



Gemeinde Durmersheim
Bebauungsplan "ehem. Moser-Areal"

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB sowie der Nachbargemeinden nach § 2 Abs. 2 BauGB

Beantwortung der Einzelstellungen



I. Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und Nachbargemeinden

Nr.	Name	Antwort mit Schreiben vom	Eingang
1.	Polizeidirektion Rastatt	14.8.2013	21.8.2013
2.	EnBW Regional AG	14.8.2013	16.8.2013
3.	Regierungspräsidium Karlsruhe – Abteilung 2 – Wirtschaft, Raumordnung, Bau-, Denkmal- und Gesundheitspflege	16.8.2013	21.8.2013
4.	Karlsruher Verkehrsverbund GmbH	4.9.2013	11.9.2013
5.	DB Immobilien AG	10.9.2013	11.9.2013
6.	Handwerkskammer Karlsruhe	16.9.2013	19.9.2013
7.	Unity Media Kabel BW	16.9.2013	19.9.2013
8.	Landratsamt Rastatt – Amt für Baurecht und Naturschutz	19.9.2013	k. A.
9.	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	19.9.2013	20.9.2013
10.	Industrie- und Handelskammer Karlsruhe	19.9.2013	19.9.2013
11.	Handelsverband Südbaden e.V.	20.9.2013	k. A.
12.	Gemeinde Elchesheim Illingen	17.9.2013	18.9.2013
13.	Gemeinde Verwaltungsverband Durmersheim	13.8.2013	k. A.
14.	Stadt Rheinstetten	4.9.2013	9.9.2013
15.	Gemeinde Malsch	15.8.2013	19.8.2013

II. Öffentlichkeit

Nr.	Name	Antwort mit Schreiben vom	Eingang
1.		18.9.2013	19.9.2013
2.		20.9.2013	23.9.2013
3.		13.9.2013	17.9.2013



I. Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und Nachbargemeinden

I. Behörden / TÖB	Eingang/ Rücklauf	Anregungen, Hinweise, Bedenken	Wertung / Konsequenzen für den Bebauungsplan	Beschlussvorschlag
1. Polizeidirektion Rastatt	14.8.2013 / 21.8.2013	Vielen Dank für die übersandten Planunterlagen nebst Anlagen. Wir nehmen von dem Bebauungsplan „ehemaliges Moser Areal“ Kenntnis. Wir teilen grundsätzlich die Beurteilung zur Verkehrsprognose und unterstützen deshalb die erforderlichen und notwendigen Maßnahmen die im Bebauungsplan Entwurf unter Ziffer 6.2 dargestellt werden. Der Knotenpunkt Malscher Straße / Industriestraße / Küferstraße erfüllt bereits seit dem Jahr 2008 die Kriterien einer Unfallhäufungsstelle. Allein schon deshalb, sollte der Empfehlung an diesem Knoten einen Kreisverkehrsplatz zu realisieren, möglichst zeitnah gefolgt werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Ausgestaltung bzw. der Ausbau des benannten Knotenpunktes ist nicht Bestandteil des räumlichen Geltungsbereichs und der Regelungen des Bebauungsplans. Dies kann in einem gesonderten Planverfahren geregelt werden. Die Verwaltung wird beauftragt, die entsprechenden Verfahren zur Flächensicherung mit den zuständigen Behörden durchzuführen.	Änderungen des Bebauungsplans sind nicht erforderlich.
2. EnBW Regional AG	14.8.2013 / 16.8.2013	In dem uns zugesandten Bebauungsplan sind unsere Belange berücksichtigt. Die bisherigen Festlegungen haben weiterhin Gültigkeit, wir verzichten deshalb auf eine weitere Stellungnahme. Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anregungen und Beteiligung an diesem Planungsverfahren.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Wie bereits im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung festgestellt, sind aufgrund der Lage in öffentlichen Flächen bestehende Leitungen der EnBW Regional AG durch die Planung nicht betroffen.	Änderungen des Bebauungsplans sind nicht erforderlich.
3. Regierungspräsidium Karlsruhe – Abt. 2: Wirtschaft, Raumordnung, Bau- Denkmal- und Gesundheitswesen	16.8.2013 / 21.8.2013	Eine Stellungnahme zu den Belangen der Bau- und Kunstdenkmalpflege haben Sie mit dem Schreiben vom 29.01.2013 erhalten. Da sich aus unserer Sicht keine grundsätzlich neuen Aspekte ergeben haben behält unsere Stellungnahme zu oben genannten Planungsvorhaben weiterhin ihre Gültigkeit. Die Stellungnahme vom 21.01.2013 wird zur Information nachfolgend erneut dargestellt: <i>Bau- und Kunstdenkmalpflege: Belange nicht direkt betroffen.</i> <i>Archäologische Denkmalpflege: Sollten unbekannte Funde und Befunde entdeckt werden, sind diese dem Regierungspräsidium Ref. 26 umgehend zu melden. Fundstellen sind bis zu vier Tage unberührt zu lassen, wenn nicht eine Verkürzung der Frist mit dem Ref. 26 vereinbart wird.</i>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Wie bereits im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung festgestellt, sind entsprechende Hinweise bereits in den Bebauungsplan aufgenommen worden.	Änderungen des Bebauungsplans sind nicht erforderlich.

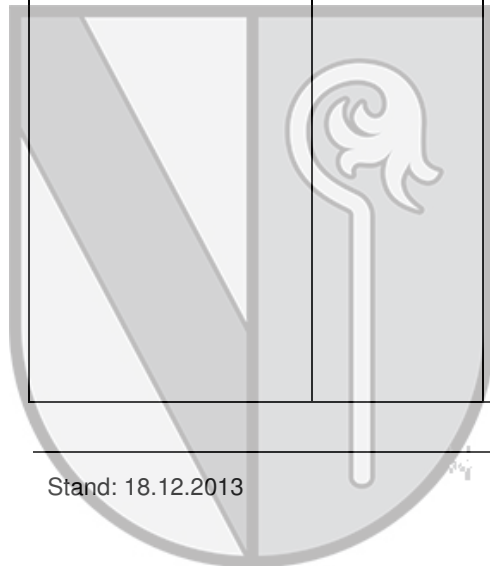
I. Behörden / TÖB	Eingang/ Rücklauf	Anregungen, Hinweise, Bedenken	Wertung / Konsequenzen für den Bebauungsplan	Beschlussvorschlag
4. Karlsruher Verkehrsverbund GmbH	4.9.2013 / 11.9.2013	Belange nicht betroffen / Zustimmung.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	Änderungen des Bebauungsplans sind nicht erforderlich.
5. DB Immobilien AG	10.9.2013 / 11.9.2013	Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien AG, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme als Träger öffentlicher Belange zum o.g. Verfahren. Gegen den Bebauungsplan bestehen aus eisenbahntechnischer Sicht hinsichtlich der TöB-Belange keine Einwendungen. Wir bitten Sie, uns die Abwägungsergebnisse zu gegebener Zeit zuzusenden und an weiteren Verfahren zu beteiligen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Gem. §3 Abs. 2 S. 3 BauGB wird nach Prüfung der fristgemäß abgegebenen Stellungnahmen das Ergebnis mitgeteilt.	Änderungen des Bebauungsplans sind nicht erforderlich.
6. Handwerkskammer Karlsruhe	16.9.2013 / 19.9.2013	Die Handwerkskammer Karlsruhe hat zum Bebauungsplan keine Anregungen oder Bedenken vorzubringen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	Änderungen des Bebauungsplans sind nicht erforderlich.
7. Unity Media Kabel BW	16.9.2013 / 19.9.2013	Eigene Arbeiten oder Mitverlegungen sind nicht geplant. Im Planbereich befinden sich keine Versorgungsanlagen der Kabel BW GmbH. Deshalb haben wir keine Einwände gegen die o.a. Planung.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	Änderungen des Bebauungsplans sind nicht erforderlich.

