzungen zum Immissionsschutz sind mittlerweile bis auf eine Festsetzung inhaltlich im Bebauungsplan, Fassung vom 11.09.2019, umgesetzt worden.*

Festsetzung 7.1.3:

*„Im WA 3 sind Außenwohnbereiche (Terrassen und Balkone) nur an der Bahn abgewandten Seite zulässig“. Dies entspricht inhaltlich nicht der geforderten Festsetzung:
„Es müssen Außenwohnbereiche wie Gärten, Terrassen und Balkone an der schallabgewandten Westfassade geschaffen werden.“*

*Die geforderte Festsetzung als architektonische Selbstmaßnahme soll sicherstellen, dass lärmberuhigte Außenwohnbereiche an der schallabgewandten Fassade geschaffen werden **müssen** und nicht nur möglich sind. Dies wird im Übrigen auch in ihrer Begründung unter Nr. 6.8.6.3 so gesehen. Diese Festsetzung ist keine bloße Empfehlung. Sie stellt ei-*

nen Ersatz für ansonsten notwendige Lärmschutzwand als aktive Lärmschutzmaßnahme entlang der östlichen Grundstücksgrenze dar (siehe hierzu die Ausführungen des Immissionsschutzes mit Stellungnahme vom 05.10.2015).

In Verbindung mit dem BVerwG-Urteil, 4. Senat, vom 22.03.2007, Az: 4 CN 2/06 stellt somit die Nichtbeachtung dieser Festsetzung einen Abwägungsfehler dar.

Möglichkeiten der Überwindung:

Aufnahme der nachfolgenden Festsetzung unter Punkt 7.1.3 der Festsetzungen zum Bebauungsplan:

„Im WA 3 müssen Außenwohnbereiche wie Gärten, Terrassen und Balkone an der schallabgewandten Westfassade geschaffen werden“.

(Dies ist entsprechend im Bebauungsplan darzustellen bzw. zu kennzeichnen)

1.2.7.2 Abwägung:

Unter Bezugnahme auf die Gutachten der Firma Accon (schalltechnische Untersuchungen für den B-Plan Prix Gelände), welche der Unteren Immissionsschutzbehörde vorliegen, bedarf es genau der Festsetzungen, die im Bebauungsplan letztendlich auch Einzug gefunden haben. Insbesondere das Gutachten vom 23.05.2019 berücksichtigt die neuen Lärmquellenbereiche unter Ausblendung des Güterverkehrs, der bekanntlich nicht mehr im Fokus der Bahnbetreiber liegt.

Es ist architektonisch gewollt, teilweise Wohnungen ohne Balkon, Terrassen und/oder Gärten auszubilden, da diese Außenbereiche auch nicht von allen künftigen Nutzern benötigt werden. Es können Wohnungen komplett ohne Außenwohnbereiche entstehen. Selbstverständlich besteht die Verpflichtung, derartige Bereiche an der schallabgewandten Westfassade zu errichten, allerdings nur dann, wenn sie auch gewollt sind. Ein grundsätzlicher Zwang, derartige Wohnbereiche zu errichten, wird seitens der Planungsträgerin nicht gesehen und kann auch nicht auf entsprechende Rechtsgrundlagen gestützt werden.

Es verbleibt somit bei den bisherigen Festsetzungen unter Punkt 7.1.3.

Abstimmung: JA 15 / Nein 0

2. Beschlussmäßige Behandlung der von privater Seite eingegangenen Bedenken und Anregungen

2.1 Walter Jochim, Ringstraße 20, Schondorf
(Schreiben vom 13.10.2019)

2.1.1 *„Sehr geehrte Damen und Herren,
es ist bemerkenswert, dass zumindest bei Prüfung des Brandschutzes die unzureichende Verkehrsplanung im Rahmen der Bauleitplanung des Prix-Geländes noch erkannt und thematisiert wird.*

Bereits mit Schreiben vom 03.06.2017 hatte der Unterzeichner darauf hingewiesen, dass mit dem Bebauungsplan eine prekäre Verkehrssituation geschaffen wird. Die seinerzeit vorgetragenen Argumente und Tatsachen wurden von der Gemeinde allerdings pauschal mit der Bezugnahme auf ein Verkehrsgutachten zurückgewiesen. Eine inhaltliche Auseinandersetzung fand nicht statt. Siehe das Schreiben der Gemeinde Schondorf vom 05.09.2017.