I. Behörden / TÖB	Eingang/ Rücklauf	Anregungen, Hinweise, Bedenken	Wertung / Konsequenzen für den Bebauungsplan	Beschlussvorschlag
<p>8. Landratsamt Rastatt – Amt für Baurecht und Naturschutz</p>	<p>19.9.2013</p>	<p>Baurecht</p> <p>Die Revitalisierung und Wiedernutzbarmachung einer gewerblichen Brachfläche entspricht den Zielen des Baugesetzbuches (vgl. § 1a BauGB) und wird ausdrücklich begrüßt. Die erfolgte Reduzierung der max. Gebäudehöhe wirkt sich positiv auf das Landschaftsbild aus und ist aus städtebaulichen Gründen sinnvoll.</p> <p>Die geplante Ausweisung als sonstiges Sondergebiet nach § 11 Abs. 1 BauNVO mit der Zweckbestimmung Logistik und ergänzende logistikbezogene Gewerbebetriebe wird zur Klarstellung der beabsichtigten Nutzungsmöglichkeiten sowie zur Reduzierung sonstiger erheblich belästigender Industriebetriebe begrüßt.</p> <p>Unter Ziff. 1.2.2 der textlichen Festsetzungen müsste es anstatt § 14 Abs. 1 BauNVO § 14 Abs. 2 BauNVO heißen; ebenso in Ziff. 1.3.2 der textlichen Festsetzungen.</p> <p>In der Begründung zum Bebauungsplan ist Inhalt und Darstellung des Flächennutzungsplans sowie die Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan zu ergänzen.</p> <p>Lt. Ziff. 6.8.1 der textlichen Festsetzungen sind Flachdächer mit einer Neigung bis 15° zu begrünen. Der Bauantrag für die als „F1“ gekennzeichnete Fläche liegt bereits vor und beinhaltet eine Dachneigung von 10°. Eine Angleichung des Bebauungsplans wird empfohlen.</p> <p>Naturschutz</p> <p>In Abstimmung mit dem zuständigen Naturschutzbeauftragten ergeht folgende Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde:</p> <p>Gegen den Bebauungsplan bestehen keine Einwände oder Bedenken, sofern die nachfolgenden Auflagen/Bedingungen eingehalten werden:</p> <p>Die Ausgleichs- und Ersatz- und Vermeidungsmaßnahmen (M1 bis M4) werden entsprechend den textlichen Festsetzungen (Textliche Festsetzungen und örtliche Bauvorschriften, Kap. 6.) und dem vorgesehenen Zeitplan (Begründung und Umweltbericht, Kap. 5.3.4) umgesetzt.</p> <p>Die Durchführung der CEF-Maßnahmen für Mauer- und Zauneidechse sowie Vögel wird der unteren Naturschutzbehörde umgehend schriftlich mit Fotos angezeigt.</p> <p>Die Ergebnisse der ökologischen Baubegleitung werden der unteren Naturschutzbehörde in schriftlicher Form übermittelt.</p> <p>Das Monitoring zum Nachweis der Wirksamkeit der CEF-Maßnahmen ist entsprechend den Empfehlungen des Kap. C.3 der "Artenschutzrechtliche Abhandlung" (Untersuchung Eidechsen und Vögel im ersten, dritten und fünften Jahr nach Maßnahmendurchführung) durchzuführen. Die Ergebnisse des Monitorings werden der unteren Naturschutzbehörde zum Ende eines jeden Untersuchungsjahrs in Form eines kurzen Berichts (inkl. Fotos) mitgeteilt.</p> <p>Die vorgeschlagenen Maßnahmen M1 bis M5 sind geeignet die Eingriffe in Natur und Landschaft vollständig zu kompensieren und das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz zu vermeiden.</p> <p>Die externe Ausgleichsmaßnahme M5 wurde nicht mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Die Entsiegelung ehemaliger Verkehrsflächen wird grund-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die benannten, im Entwurf des Bebauungsplans getroffenen Festsetzungen zur ausnahmsweisen Zulässigkeit von Nebenanlagen entsprechen dem Willen des Gemeinderates. Der Anregung wird gefolgt. Demgemäß wird als redaktionelle Änderung nun auf § 14 Abs. 2 BauNVO als korrekte Rechtsgrundlage abgestellt.</p> <p>Die Begründung enthält bereits in Kapitel 3.1 die entsprechenden Aussagen.</p> <p>Im Bebauungsplan wird durch Anpassung der textlichen Festsetzungen klargestellt, dass eine Dachbegrünung für bauliche Anlagen ausschließlich in den festgesetzten Baugebieten erforderlich ist <i>und für die Fläche F1 auch Flachdächer oder flach geneigte Dächer bis maximal 10° Dachneigung zulässig sind.</i></p> <p>Den dargestellten Maßgaben bei der Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatz- und Vermeidungsmaßnahmen wird gefolgt. Mit dem Grundstückseigentümer werden auch in einem städtebaulichen Vertrag die Umsetzung und Durchführung der benannten Regelungen vereinbart. Im Übrigen wird der Umweltbericht/Grünordnungsplan angepasst, soweit erforderlich.</p>	<p>Der Bebauungsplan wird wie dargestellt geändert.</p>

I. Behörden / TÖB	Eingang/ Rücklauf	Anregungen, Hinweise, Bedenken	Wertung / Konsequenzen für den Bebauungsplan	Beschlussvorschlag
		<p>sätzlich begrüßt. Die ökologische Funktion der im Innenbereich entlang einer stark befahrenen Straße befindlichen Ausgleichsfläche ist jedoch stark eingeschränkt. Einer Anerkennung der externen Ausgleichsfläche wird im vorliegenden Verfahren zugestimmt. Eine Anerkennung des verbleibenden nicht in Anspruch genommenen Punktwerts der Maßnahme M5 für das kommunale Ökokonto ist aufgrund der fehlenden fachlichen Eignung nicht möglich. Als Ausgleich für künftige Eingriffe in das Schutzgut Boden kann die verbleibende Maßnahmenfläche jedoch anerkannt werden.</p> <p>Umwelt</p> <p>Immissionsschutz Keine Bedenken.</p> <p>Bodenschutz Gegen die vorgelegte Planung bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Zur Minderung und Kompensation der Eingriffe sind in den textlichen Festsetzungen unter 5.1 und im Grünordnungsplan unter B 6.3.1 Vorschläge gemacht worden, die den Boden unmittelbar betreffen. Unter anderem soll ein Erdwall geschüttet werden. Hinsichtlich der Schüttmaterialien bittet das Umweltamt um rechtzeitige Beteiligung und Abstimmung.</p> <p>Bodenverwertungskonzept Die in der Stellungnahme des Landratsamtes Rastatt vom 26. Februar 2013 geforderte Entsorgungsplanung ist im Rahmen eines Bodenverwertungskonzeptes mit dem Umweltamt abzustimmen.</p> <p>Altlasten Keine Bedenken.</p> <p>Grundwasserschutz, Entwässerung Gegen den o. g. Bebauungsplan bestehen aus fachtechnischer Sicht keine grundsätzlichen Einwendungen. Folgendes ist jedoch zu beachten: Die Beseitigung des Niederschlagswassers in Industrie- und Gewerbegebieten richtet sich nach dessen Herkunftsfläche. Grundsätzlich ist die Versickerung oder ortsnahe Einleitung in ein Oberflächengewässer in Industrie- und Gewerbegebieten auf Niederschlagswasser von Dachflächen zu beschränken. Die dezentrale Beseitigung von Niederschlagswasser gewerblich und industriell genutzter Flächen bedarf einer wasserrechtlichen Erlaubnis. Erst im Rahmen des Erlaubnisverfahrens entscheidet die untere Wasserbehörde über die Zulassungsfähigkeit der dezentralen Entwässerung in Abhängigkeit der gewerblichen Nutzung. Eine pauschale Zustimmung für eine Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers im Geltungsgebiet kann nicht erteilt werden.</p> <p>Landwirtschaft Aus agrarstruktureller Sicht bestehen keine Bedenken</p> <p>Straßenbau / Kreisstraßen Die Kreisstraße K 3721 grenzt unmittelbar an die südliche Bebauungsplanabgrenzung an. Die Einmündung der Industriestraße in die Kreisstraße ist bereits</p>	<p>Eine Anrechnung auf das Ökokonto unterbleibt. Die Begründung bzw. das Gutachten werden entsprechend redaktionell angepasst</p> <p>Vor Durchführung der Maßnahmen erfolgt eine Abstimmung mit dem Umweltamt.</p> <p>Vor Durchführung der Maßnahmen erfolgt eine Abstimmung mit dem Umweltamt.</p> <p>Im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren bzw. vorab wird mit der Entwässerungsplanung eine wasserrechtliche Erlaubnis beantragt. Sofern eine solche im Einzelfall nicht erteilt werden kann, ist eine Ableitung von Niederschlagswasser über den Anschluss an das Kanalnetz und die Abwasserbeseitigungsanlagen unproblematisch möglich.</p>	

I. Behörden / TÖB	Eingang/ Rücklauf	Anregungen, Hinweise, Bedenken	Wertung / Konsequenzen für den Bebauungsplan	Beschlussvorschlag
		<p>voll ausgebaut vorhanden.</p> <p>Anhand der Verkehrsuntersuchung des Ingenieurbüros Koehler und Leutwein GmbH + Co. KG für das Prognosejahr 2025 unter Einbeziehung einer Bahnübergangsbeseitigung und der Ansiedlung einer Spedition konnte für den Knotenpunkt Malscher Straße/Industriestraße eine ausreichend gute Abwicklung des Verkehrs (QSV: C) ermittelt werden. Aus verkehrstechnischer Sicht besteht somit kein zwingender Bedarf eines Knotenpunktumbaus. Sollte von Seiten der Gemeinde ein Umbau der Kreuzung zu einem Kreisverkehrsplatz oder die Errichtung einer Lichtsignalanlage gewünscht werden, so trägt diese sämtliche Kosten für den Umbau. Wegen der starken Eckströme zwischen der B 36 und der Gemeinde Durmersheim wäre auch eine veränderte Verkehrsführung an diesem Knotenpunkt denkbar. Dies müsste allerdings zunächst verkehrstechnisch untersucht werden. Auch hier wäre die Gemeinde alleiniger Kostenträger. Wir haben ansonsten gegen o.g. Bebauungsplan keine Bedenken und bitten gleichzeitig um Beteiligung am weiteren Genehmigungsverfahren.</p> <p>Im Übrigen gilt die von uns abgegebene Stellungnahme zum Bebauungsplanverfahren „Gewerbegebiet Ost“ (Az. Kna/2512.9-06 vom 9. Juni 2008) auch für den hier vorliegenden Bebauungsplan in vollem Umfang. Wir weisen weiterhin darauf hin, dass für die Bundesstraße B 36 und die Anbindung des Gewerbegebiets an diese das Regierungspräsidium Karlsruhe als zuständige Straßenbaubehörde mit am Verfahren zu beteiligen ist.</p> <p>Vermessung</p> <p>Wie bereits in der Stellungnahme vom 26. Februar 2013 angemerkt, ist im Teil „Begründung“ die Zusammenstellung der Flurstücke im Geltungsbereich (Punkt 2.1, Tabelle 1) fehlerhaft. Die letzte Spalte enthält falsche Flurstücksnummern (521 – 533).</p> <p>Flurneuordnung</p> <p>Wie in der Stellungnahme vom 26. Februar 2013 mitgeteilt, liegen Teile des Bebauungsplans im Flurneuordnungsgebiet Durmersheim (B 36, DB).</p> <p>In Punkt 3.3 der Begründung mit Umweltbericht ist aufgeführt, dass die Flächen im Bebauungsplangebiet, die im Flurneuordnungsgebiet liegen, vermessen, zerlegt und anschließend aus dem Flurneuordnungsverfahren ausgeschlossen werden. Für die im Bebauungsplan blau dargestellte planfestgestellte Anbindung der B 36 ist ein Ausschluss aus dem Flurneuordnungsverfahren nicht möglich. Ggf. ist die Abgrenzung des Geltungsbereiches des Bebauungsplans anzupassen. Wie unter Punkt 3.3 weiter aufgeführt, ist bei der Umsetzung die Flurneuordnungsverwaltung weiter unbedingt zu beteiligen.</p> <p>Abfallwirtschaft</p> <p>Der Abfallwirtschaftsbetrieb des Landkreises Rastatt (AWB) macht darauf aufmerksam, dass die kommunalen Abfallsammelbehälter der künftig dort ansässigen Betriebe von den Nutzern am Rand des bestehenden Straßennetzes zur jeweiligen Leerung bereitzustellen sind. Dort sollten ebene, ausreichend bemessene und von den bei der kommunalen Abfallentsorgung eingesetzten 3-achsigen, 10,3 m langen und 2,55 m breiten Abfallsammelfahrzeugen (ASF) in Vorwärtsfahrt erreichbare Stellflächen für die Sammelbehälter vorhanden sein. Der AWB geht davon aus, dass bei der Bemessung und Gestaltung der Straßen</p>	<p>Die Ausgestaltung bzw. der Ausbau des benannten Knotenpunktes ist nicht Bestandteil des räumlichen Geltungsbereichs und der Regelungen des Bebauungsplans. Dies wird bei Bedarf in einem gesonderten Planverfahren geregelt werden; die Hinweise werden berücksichtigt.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Inhalte der benannten Stellungnahme werden nicht berührt</p> <p>Das RP Karlsruhe wurde im Verfahren beteiligt.</p> <p>Die Darstellung der Flurstücksnummern in der Begründung wurden redaktionell so korrigiert, dass die Flurstücksnummern nun vollständig sichtbar sind (geänderter Textumbruch). Maßgeblich ist die übereinstimmende Abgrenzung des Geltungsbereichs anhand der Planzeichnung.</p> <p>Die dargestellten Sachverhalte werden bei der geschilderten Vorgehensweise berücksichtigt. Nach dem bisherigen Stand ist eine Änderung des Geltungsbereichs nicht erforderlich.</p> <p>Aufgrund der vorgesehenen Logistikknutzungen und der hierfür erforderlichen Infrastrukturen auch für die Lkw-Andienung, kann die zukünftige Anfahrbarekeit der Grundstücke für Müllfahrzeuge gewährleistet werden. Stellflächen für die Sammelbehälter sind in den Baugebieten zulässig und können an geeigneten Stellen geschaffen werden. Die Anregungen werden, soweit erforderlich, in die Hinweise zum Bebauungsplan aufgenommen.</p>	

I. Behörden / TÖB	Eingang/ Rücklauf	Anregungen, Hinweise, Bedenken	Wertung / Konsequenzen für den Bebauungsplan	Beschlussvorschlag
		<p>einschließlich der Kurven- und Einmündungsbereiche sowie des vorgesehenen Kreisverkehrsplatzes die Abmessungen sowie die daraus resultierenden Abbiegeradien und Schleppkurven der eingesetzten oben beschriebenen ASF berücksichtigt werden. Die Tragfähigkeit aller Straßen, die von ASF befahren werden sollen, ist auf deren Gewicht von bis zu 26 t auszulegen. Das Lichtraumprofil in diesen Straßen ist bis in eine Höhe von 4,5 m dauerhaft freizuhalten.</p>		



I. Behörden / TÖB	Eingang/ Rücklauf	Anregungen, Hinweise, Bedenken	Wertung / Konsequenzen für den Bebauungsplan	Beschlussvorschlag
<p>9. Regionalverband Mittlerer Oberrhein</p>	<p>19.9.2013 / 20.9.2013</p>	<p>Für die erneute Beteiligung am Bebauungsplanverfahren danken wir Ihnen. Wir verweisen auf unsere Stellungnahme vom 26.02.2013. Darüber hinausgehende Anregungen haben wir nicht vorzubringen.</p> <p>Die Stellungnahme vom 26.02.2013 wird zur Information nachfolgend erneut dargestellt: <i>Belange nicht direkt betroffen. Die Reaktivierung und Wiedernutzung der Fläche wird begrüßt. Der Bebauungsplan trägt dazu bei, dass im Rahmen des Modellvorhabens Raum+ AKTIV entwickelte Nutzungskonzept umzusetzen und Flächen im Außenbereich zu schonen.</i></p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Änderungen des Bebauungsplans sind nicht erforderlich.</p>
<p>10. Industrie- und Handelskammer Karlsruhe</p>	<p>19.9.2013 / 19.9.2013</p>	<p>Nach Überprüfung der uns überlassenen Unterlagen teilen wir Ihnen mit, dass die IHK Karlsruhe als Träger öffentlicher Belange weiterhin grundsätzlich begrüßt (siehe auch unsere Stellungnahme vom 25.02.2013).</p> <p>Zu der Reduzierung der Bauhöhe auf 12,5 Meter merken wir allerdings wegen der besseren Vermarktbarkeit an, ob nicht doch auf einem kleineren Flächenteil auch die Möglichkeit für den Bau eines höheren Regallagers eingeräumt werden sollte.</p> <p>Zur Verkehrserschließung: Neben dem Bau einer Kreisverkehrsanlage halten wir auch den Umbau des Knotenpunktes Industriestraße / Anbindung B 36 für erforderlich, um den zukünftigen Verkehr in Durmersheim-Ost und auf der B 36 nicht zu behindern.</p> <p>Die Stellungnahme vom 25.02.2013 wird zur Information nachfolgend erneut dargestellt: <i>Die Planung wird grundsätzlich begrüßt, da durch die Ausweisung der Fläche als Industrie- und Gewerbegebiet im Sinne der Baunutzungsverordnung diese Gewerbebrache wieder als Standort für Betriebe des produzierenden Gewerbes, des Großhandels und der Logistik genutzt werden kann. Der Standort ist aufgrund der Nähe zur B36 für Logistikunternehmen besonders geeignet. Die Planung stärkt zudem Durmersheim als Wirtschaftsstandort an der Entwicklungsachse Karlsruhe – Rastatt. Die Festsetzung einer Grundflächenzahl von 0,8 wird mitgetragen, da so die bestehende Brachfläche so gut wie möglich genutzt wird und dadurch ausdrücklich dem politischen Ziel den Flächenverbrauch in Deutschland Rechnung getragen wird. Daher wird auch die festgesetzte Höhe von 17 m für vertretbar gehalten. Angesichts möglicher Verschattungsprobleme und der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird vorgeschlagen, von der maximalen Höhe abzuweichen und festzusetzen, dass ausnahmsweise Teilflächen auch höher bebaut werden können, um zum Beispiel den Bau eines Hochregallagers zu ermöglichen. Es wird um Prüfung gebeten, ob auch wenn die weiteren geplanten Gewerbegebiete östlich der Bahnlinie Karlsruhe-Rastatt realisiert werden, keine negativen Auswirkungen auf den Verkehr zu erwarten sind. Falls diese Prüfung ergeben sollte, dass trotz der Realisierung einer Ampelanlage Verkehrsprobleme zu erwarten sind, sollte schon jetzt die Anbindung der Malscherstraße an die Bundesstraße B 36 entsprechend umgeplant werden. „Eine „noch gute“ Verkehrsqualität“ (Seite 14 der Begründung) wird als nicht ausreichend erachtet.</i></p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Mit u.a. Blick auf die Wirkungen auf das Landschaftsbild reduzierte zulässige Höhe baulicher Anlagen ist aus Sicht der Gemeinde Durmersheim ausreichend für die als zulässig festgesetzten Nutzungen.</p> <p><i>Ein Umbau des Knotenpunktes Industriestraße / Anbindung B36 ist nicht Bestandteil der Empfehlungen der Verkehrstechnischen Untersuchung. Er ist auch, wie nachfolgend dargelegt, nicht erforderlich. Die Auswirkungen auf die zukünftige Verkehrssituation wurde im Rahmen der weiteren Ausarbeitung der Planung mittels gutachtlicher Untersuchung unter Einbeziehung des RP Rastatt auf Grundlage der zu diesem Zeitpunkt dann maßgeblichen Verkehrsmengendaten auf bestehenden Straßen ermittelt, bewertet und berücksichtigt. Bereits im Verkehrsgutachten Dezember 2012 und insbesondere Juli 2013 wurden die Auswirkungen sämtlicher Erweiterungsflächen mit gewerblicher Nutzung entsprechend aktuellem Flächennutzungsplan berücksichtigt. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen wurde somit den weiteren Beurteilungen zum Moser-Areal zu Grunde gelegt und entsprechend die hieraus resultierenden Leistungsfähigkeitsauswirkungen beurteilt. Es kann somit davon ausgegangen werden, dass keine Verkehrsprobleme bei vollständiger Besiedelung aller Gewerbegebiete in Durmersheim zu erwarten sein werden. Eine noch gute Verkehrsqualität unter Berücksichtigung der gesamten Verkehrserzeugung aus Flächennutzungsplan Moser-Areal kann somit als absolut hinreichend für die nachmittägliche maximale Spitzenstunde angesehen werden. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen haben ergeben, dass auch während der maximalen nachmittäglichen Spitzenstunde die Qualitätsstufe C nach HBS erreicht wird. Der Nachweis der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage unter Berücksichtigung der maximalen Spitzenstundenbelastungen einschl. Verkehrserzeugung aus Flächennutzungsplan und Moser-Areal konnte somit nachgewiesen werden.</i></p> <p>Änderungen des Bebauungsplans sind hieraus nicht erforderlich. Zur konkreten Ausgestaltung der Verkehrserschließung der vorliegend geplanten Nutzungen erfolgt auch weiterhin die Abstimmung mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden, die bereits im Bebauungsplanaufstellungsverfahren berücksichtigt wurden.</p>	<p>Änderungen des Bebauungsplans sind nicht erforderlich.</p>