Die Nachbesserungsplanung für den Brandschutz der Sporthalle sieht nun unter 6.15 vor, dass die Ringstraße zusammen mit der zukünftigen sog. „Fahrradpromenade“ entlang der Bahntrasse als Feuerwehrezufahrt ausgewiesen werden soll.

Für die 6m breite Fahrradpromenade sind laut Planvorgabe Absperrpfosten vorgesehen, um unberechtigtes Befahren zu verhindern. Die davor zu befahrende Ringstraße soll nach Erweiterung eine Breite von 6,50m aufweisen.

Die Ringstraße ist in ihrer bisherigen Zweckbestimmung und langjährigen Nutzung als Sackgasse ausschließlich für den vereinzelt Anliegerverkehr und vorwiegend als Fuß- und Radweg zur Fußgängerunterführung unter der Bahnstrecke nur eingeschränkt für den Straßenverkehr konzipiert.

Das zukünftige Verkehrsaufkommen in der Ringstraße wurde durch die im Bebauungsplan Prix-Gelände vorgesehene Anbindung von sechs Reihenhäusern mit insgesamt 14 zur Ringstraße ausgerichteten Stellplätzen bereits verdreifacht.

Durch diese zur Straße ausgerichteten Stellplätze wird der Parkraum in der Straße eingeschränkt. Die geringe Anzahl von Stellplätzen für die Neubauten verweist dort den parkenden Besucherverkehr gleichzeitig ausschließlich auf die Ringstraße.

Wenn die Ringstraße zum Rettungsweg umgewidmet wird, kann dies konsequenterweise bedeuten, dass ähnlich wie bei der Fahrradpromenade zur Sicherung des Rettungsweges der Verkehr in der Ringstraße eingeschränkt wird. Festlegungen dazu hat die Gemeinde nach Angabe noch nicht getroffen.

Im Falle von parkenden Fahrzeugen in der Ringstraße, aber auch bei Anlieferungsverkehr, insbesondere bei Rangierfahrten von Müllfahrzeugen, Anlieferungen, Möbelwagen, Baufahrzeugen, wäre die Straße für Feuerwehrfahrzeuge oder größere Rettungsfahrzeuge nicht ungehindert passierbar.

Als zuverlässigen Rettungsweg könnte die Ringstraße daher nur mit erheblichen Einschränkungen für den Anwohnerverkehr realisiert werden.

Nachdem für die Bewohner der Ringstraße alternative Anlieferungs- oder Parkmöglichkeiten nicht bestehen, kann ein absolutes- oder Halteverbot auf der Ringstraße und der Ausschluss des Anlieferungsverkehrs von den Bewohnern nicht hingenommen werden.

Bereits die vorliegenden Festsetzungen des Bebauungsplanes greifen weitreichend in die Struktur und den Bestand der Ringstraße ein. Weitere Nutzungs- und Gestaltungsein-

schränkungen hätten enteignungsgleichen Charakter und müssten von den Bewohnern der Ringstraße rechtlich angegriffen werden.

Der Rettungsweg durch Schul- und Ringstraße ist überdies offensichtlich untauglich, wie unter 6.15.1.2.5.3.5 selbst von den Autoren des 3. Bebauungsplanes erkannt wird.

Der Kurvenradius für die Einfahrt von der Schulstraße in die Ringstraße ist nicht nur hinderlich eng bemessen. Es ist auch zu berücksichtigen, dass von der Schulstraße in die Ringstraße ein starkes Gefälle besteht, das im Winter schon zur zeitweisen Unpassierbarkeit dieses Bereichs geführt hat.