I. Behörden / TÖB	Eingang/ Rücklauf	Anregungen, Hinweise, Bedenken	Wertung / Konsequenzen für den Bebauungsplan	Beschlussvorschlag
11. Handelsverband Sübaden e.V.	20.9.2013	Die textlichen Festsetzungen für 2 Sondergebiete sehen als ausschließliche Zweckbestimmung "Logistik und ergänzende logistikbezogene Gewerbebetriebe" vor. Einzelhandelsbezogene Nutzungen sind hier somit wohl nicht zulässig. Die Teilbereiche 3 und 4 sind Wohngebiete, Teilbereich 5 ein Mischgebiet und Teilbereich 6 ein Gewerbegebiet. Weitergehende Nutzungsregelungen kann der Verband aus der Planunterlage nicht entnehmen. Insofern ist Handel im Gewerbegebiet und Mischgebiet zulässig - natürlich auch "Läden" in den Wohngebieten. Hier wird für eine wohl erforderliche weitere Stellungnahme eine klärende Festsetzung vorgeschlagen. Bis dahin empfiehlt der Verband für die Gebiete 5 und 6 den völligen Einzelhandelsausschluss.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Einzelhandelsnutzungen sind im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans unzulässig. Bei den in der Stellungnahme benannten Teilbereichen 3-6 (Wohn- und Mischgebiete) handelt es sich lediglich um die umgebenden Gebietsarten, welche ausschließlich der Feststellung des Schutzstatus für die Kontingentierungsfestsetzung zum Schallschutz heran gezogen werden. Festsetzungen zu Nutzungen hier - außerhalb des Geltungsbereichs - werden vorliegend nicht getroffen.	Änderungen des Bebauungsplans sind nicht erforderlich.
12. Gemeinde Elchesheim Illingen	17.9.2013 / 18.9.2013	Belange nicht berührt/ keine Einwendungen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	Änderungen des Bebauungsplans sind nicht erforderlich.
13. Gemeinde Verwaltungsverband Durmersheim	13.08.2013	Belange nicht berührt/ keine Einwendungen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	Änderungen des Bebauungsplans sind nicht erforderlich.
14. Stadt Rheinstetten	4.9.2013 / 9.9.2013	Belange nicht berührt/ keine Einwendungen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	Änderungen des Bebauungsplans sind nicht erforderlich.

I. Behörden / TÖB	Eingang/ Rücklauf	Anregungen, Hinweise, Bedenken	Wertung / Konsequenzen für den Bebauungsplan	Beschlussvorschlag
15. Gemeinde Malsch	15.8.2013 / 19.8.2013	Belange nicht berührt/ keine Einwendungen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	Änderungen des Bebauungsplans sind nicht erforderlich.



II. Öffentlichkeit

II. Öffentlichkeit	Eingang / Rücklauf	Anregungen, Bedenken, Hinweise	Wertung / Konsequenzen für den Bebauungsplan	Beschlussvorschlag
1.	18.9.2013 / 19.9.2013	<p>Wir begrüßen die Aufstellung des Bebauungsplanes für das ehemalige Moser-Areal und beabsichtigen, schnellstmöglich das Moser-Areal wieder einer neuen Nutzung zuzuführen. Wir sehen uns allerdings als Grundstückseigentümerin der überwiegenden Flächen im Plangebiet dazu veranlasst, Einwendungen gegen den offengelegten Planentwurf zu erheben. Denn die privaten Belange der aurelis Asset GmbH werden durch die Festsetzung gemäß Ziff. 8.1 des Planentwurfs in rechtlich erheblicher Art und Weise beeinträchtigt.</p> <p>Der Bebauungsplanentwurf stellt an die Nutzung der im Plangebiet liegenden Grundstücke aus schalltechnischer Sicht unverhältnismäßige Anforderungen, die unseres Erachtens die Ansiedlung eines Unternehmens auf diesem Areal erheblich erschwert und bei einer gerichtlichen Überprüfung dazu führen könnten, dass der Bebauungsplan insgesamt für unwirksam erklärt wird. Aus diesem Grund regen wir an, nicht über die Empfehlungen des Schallschutzkonzeptes hinauszugehen und dem Ziff. 8.1 der textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfs entsprechend abzuändern.</p> <p>Im Einzelnen:</p> <p>1. Die textliche Festsetzung Ziff. 8.1 ist unseres Erachtens abwägungsfehlerhaft. Die Planung beeinträchtigt unsere berechtigten Interessen als Flächeneigentümer im Plangebiet und lässt einen gerechten Ausgleich zwischen den Belangen der nachbarlichen Lärmschutzes und der Baufreiheit nicht erkennen (sog. „Abwägungsfehlengewichtung“).</p> <p>a) Die Anforderung, freie Außenwände der Fassaden mit einer schallabsorbierenden Oberfläche in der Qualität $DL_a \geq 11\text{dB}$ auszustatten, ist aus schalltechnischer Sicht nicht nachvollziehbar und hinsichtlich des vom Plangeber verfolgten Zieles wirksamer Lärmschutzmaßnahmen für die Nachbarbebauung nicht wirksam. Im Rahmen der Offenlage des Bebauungsplanentwurfs haben wir uns dazu entschlossen, die textliche Festsetzung Ziff. 8.1 durch das Ingenieurbüro für Bauwesen Kubena, Ettlingen, aus gutachterlicher Sicht bewerten zu lassen. Dieses Gutachten stellen wir Ihnen in der Anlage 1 zur Verfügung. Der von uns beauftragte Sachverständige kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Erhöhung der festzusetzenden Schallabsorption von mind. 8 dB(A) faktisch kein zusätzlicher Lärmschutz für die Nachbarn erreicht werden kann. Eine Erhöhung des Absorptionsgrades um mind. 3 dB(A) führt an den Immissionsorten zu einer Verringerung des Gesamtpegels im nicht oder kaum wahrnehmbaren Bereich.</p> <p>Der Sachverständige erbringt anhand von Modellrechnungen und unabänderlichen physikalischen Gesetzmäßigkeiten folgenden Nachweis: Der Immissionspegel an den durch das Büro Gerlinger + Merkle plausibel gewählten Immissionsorten setzt sich aus dem Direktschall der Bahnstrecke und dem Reflexionsschall an der Außenfassade der geplanten Bebauung zusammen. Der Sachverständige weist zunächst nach, dass der Immissionspegel an allem Immissionsarten nur um lediglich um 3 dB(a) steigen würde, wenn der Reflexionsschallbeitrag durch die Außenwand genauso hoch wäre, wie der Direktschallbeitrag. Eine solche Pegelzunahme ist aber bereits bei Verwendung einer hochschallabsorbierenden Oberfläche von 8 dB(A) nicht annähernd zu erwarten. Die Auswahl einer schallgeschützten Fassade mit einer Absorption von 8 dB führt nämlich dazu, dass der Reflexionsschall um 8 dB(A) geringer ist, als der Direktschallbeitrag. Bereits dieser Absorptionsgrad führt an den Immissionsorten dazu, dass der Reflexionsschallbeitrag an allen Immissionsorten wesentlich geringer</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zu 1 a) Ziel der Gemeinde Durmersheim ist mit der vorliegenden Planung sowohl eine umfängliche Nutzungsmöglichkeit für Logistikinfrastrukturen zu schaffen aber andererseits einen möglichst weitreichenden Schallschutz zu gewähren. Von daher wurde auf den technisch weitestgehenden aber mit vertretbarem Aufwand realisierbaren Standard abgestellt. Im Rahmen der Baufreiheit werden damit ausreichende und nicht unverhältnismäßige Möglichkeiten zur Umsetzung belassen. Im Konflikt zwischen dem Belang der Baufreiheit und einem möglichst weit gehenden Schallschutz für die benachbarten Nutzungen hat sich die Gemeinde abwägend zugunsten des Immissionsschutzes entschieden.</p> <p>In der Sitzung des Gemeinderats vom 3.12.2013 wurden von einem Vertreter der Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG mitgeteilt, dass die beabsichtigte Regelung mitgetragen und die Stellungnahme diesbezüglich zurückgezogen wird.</p> <p>Es bleibt damit bei den vorgesehenen Festsetzungen mit einer Schallabsorption von 11 dB (A).</p>	<p>Änderungen des Bebauungsplans sind nicht erforderlich.</p>

II. Öffentlichkeit	Eingang / Rücklauf	Anregungen, Bedenken, Hinweise	Wertung / Konsequenzen für den Bebauungsplan	Beschlussvorschlag
		<p>als 3 dB(A) ist und oft weniger als 1 dB(A). Entscheidend ist jedoch, dass der Reflexionsschallbeitrag durch eine Absorption mit 11 dB(A) gegenüber einer Absorption mit 8 dB(A) aus physikalischer Sicht nicht wesentlich weiter verringert werden kann. Der Sachverständige hat dies anhand eines Graphen und einer sog. Differenzrasterlärnkarte eindrucksvoll bewiesen. In der Differenzlärnkarte Reflexionsschallbeiträge in Anlage 1 des Gutachtens werden die Absorptionsgrade von 8 dB(A) in ihren Wirkungen gegenüber gestellt. Aus dieser Karte lässt sich plausibel ablesen, dass eine Erhöhung des Absorptionsgrades zu akustisch nicht wahrnehmbaren Pegelunterschieden an den nächstgelegenen Immissionsorten führt. Anhand der legende ist zu erkennen, dass es durch eine Absorption mit 11 dB entlang der Wohnbebauung der Bahnstrecke lediglich zu Verbesserungen von maximal nur 0,3 bis 0,6 dB(A) kommen würde. Dabei ist in der Differenzbetrachtung noch nicht berücksichtigt, dass sich an diesen Werten noch weitere Reduktionen durch natürliche Hindernisse (wie z.B. Bäume oder Buschwerk) ergeben dürften und dass die erste Reihe der Bebauung die weiteren Häuserreihen dahinter abschirmen kann. Auf dieser Grundlage kommt der Sachverständige zu dem in jeder Hinsicht nachvollziehbaren Ergebnis, dass eine Erhöhung der Anforderungen an die Absorptionseigenschaften aus akustischer Sicht nicht nachvollziehbar ist.</p> <p>b) Die aus schalltechnischer Sicht nicht nachvollziehbare Anforderung, freie Außenwände der Fassaden mit einer schallabsorbierenden Oberfläche von der Qualität $DL_a \geq 11$ dB(A) auszustatten, beeinträchtigt die Nutzung des Grundeigentums auch in wirtschaftlicher Hinsicht. Im Rahmen der Prüfung des Sachverhaltes aus schalltechnischer Sicht haben wir uns dazu entschlossen, die Anforderungen zur Schallabsorption aus wirtschaftlicher Sicht bewerten zu lassen. Hierzu haben wir das bereits erwähnte Büro IfB Kubena und daneben das Architekturbüro Kühnl + Schmidt, Karlsruhe, darum gebeten, die Kosten für die Realisierung des geforderten Absorptionsgrades gegenüber einem Absorptionsgrad von nur 8 dB(A) zu ermitteln. Diese Aussage des Architekturbüros Kühnl + Schmidt stellen wir Ihnen in Anlage 2 zur Verfügung. Nach Aussage des Büros Kühnl + Schmidt Architekten sind durch den höheren Absorptionsgrad höhere Materialkosten von bis zu EUR 10 pro m² errichteter Schallschutzfläche zu erwarten. Die insgesamt anfallenden Materialkosten für die Schallschutzwand belaufen sich damit auf 250.000,00 bis 405.000,00 je nach Schallschutzart und Bauart zuzüglich der Kosten für die statische Berechnung, die Fundamentierung und die Baunebenkosten, siehe dazu die diesem Schreiben ebenfalls beigefügte Anlage 3.</p> <p>c) Die vorgenannten Erwägungen schalltechnischer und wirtschaftlicher Art sind aus unserer Sicht im bisherigen Planentwurf nicht hinreichend berücksichtigt worden. Unseres Erachtens liegt darin ein rechtlich erheblicher Abwägungsmangel. Wir möchten betonen, dass uns die Interessen der in der Umgebung des Plangebiets benachbarten Anwohner als Flächeneigentümerin wohlbewusst sind. Es ist unseres Erachtens auch richtig, den betroffenen Anwohnern im Rahmen der planerischen Konfliktbewältigung einen besonderen Schutz zu kommen zu lassen. Aus Sicht des Büros Gerlinger + Merkle ist ein Absorptionsgrad von DL_a mind. 8 dB(A) notwendig, aber auch ausreichend, um einerseits die berechtigten Interessen der Anwohner zu schützen und andererseits die Nutzung des Plangebiets nicht unverhältnismäßig zu erschweren. Von dieser Empfehlung ist der Gemeinderat aus unserer Sicht zwar wohlmeinend, im Ergebnis jedoch leider einseitig und zu Lasten der Grundstückseigentümer im Plangebiet abgewichen. Wir regen deshalb die folgende Fassung der textlichen Festsetzungen Ziff. 8.1 an:</p>	<p>Zu 1 b) und c) Die monetären Mehraufwendungen werden seitens der Gemeinde Durmshheim mit Blick auf die erwartbaren erforderlichen Gesamtaufwendungen für die Verwirklichung der angestrebten Nutzungen als lediglich untergeordnet angesehen. Im Rahmen der Abwägung zwischen einer möglichst weitgehenden Berücksichtigung der Belange des Schallschutzes und einer weitgehenden baulichen und sonstigen Inanspruchnahme der Flächen erscheinen diese Mehraufwendungen als hinnehmbar.</p> <p>Aus den oben dargelegten Gründen erfolgt nach Abwägung der Belange keine Änderung der Festsetzungen.</p>	

II. Öffentlichkeit	Eingang / Rücklauf	Anregungen, Bedenken, Hinweise	Wertung / Konsequenzen für den Bebauungsplan	Beschlussvorschlag
		<p>„Der Bahnlinie und der gegenüberliegenden Wohnbebauung in freier Sichtbeziehung zugewandte Fassaden von Außenwänden baulicher Anlagen sind mit hochschallabsorbierenden Oberflächen (Absorption DL_a mind. 8 dB(A) gemäß ZTV-Lsw 06 (Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen Ausgabe 2006) auszubilden.“</p> <p>Für Rückfragen und die Unterstützung des Planungsprozesses stehen wir ihnen als Eigentümerin der überplanten Flächen gerne zur Verfügung.</p> <p>Ergänzend zu diesem Sachverhalt möchten wir das Einwendungsschreiben zum Anlass nehmen, der Gemeinde Durmersheim anzubieten, uns vor Inkrafttreten des Bebauungsplanes in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag zur Durchführung der in Ziff. 6.1 bis 6.6 in Verbindung mit Ziffer 6.7 der textlichen Festsetzungen vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen innerhalb einer bestimmten Frist zu verpflichten.</p>	<p>Der Vorschlag wird begrüßt.</p>	
<p>2.</p>	<p>20.9.2013 / 23.9.2013</p>	<p>Namens und im Auftrag unserer Mandanten nehme ich zu dem offengelegten Entwurf des Bebauungsplanes „Ehemaliges Moser-Areal“ nebst örtlichen Bauvorschriften wie folgt Stellung:</p> <p>1. Der Bebauungsplanentwurf sieht nun die Festsetzung eines Sondergebiets im Sinne des §11 BauNVO vor. Allerdings ist die Festsetzung nach §11 BauNVO in der Form, wie sie nun vorgenommen wird, nicht zulässig. Sondergebietsfestsetzungen sind nur zulässig, wenn sich in der Art der baulichen Nutzung wesentlich von den Baugebieten nach §2-10 BauNVO unterscheidet, §11 Abs.1 BauNVO. An dieser wesentlichen Unterscheidung fehlt es, weil nach der weitgefassten Definition der Zweckbestimmung des Sondergebiets jegliche ergänzende logistikbezogene Gewerbenutzung zugelassen wird. Insofern unterscheidet sich das – durch den allgemeinen Zulassungskatalog unter Ziff. 1.2.1 nähergehend ausgestaltete – Sondergebiete gerade nicht mehr wesentlich von einem Baugebiet im Sinne des §8 BauNVO. Denn durch die Definition wonach allgemein Gewerbebetriebe zulässig sind, die im Zusammenhang einer Logistiknutzung stehen, wird eine Nutzungsvielfalt ermöglicht, die sich problemlos auch unter § 8 BauNVO einordnen lässt.</p> <p>Darüber hinaus ist nicht ansatzweise bestimmt oder gar bestimmbar, welche Nutzungen auch unter Anwendung der Textbestimmungen nach Ziff. 1.2.1, soweit es sich um gewerbliche Anlagen handelt, unzulässig sein sollen. Bereits der Begriff der Logistik ist völlig unbestimmt. Eine damit einhergehende baurechtliche Definition der Art zulässiger baulicher Nutzung lässt sich damit nicht schaffen. Der Begriff der Logistik befasst sich mit Organisation, Steuerung, Bereitstellung und Optimierung von Prozessen der Güter-, Information-, Energie-, Geld- und Personenströme entlang der Wertschöpfungskette sowie der Lieferkette (Zitat nach Wikipedia). Unter diesem Oberbegriff ist also jegliche gewerbliche Nutzung zu verstehen, welche mit der Organisation, Steuerung, Abwicklung und Kontrolle von Material- und Warenfluss von der Beschaffung bis zur Auslieferung des Produkts inkl. der Abfallentsorgungen des Recyclings zu tun hat. Mit anderen Worten: Der Nutzungskatalog ist undefinierbar, sodass jegliche gewerbliche Nutzung zugelassen wird. Der Begriff der Logistik ist zu unbestimmt und offen und unabgrenzbar, sodass die Gemeinde zukünftig mit jeglicher gewerblicher Nutzung zu tun haben wird. Dies ist jedoch nach Maßgabe der Bebauungsplanfestsetzung und den Verlautbarungen im Planaufstellungsverfahren genauso wenig gewünscht wie nach Maßgabe der Ausführungen in der Bebauungsplanbegründung.</p> <p>Vor allem aber ist durch Inkorporierung aller nicht erheblich belästigender Gewerbebetriebe nach §8Abs.1 BauNVO, wie sie im Teilbereich des Sondergebiets 2 zugelassen werden, jegliche gewerbliche Nutzung zulässig, wie sie bereits §8</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zu 1. Die Festsetzung eines Sondergebiets ist nach der Rechtsprechung nur dann ausgeschlossen, wenn die planerische Zielsetzung der Gemeinde durch Festsetzung eines Baugebiets nach den §§ 2 bis 10 BauNVO in Kombination mit den Gestaltungsmöglichkeiten des § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO verwirklicht werden kann. Das Sondergebiet muss sich von den in §§ 2-10 BauNVO genannten Baugebieten wesentlich unterscheiden. Dies ist hier der Fall.</p> <p>Zwar ist der Begriff der Logistik sehr weit gefasst und lässt vielfältige Nutzungen entlang der Wertschöpfungs- und Lieferkette zu. Allerdings ist der Begriff nicht "unabgrenzbar", wie die Anwohner meinen. Dass die Festsetzung eines Sondergebietes neben engeren auch weitere Nutzungsmöglichkeiten eröffnen kann, liegt in Anbetracht der dazu ergangenen Rechtsprechung auch nicht fern. In der Vergangenheit sind daher SO-Festsetzungen anerkannt worden, nach der eine weite Auslegung der allgemeinen Zweckbestimmung nicht zwangsläufig gegen den Grundsatz der Bestimmtheit planerischer Festsetzungen verstößt. Die Gemeinde strebt ausweislich Kap. 5.1 der Planbegründung im Übrigen an, das Plangebiet "als Standort für ausschließlich Betriebe der Logistikbranche und ihrer erforderlichen Ergänzungsnutzungen" zu entwickeln. Die großen Grundstücksflächen in einer Hand, eigneten sich hervorragend für eine einzelne Nutzung. Weitere Gewerbebetriebe sind nicht Bestandteil der zulässigen Nutzungen des Bebauungsplans. Damit legt die Plangeberin dar, dass sie gerade etwas anderes als ein „normales“ Gewerbe- oder Industriegebiet anstrebt. Das Bundesverwaltungsgericht hat die weite Auslegung des § 11 Abs. 1 BauNVO bislang ebenfalls nicht beanstandet. Aus diesem Grund ist die gewählte Zweckbestimmung „Speedition, Logistik und ergänzende speditions- und logistikbezogene Gewerbebetriebe“ als bestimmt genug zu qualifizieren.</p> <p>Auch die Auffassung der Anwohner, es würden in dem Sondergebiet "allgemein Gewerbebetriebe" im Sinne des § 8 Abs. 2 BauNVO bzw. im bisherigen Teilbereich 2 des Sondergebiets "alle nicht erheblich belästigenden Gewerbebetriebe" zugelassen, ist nicht zutreffend. Denn die planerische Zielsetzung der Gemeinde könnte gerade nicht durch die Festsetzung eines Baugebiets nach den §§ 2 bis 10 BauNVO in Kombination mit den Gestaltungsmöglichkeiten des § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO rechtssicher festgesetzt werden. Die Festsetzungen in Ziff. 1.2 bis Ziff. 1.5 ziehen einen Kreis von Nutzungsarten, der in einem Gewerbegebiet oder Industriegebiet nicht ohne Verstoß gegen die Eigenart des Gebietscharakters festsetzungsfähig wäre. Vor allem die Festsetzungen zur allgemeinen Zulässigkeit in Ziff. 1.2.1 bergen aus rechtlicher Sicht die Gefahr, dass sie den zu § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO entwickelten Anforderungen der "Typenlehre" des BVerwG nicht standhalten würden. Nur in einem Sondergebiet ist die Plangeberin von den Anforderungen der "Typenlehre" befreit. Im Übrigen wird auch nicht pauschal festgesetzt, dass alle Gewerbebetriebe zulässig sein sollen, die im Zusammenhang mit einer Logistiknutzung stehen. Vielmehr hat die Gemeinde die ansiedlungsfähigen Gewerbebetriebe ausdifferenziert und den typischen Nutzungskanon eines GE oder GI erheblich eingeschränkt. Und ausweislich Ziff. 1.4 ist der Gebietscharakter eines Industriegebiets gerade nicht gewollt. Damit ist ausreichend klargestellt, dass seitens der Gemeinde alle oder auch nur den wertbestimmenden Teil der Nutzungsarten eines</p>	<p>Änderungen des Bebauungsplans sind nicht erforderlich.</p>