Auch die Parksituation auf der Schulstraße gegenüber der Ringstraße erschwert ein zügiges Abbiegen in die Ringstraße, bzw. macht es für große Fahrzeuge mitunter unmöglich. Nachdem die Schulstraße bei Veranstaltungen in der Grund- oder Realschule sowie im Kindergarten häufig zugeparkt ist, weil Parkmöglichkeiten für diese Einrichtungen nicht geschaffen wurden und dieser Parkraum nunmehr mit der Erschließung von drei- bis vierhundert zusätzlichen Bewohnern samt deren Besuchern ausschließlich über eine Zufahrt vor dem Kindergarten zur Schulstraße zusätzlich belastet wird, ist mit einer drastischen Verschärfung der Parksituation in der Schulstraße zu rechnen. Dabei ist noch nicht berücksichtigt, was mit dem Besucherverkehr geschieht, wenn in der Sporthalle eine Veranstaltung stattfindet.

Ein permanenter Stau in der Schulstraße wegen parkender und Parkplatz suchender Fahrzeuge ist zu erwarten.

Im Gefahrenfall könnte der private Verkehr in der Schulstraße sogar noch ansteigen. Dann ist ein ungehindertes Befahren für Rettungsfahrzeuge in der Schulstraße nicht gesichert. Unter diesen Umständen kann eine Feuerwehrezufahrt auch in der Schulstraße nicht zuverlässig dargestellt werden.

Unter 6.15.1.2.5.3.4 letzter Satz heißt es deshalb folgerichtig, dass idealerweise eine Rettungszufahrt von Süden gestaltet werden sollte. Dieser Rettungsweg wäre nicht nur ideal, sondern ist in der Tat die einzige mögliche und verantwortbare Lösung. Rätselhaft nur, weshalb dieser Erkenntnis keine planerischen Konsequenzen folgen.

Ein Betrieb der Sporthalle wird wegen unzureichender Rettungswege nicht genehmigungsfähig und auch nicht verantwortbar sein, solange keine sachgerechte Verkehrsführung für Rettungsfahrzeuge geschaffen wird.

Dies gilt übrigens im weiteren Verlauf auch für die Erreichbarkeit des sog. „Aals“ mit Rettungsfahrzeugen.

Eine jederzeit zuverlässige Feuerwehrezufahrt, insbesondere im Falle erhöhten Verkehrsaufkommens bei Veranstaltungen ist nur mit Anbindung an die Uttinger Straße von Süden her realisierbar. Um die Turnhalle und auch den sogenannten Aal im Brandfalle zuverlässig erreichen zu können, muss die Fahrradpromenade zu einem vollwertigen Rettungsweg ausgebaut werden, der von Süden uneingeschränkt erreichbar ist.

Der damit verbundene Flächenverlust im Sportgelände der Realschule ist entweder im Interesse der Sicherheit im Brandfalle hinzunehmen, ggf. auch durch Ersatzflächen im Prix Gelände zu kompensieren.

Die angeblichen Vorbehalte der Bahn gegen eine Nutzung der Fahrradpromenade als Straße sind ausnahmslos nicht durch sachliche Argumente begründet. Insoweit ist eine zügige Entwidmung des Trassenbereiches mit großem Nachdruck herbeizuführen, um die Nutzbarkeit der Sporthalle als auch des Aals sicherzustellen.

Immerhin wurde diese Trasse mehr als dreißig Jahre von der Fa. Prix als Zufahrt für den Schwerlastverkehr genutzt. Es ist nicht erkennbar, was heute einer vergleichbaren Nutzung entgegenstehen sollte.

Der Ausbau der Trasse zur Uttinger Straße hätte überdies den Vorteil, dass später, wenn erkannt wird, dass die Verkehrssituation in der Schulstraße für Schüler als auch Eltern und Lehrer samt Anwohner untragbar ist, eine Verlängerung der Erschließungsstraße zur Fahrradpromenade nach Süden in die Uttinger Straße zur Teilentlastung des Anwohnerverkehrs vorgenommen werden kann.

Sollte eine Nutzung der Fahrradpromenade als Feuerwehrezufahrt entgegen aller sachlichen Gründe nicht gelingen, kann das nur am planerischen Nachdruck fehlen. Es ist allerdings zu prüfen, ob die Sicherheit der Schüler und Besucher samt Anwohner im Brandfall nicht höher zu gewichten ist, als 100 Meter vermeintlich idyllische Fahrradpromenade am Bahndamm, die anschließend abrupt im Verkehr der Uttinger Straße endet.