II. Öffentlichkeit	Eingang / Rücklauf	Anregungen, Bedenken, Hinweise	Wertung / Konsequenzen für den Bebauungsplan	Beschlussvorschlag
		<p>BauNVO für Gewerbebetriebe beschreibt. Damit unterscheidet sich das Sondergebiet gerade nicht mehr von dem in seinem Gebietscharakter nach §8 BauNVO definierten Gewerbegebiet. Denn ergänzende Nutzungen können alle Nutzungen darstellen, beginnend bei Gastronomie, Waschanlagen, Handelsgeschäften jeglicher Art, Werkstätten oder auch, wie sich dies häufig in derartigen Gebieten findet, Vergnügungsstätten in Form von Spielhallen, Amüsierbetrieben, Striptease-Lokals, Sexkinos, etc. All diese Betriebsarten stellen nicht erheblich belästigende Gewerbebetriebe dar, die im weitesten Sinne im Zusammenhang mit großdimensioniertem LKW-Betrieb stehen. Man sieht dies beispielsweise im Gewerbegebiet in Karlsdorf-Neuthard, dass unmittelbar an der A5 liegt.</p> <p>Es ist nicht verständlich, warum ein derart weitgefächertes Nutzungskatalog zugelassen wird.</p> <p>Erneut ist festzustellen, dass der Vorhabenträger seine wahre Intention versteckt und die Satzungsbestimmungen nicht den wahren Willen des Gemeinderates abbilden. Wieder einmal wurde der Gemeinderat hinters Licht geführt.</p> <p>2.</p> <p>Nach wie vor ist die Regelung zum Schallschutz unzureichend, weil die infolge der Planung zu erwartende Lärmbelastung zu hoch ist. Dies gilt für alle betroffenen Anlagen. Solches hängt mit der speziellen Situation des Plangebiets zusammen.</p> <p>Je nach Standort und untersuchtem Immissionsort liegt entlang des Bahngleises ein nächtlicher Beurteilungspegel von 65,7 bis 69 dB(A) nachts durch den vorbeifahrenden Schienenverkehr an. Insoweit kann auf der Untersuchung von Herrn Dr. Müller vom 04.04.2011 Bezug genommen werden. Dieser Beurteilungspegel – ein Mittelungspegel – überschreitet die Aufweckschwelle deutlich und überschreitet die Zumutbarkeitsschwelle, weil die Grenze zur Gesundheitsgefahr überschritten wird. In Kenntnis dieser Situation verbietet es sich, durch die Planung eine weitere Steigerung der nächtlichen Lärmbelastung vorzunehmen. Solches hängt schon damit zusammen, dass durch Maßnahmen passiven Schallschutzes bei dem anliegenden Außenschallpegel verträgliche Innenschallpegel nicht erreicht werden können. Es ist deshalb ausgeschlossen, dass ein 24-Stunden-Betrieb gestattet wird, der die umgebenden Grundstücke tags wie nachts einer noch weitergehenden Lärmbelastung aussetzen wird. Die Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle führt dazu, dass jegliche weitere Lärmbelastung, welche planerisch zugelassen werden soll, unzulässig ist. Will man weitergehend den Standort überplanen, sind vorrangig Lärmsanierungsmaßnahmen durchzuführen, um den berechtigten Interessen der Nachbarn – sprich dem Gesundheitsschutz – zu begegnen. Eine noch weitergehende Lärmbelastung bei der vorhandenen Lärmbelastung, welche bereits die Schwelle der Gesundheitsgefahr überschreitet, ist rechtlich unzulässig.</p> <p>Hinzu kommt: Der Prognosezeitraum, der der Lärmberechnung im Gutachten von Dr. Müller zugrunde liegt, ist zu kurz. Er berücksichtigt nicht, dass infolge des Ausbaus der Rheintalbahnstrecke der Zugverkehr deutlich zunehmen wird, der mit der Konsequenz, dass in diesem Zusammenhang mit der einer noch weitergehenden Lärmbelastung zu rechnen ist. Lärmkontingentierung ist deshalb als Mittel des Lärmschutzes allein unzureichend.</p> <p>Ferner ergibt sich die Fehlerhaftigkeit der Lärmkontingentierung auch daraus, dass die zugelassenen Emissionskontingente tags wie nachts zu hoch gegriffen sind. Insbesondere, soweit die Gebiete 5 und 6 betroffen sind, ist nicht ersichtlich, weshalb Gebiet 5 als Mischgebiet in die Kontingentierungsberechnung einbezogen wird und Gebiet 6 als Mischgebietsfläche mit Rücksicht auf die dort vorhandene tatsächliche Durchmischung von Wohnen und Gewerbe.</p> <p>Rechtlich fehlerhaft ist auch, dass trotz der Möglichkeit, weitergehende schallschutzmaßnahmen festzusetzen, hierauf verzichtet wird. Bei der vorhandenen Lärmbelastung ist, wie vorstehend dargestellt, ein 24-Stunden-Betrieb genauso</p>	<p>GE oder GI gerade nicht gewünscht sind.</p> <p>Zu 2.</p> <p>Die Gemeinde Durmersheim hat zur Sicherung der Immissionsschutzbelange umfängliche Untersuchungen angestellt und weitgehende Maßnahmen in der Planung umgesetzt. Die zugrunde gelegte, mittels Fachgutachten ermittelte und in der Planung berücksichtigte schalltechnische Situation im Plangebiet und seiner Umgebung in der Ist-Situation und bei Durchführung der Planung ist nach Auffassung der Plangeberin korrekt beurteilt und unter Berücksichtigung aller rechtlich gebotenen Sachverhalte auch ausreichend. Gleichwohl hat die Gemeinde Durmersheim den Gutachter auf der Grundlage der angeführten Anregungen gebeten, die schalltechnische Situation erneut zu prüfen. Im Ergebnis der erneuten Prüfung unter Fortschreibung der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung ist zusammenfassend festzuhalten:</p> <p>Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die schalltechnische Untersuchung im Rahmen des Bebauungsplans vor allem deswegen wesentlich günstigere Lärmwerte als die benannte Untersuchung Dr. Müller ergeben hat, weil in letztgenannter die Lärmschutzwand entlang der Bahnstrecke noch nicht berücksichtigt war.</p> <p>Zu Gewerbegeräuschen:</p> <p>Es ist zunächst festzuhalten, dass entgegen der Ausführungen der Einwender durch einen 24-Stunden-Betrieb keine relevanten Verkehrslärmeinwirkungen auftreten. Nutzungen auf Betriebsgrundstücken im Geltungsbereich sind einer Geräuschkontingentierung unterworfen, durch welche die Einhaltung der zulässigen Werte sichergestellt ist. Die Verkehrsanbindung des Geltungsbereichs erfolgt ausschließlich auf der von der Ortslage abgewandten Seite an die B 36. Die mit Blick auf Geräuschemissionen durch gewerbliche Nutzungen im geplanten Sondergebiet festgesetzte Geräuschkontingentierung, war stets Bestandteil des Bebauungsplans. Damit ist sichergestellt, dass von den künftigen Betriebsgrundstücken im Geltungsbereich keine unzulässigen Geräuschemissionen an den umliegenden schutzbedürftigen Nutzungen verursacht werden. Die hierbei zugrunde gelegte Gebietseinstufung entspricht der rechtlichen wie tatsächlichen Situation. Gebiet 5 ist gemäß der vorhandenen Wohn- und Gewerbenutzungen als Mischgebiet eingestuft worden. Gebiet 6 ist gem. Bebauungsplan und anhand der vorherrschenden Nutzung als Gewerbegebiet eingestuft worden. Die zulässigen Wohnnutzungen dort sind ausschließlich als dem Gewerbebetrieb zugeordnete Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie Betriebsinhaber und Betriebsleiter genehmigt. Aufbauend auf der durchgeführten schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan wurde ein umfassendes Schallschutzkonzept entwickelt und im Bebauungsplan festgesetzt. Zur Sicherstellung eines angemessenen Schutzes der nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzungen vor den Gewerbelärmeinwirkungen der im geplanten Sondergebiet zulässigen Nutzungen erfolgt für den Tag- und Nachtzeitraum die Festsetzung einer Geräuschkontingentierung gemäß DIN 45691 „Geräuschkontingentierung“ vom Dezember 2006. Der Nachweis, dass die festgesetzten Geräuschkontingente eingehalten werden, erfolgt durch eine Prüfung nach DIN 45691:2006-12, Abschnitt 5 im Baugenehmigungsverfahren. Ebenso ist die Anlage und Aufrechterhaltung eines dauerhaften Lärmschutzes im Baugenehmigungsverfahren sicherzustellen bzw. unterliegt im Weiteren der Kontrolle der Gewerbeaufsicht. Durch die Festsetzung einer Geräuschkontingentierung gemäß DIN 45691 werden die von dem geplanten Son-</p>	

II. Öffentlichkeit	Eingang / Rücklauf	Anregungen, Bedenken, Hinweise	Wertung / Konsequenzen für den Bebauungsplan	Beschlussvorschlag
		<p>unzulässig, wie der Verzicht auf weitergehende Schallschutzmaßnahmen. Soweit in der Planzeichnung und in den textlichen Festsetzungen Schallschutzmaßnahmen nach §9 Abs.1 Nr.24 BauGB festgesetzt wurden, ist die Formulierung schon unbestimmt. Was ist mit „gegenüberliegender Wohnbebauung“ gemeint? Warum wird auf eine zwingende Festsetzung zusätzlichen Schallschutzes in Ziff. 8.2 verzichtet? Der erkannte Lärmkonflikt wird nicht zu Gunsten der Nachbarschaft gelöst.</p> <p>Das Schallgutachten nimmt die festgesetzte Fassadenbegrünung unter Ziff. 6.9.1 nicht in den Fokus. Inwieweit die Fassadenbegrünung zu einer Verminderung des gewünschten Schallschutzes durch die unter Ziff. 8.1 festgesetzte hochschallabsorbierende Außenwandkonstruktion erfolgt, ist nicht geprüft. Ggf. steht die – wünschenswerte – Fassadenbegrünung im Widerspruch zu den gewünschten Schallschutzziele.</p> <p>Nach Maßgabe des Gutachtens Gerlinger & Merkle vom 09.07.2013 erhöhen sich die Lärmbelastigungen/ der Pegel für die Häuser in der ersten Reihe der Werderstraße trotz hochabsorbierender Schallschutzmaßnahmen um ca. 1,5 dB(A). Gleichwohl setzt der Satzungsgeber als Maximalmaß denkbarer Pegelerhöhung 2,0 dB(A) zulässige reflektionsbedingte Pegelerhöhung fest. Dies vernachlässigt den Schutzanspruch der benachbarten Wohnbauanlagen, die seit vielen Jahren stehen.</p> <p>Es fehlt an Festsetzungen, die nutzerverhaltensbedingtes Schallpotential (Schlagen von Türen, Ladeklappen, etc.), welche der Schallgutachter mit Aufweckwerten wesentlich überschreitenden Geräuschspitzen ermittelt hat, abfedern. Dabei ist von vornherein damit zu rechnen, dass bedingt durch die gewünschte Nutzung die errechneten Spitzenpegel von 120 dB(A) tags wie nachts erreicht werden können. Solches ist mit Rücksicht auf die Nähe zur vorhandenen Bebauung und die vorhandene Vorbelastung unzulässig.</p> <p>Zusammenfassend ist festzuhalten, dass ein nächtlicher Betrieb und ein Betrieb sieben Tage die Woche aus Lärmschutzgründen ausscheidet.</p>	<p>dergebiet ausgehenden Geräuschemissionen so begrenzt, dass die Summe aller Gewerbelärmeinwirkungen, d.h. Betriebsgeräuschen aus den kontingentierten Gebieten an den nächstgelegenen stöempfindlichen Nutzungen in der Umgebung des Plangebiets (Planwerte) nicht zu Überschreitungen der jeweiligen Immissionsrichtwerte nach TA Lärm bzw. der Orientierungswerte nach Beiblatt 1 DIN 18005 führt. Bei dieser Vorgehensweise wird im Bebauungsplan eindeutig geregelt, welche Gewerbelärmeinwirkungen Vorhaben in den kontingentierten Gebieten an den nächstgelegenen stöempfindlichen Nutzungen in der Umgebung verursachen dürfen. Im Zuge der Baugenehmigung ist für das jeweilige Bauvorhaben nachzuweisen, dass die durch diese Anlagen hervorgerufenen Geräusche nicht zu einer Überschreitung der Emissionskontingente führen. Durch welche baulichen oder organisatorischen Maßnahmen, wie z.B. Lärmschutzbauwerke oder Regelungen zu Betriebszeiten die Einhaltung der zulässigen Emissionskontingente sichergestellt wird, ist ebenfalls im Baugenehmigungsverfahren für das konkrete Bauvorhaben nachzuweisen. Die Kontingentierung erfolgt für den „worst case“. Bei den Festsetzungen der Emissionskontingente wird davon ausgegangen, dass in den benachbarten Gebieten eine Geräuschvorbelastung vorhanden ist. Die Geräuschvorbelastung ist nicht genau bekannt. Nach Ziffer 3.2.1 der TA-Lärm kann die Bestimmung der Geräuschvorbelastung entfallen, wenn die durch die Anlage verursachten Geräuschimmissionen die Immissionsrichtwerte in den benachbarten Gebieten um mind. 6 dB(A) unterschreiten. Die festgesetzten Emissionskontingente sind so ausgelegt, dass die Immissionsrichtwerte in den Bezugsgebieten um 6 dB(A) unterschritten werden. Mit den nun festgesetzten Emissionskontingenten im Sondergebiet können Nutzungen verwirklicht werden, die in einem Gewerbegebiet aufgrund ihrer Geräuschemissionen nicht ohne Weiteres zulässig wären. Auch die Wohnnutzung im Wohnhaus Deck wurde berücksichtigt.</p> <p>Zu Verkehrsgeräuschen: Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Verkehrsgeräusche ursächlich ausschließlich durch den Betrieb der Strecke 4020 der DB AG verursacht werden. Weitergehend wurden die Geräuschemissionen des Schienenverkehrs betrachtet, die von einer zulässigen Bebauung auf Grundlage des vorliegenden Bebauungsplans in Richtung der Ortslage Durmersheim reflektiert werden können. Zum Schutz der im Einwirkungsbereich der Reflektion des Schienenverkehrslärms liegenden schutzbedürftigen Wohnnutzungen wurden diese zunächst in der schalltechnischen Untersuchung ermittelt. In Vorentwurf und Entwurf des Bebauungsplans wurde jeweils eine Regelung dahingehend aufgenommen, die eine Ausbildung der Fassaden an den bahnungsgewandten Seiten von baulichen Nutzungen im Geltungsbereich mit hochschallabsorbierenden Oberflächen vorsah. Gemäß Beschluss des Gemeinderates wurde der ursprüngliche, vom Gutachter als geeignet vorgeschlagene Wert der schallabsorbierenden Wirkung von 8 auf 11 dB(A) erhöht und festgesetzt. Ein weitergehender Wirkungsgrad der Schallabsorption darüber hinaus ist technisch auch nicht zu verwirklichen. Damit wurde das Ziel verfolgt, die weitreichendste Schutzwirkung für die benachbarte Wohnbebauung zu ermöglichen. Weiter wurde dabei, um gewisse Spielräume für die spätere Bebauung i.S. der Wirtschaftlichkeit und der Baufreiheit zu gewähren, festgesetzt, dass für einen repräsentativ gewählten Immissionsort eine reflektionsbedingte Pegelerhöhung 2 dB(A) nicht übersteigen darf. In den weitergehenden Überlegungen zur Planung und unter Würdigung der Äußerungen hierzu in Stellungnahmen im Rahmen der öffentlichen Auslegung, hat die Gemeinde Durmersheim durch den Gutachter eine weiter vertiefende Untersuchung des Sachverhaltes durchführen lassen. Untersucht wurde die Veränderung dieser Situation unter Berücksichtigung der geplanten Bebauung, also mit Reflexionswirkung hieraus. Die nachfolgend dargestellten Ergebnisse wurden im geänderten Bebauungsplanentwurf zugrunde gelegt und berücksichtigt. Hierfür wurden die Streckenbelegungszahlen der DB AG für die Strecke 4020 der Jahre 2012/2013 und der Prognose für 2025 herangezogen. Die anhand der Verkehrszahlen mit Hilfe eines digitalen Geländemodells ermittelten Beurteilungspegel durch Schienenverkehrslärm liegen für beide Zeiträume ohne die geplanten Bebauung an allen relevanten Immissionsorten unterhalb der Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) am Tag. Berücksichtigt als Immissionsorte wurden die Obergeschosse und die darunter liegenden Geschosse.</p> <p>Im untersuchten Zeitraum 2012/2013 liegen die Beurteilungspegel bei 2 Immissionsorten bereits heute oberhalb der Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) in der Nacht. Durch das Vorhaben erfolgt ausschließlich am Immissionsort IO3 und nur im Dachgeschoss eine Erhöhung um 0,1 dB(A) auf 60,5 dB(A). Am Immissionsort IO9 erhöht das Vorhaben die bestehenden Pegel nicht weiter. Der höchste Pegel beläuft sich dabei aufgrund der Nähe zum Bahnübergang, an dem derzeit keine Lärm-</p>	