Aus der Presse war zu entnehmen, dass sich der Gemeinderat bereits mit der Namensgebung für die unmittelbar vor dem Kindergarten mündende Erschließungsstraße im Prix-Gelände beschäftigt.

In Anbetracht der hier vorliegenden Verkehrsplanung wäre der Name „Zum Schildbürgerstreich“ ernsthaft zu erwägen. Ich bedauere, dass auch die neuerliche Planvorlage nur Anlass für den eindringlichen Appell sein kann, im Interesse unserer Heimatgemeinde Schondorf die schon heute in der Landsberger- und Schulstraße zeitweise angespannte Verkehrssituation als Problem zur Kenntnis zu nehmen, das einer Abhilfe bedarf, keiner überflüssigen Verschärfung.

Eine zuverlässige Feuerwehrezufahrt über die Landberger- Schul- und Ringstraße ist realistischer Weise nicht möglich. Selbst von den Planern wird einer Rettungszufahrt von Süden der Vorzug gegeben. Dann sollten die Planer konsequent der eigenen Einsicht folgen.“

2.1.2 Abwägung:

Zunächst wird nicht verkannt, dass die Ringstraße durch die Realisierung der Baumaßnahmen im Prixgelände gravierende Änderungen erfährt. So wird die Ringstraße künftig beidseitige Erschließungsfunktion erfüllen und als 2. Rettungsweg für den Brandschutz eines Mehrfamilienhauses (Aal) dienen. Diese Funktionen erfüllen dem Grundsatz nach alle Erschließungsstraßen. Nachdem der derzeitige Ausbau der Ringstraße für die künftigen Funktionen nicht auskömmlich ist, erfährt diese angemessene Verbreiterung. Inwieweit aufgrund der erweiterten Funktionen Einschränkungen hinsichtlich des Anliegerparkens erforderlich werden, wird im Rahmen der Ausbauplanung der Ringstraße thematisiert und entschieden. Es ist weder Aufgabe der Straßenbauanstaltsträgerin, ausreichenden Parkraum auf öffentlichen Straßen vorzusehen, noch besteht für Anlieger ein subjektiv öffentliches Recht auf privaten Parkraum an öffentlichen Straßen. Insoweit kann also nicht von einem enteignungsgleichen Eingriff in die Rechte der Anlieger ausgegangen werden.

Für die Sporthalle des Landkreises wurde ein Brandschutz- und Rettungskonzept erstellt, welches im Rahmen der Erteilung der bauaufsichtlichen Genehmigung von der Unteren Bauaufsichtsbehörde zu prüfen war.

Bezüglich des Aals sind zwei Rettungswege vorgesehen, wovon einer über die Ringstraße unter andere über die sogenannte Planstraße zu führen ist.

Die Entwidmung von Teilen der Trasse der Fahrradpromenade wird die Planungsträgerin ohne zeitliche Verzögerung vorantreiben.

Abstimmung: JA 15 / Nein 0

3. Satzungsbeschluss

3.1 Antrag auf namentliche Abstimmung

Der Gemeinderat beschließt, bezüglich des Satzungsbeschlusses namentlich abzustimmen.

Abstimmung: 12 / 3

3.2 Satzungsbeschluss

Nach Maßgabe vorgenannter Beschlüsse beschließt der Gemeinderat den vom Büro vonMeierMohr Architekten PartG mbB, Schondorf, am 12.08.2015 erstellten, letztmalig mit Plandatum 23.10.2019 redaktionell geänderten Entwurf des Bebauungsplanes „Prix Gelände“ als Satzung.

Für den Satzungsbeschluss gestimmt haben:

Orban Marlene

Jünger Rainer

Gall Helga

Kloker Luzius

Schraml Wolfgang

Bergmeier Kurt

Polter Marius

Windhausen-Grellmann Stefanie

Gradl Florian

Häberle Wolfram

Steer Christian

Birkner Stefan

Hoffmann Rudi

Deininger Michael

Wagner Martin

Herrmann Alexander

Gegen den Satzungsbeschluss hat kein Gemeinderatsmitglied gestimmt.