II. Öffentlichkeit	Eingang / Rücklauf	Anregungen, Bedenken, Hinweise	Wertung / Konsequenzen für den Bebauungsplan	Beschlussvorschlag
			<p>schutzwand besteht, auf 64,3 dB(A). An allen anderen Immissionsorten werden bei Umsetzung der Planung weiterhin Pegel unter der genannten Schwelle von 60 dB(A) erreicht.</p> <p>Im untersuchten Zeitraum 2025 werden die Beurteilungspegel an den Immissionsorten IO2-4 und 8-11 bereits ausschließlich durch den gesteigerten Zugverkehr auch ohne Umsetzung der Planung die Schwelle von 60 dB(A) rechnerisch überschreiten. An den Immissionsorten IO3, IO8, IO10 und IO11 erhöht sich der Pegel durch die Reflexionen des Schienenverkehrs an der Halle um maximal 0,1 dB(A), am IO 11 im Obergeschoss auch um 0,2 dB(A).</p> <p>Die Pegeldifferenzen zwischen den beiden untersuchten Fällen mit und ohne Bebauung, also die relevante Veränderung der Schalleinwirkungen an den nächstgelegenen Immissionsorten zeigen an 5 von 11 Immissionsorten Erhöhungen zwischen 0,1 und 0,2 dB(A) und bewegen sich damit in einem für das menschliche Gehör nicht wahrnehmbaren Bereich. An zwei Immissionsorten verändern sich die Pegel nicht, so auch nicht am IO 9. An zwei Immissionsorten sind im Planfall sogar Minderungen der Schalleinwirkungen zwischen 0,1 bis 0,5 zu erwarten. Den Berechnungen ist zu entnehmen ist, dass sich der Pegel des Schienenverkehrslärms durch die Reflexionen an der Halle an den Gebäuden an der Werderstraße rechnerisch um maximal bis zu 0,7 dB(A) erhöhen wird, allerdings jeweils weit unterhalb der Schwelle der Gesundheitsgefahr von 60 dB(A) nachts. Diese Pegelerhöhung liegt unterhalb des Werts von 1 dB(A), welche laut Bayr. Landesamt für Umwelt eine gerade noch hörbare Pegelerhöhung darstellt. Der Beurteilungspegel wird allein durch das erhöhte Schienenverkehrsaufkommen (im Vergleich zwischen Stand 2012/2013 und 2025) ohne Berücksichtigung der Reflektionen an der Halle um 7,4 bis 7,8 dB(A) erhöht. Damit ist festzuhalten, dass durch das Vorhaben selbst keine bzw. keine weiteren Überschreitungen der Schwelle der Gesundheitsgefahr verursacht werden.</p> <p>Weiterhin ist anzumerken, dass bei der schalltechnischen Untersuchung i.S: eines konservativen Ansatzes nicht berücksichtigt wurde, dass mit der Beseitigung der vorhandenen Bahnübergänge nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke der DB AG die derzeit bestehenden Lücken der Lärmschutzwand geschlossen werden können. Ebenfalls unberücksichtigt blieb, ob im Zuge der freiwilligen Lärmsanierung durch die DB AG an den relevanten Immissionsorten bereits passiver Schallschutz durch den Einbau entsprechender Schallschutzfenster verwirklicht wurde.</p> <p>Die bisherige Regelung der textlichen Festsetzungen, dass durch ggf. erforderliche schallreflektierende Flächen, z.B. aus Brandschutzgrünen Pegelerhöhungen um bis zu 2,0 dB(A) zulässig sein sollten, wird nicht mehr Bestandteil des Bebauungsplans. In Anbetracht der Ergebnisse der erneuten gutachtlichen Bewertung nach nochmaliger schalltechnischer Betrachtung, kann und muss an der Festsetzung eines bestimmten, maximalen Erhöhungspegels nicht mehr festgehalten werden, weil die reflexionsbedingte Pegelerhöhung aufgrund physikalischer Gesetzmäßigkeiten sich auch bei Zunahme des Schienenverkehrslärms nicht verändern wird und mit maximal 0,7 dB(A) niedriger als erwartet ist. Mit der nun getroffenen Regelung, dürfen bis zu 1% der Fassadenfläche der der Bahnstrecke 4020 (Streckenabschnitt Forchheim-Bietigheim bei Industriestraße Durmersheim) zugewandten Fassaden der Außenwände von baulichen Anlagen mit nicht hoch schallabsorbierenden Eigenschaften ausgeführt werden. Wie die Berechnungen zeigen, ergibt sich durch diese keine Erhöhung des Reflexionsschalls (Unterschied < 0,1 dB(A)).</p> <p>Die Fassadenbegrünung und die Schallschutzziele in Ziff. 8.1 sind nach erneuter Überprüfung aus der fachlichen Sicht des Lärmgutachters nicht sicher nebeneinander vollzugsfähig. Dementsprechend wird im überarbeiteten Entwurf auf die Fassadenbegrünung an der Bahnstrecke verzichtet. Dies wurde im Rahmen der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung überprüft; die ausfallende Fassadenfläche wird durch einen geringen Anteil Fassadenbegrünung an den übrigen Wandflächen sowie durch den Bodenwert der Maßnahmenfläche M5 aufgefangen.</p> <p>In der schalltechnischen Untersuchung wurde gleichfalls nachgewiesen, dass mit der geplanten Erschließung von den Fahrten von und zu den zukünftigen Betriebsgrundstücken im Geltungsbereich keine unzulässigen Verkehrslärmeinwirkungen an den schutzbedürftigen Nutzungen in der Ortslage von Durmersheim ausgehen werden.</p> <p>Auch unter Betrachtung der Gesamtlärsituation aus Verkehr und Gewerbe wird für 2012/20013 und prognostisch für 2025 festgestellt, dass die direkt von den als zulässig festgesetzten Nutzungen abgestrahlten und in der Nachbarschaft einwirkenden zulässigen Immissionen aufgrund der Kontingentierung um 6 dB(A) unter dem Immissionsrichtwert und somit deutlich um mind. 6-18 dB(A) unter der Gesamtbelastung liegen. Der Anteil des Vorhabens am Gesamtlärm ist somit untergeordnet.</p>	

II. Öffentlichkeit	Eingang / Rücklauf	Anregungen, Bedenken, Hinweise	Wertung / Konsequenzen für den Bebauungsplan	Beschlussvorschlag
		<p>3. Das Maß der baulichen Nutzung wird in Ziff. 2.1 mit einer Grundflächenzahl von 0,7 festgelegt und damit unterhalb der Obergrenzen nach §17 Abs.1 BauNVO. Gleichzeitig wird unter Ziff. 2.2 ein Ausnahmetatbestand für die in §19 Abs.4 S.1 BauNVO bezeichneten Anlagen, als Garagen, Stellplätze und Zufahrten, Nebenanlagen und letztlich Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche geschaffen, mit der eine Versiegelung bis zu einer GRZ von 0,9 (also 90% der Gesamtgrundstücksfläche) zugelassen werden soll. Auch diese Regelung stellt ausgehend von der Zielsetzung der Bauleitplanung, einen Logistikbetrieb zuzulassen, einen Etikettenschwindel dar. Denn es ist bereits heute absehbar, dass von der Ausnahmeregelung Gebrauch gemacht werden muss für die beabsichtigte Nutzung der Flächen für Speditionsbetriebe. Dann aber liegt keine Ausnahme i.S. d. §19 Abs.4 BauNVO vor. Jedermann weiß, dass ausgehend von der gewünschten Nutzung der Grundstücksflächen für einen Speditionsbetrieb eine hohe Verdichtung der Zufahrten und Parkflächen benötigt wird, also eine entsprechende vollflächige Versiegelung, weil andernfalls die Zufahrten und Abstellflächen nicht für den Logistikbetrieb nutzbar sind. Die schweren Achslasten und Scherkräfte bei einer Nutzung der Grundstücksfläche für LKW-Nutzung führen dann dazu, dass 90% der Grundstücksfläche versiegelt werden. Dem jedenfalls hat die SPD-Fraktion ausweislich der Mitteilung im Gemeindeanzeiger 31/2013 gerade nicht zustimmen wollen. Der Planentwurf deckt deshalb elementare Gesichtspunkte, die die SPD-Fraktion in ihrer eigenen Stellungnahme an die Verwaltung zum Ziel gemacht hat, gerade nicht ab.</p> <p>Gleichermaßen verhält es sich bei der Regelung unter Ziff. 2.3, nach der untergeordnete technische Nebenanlagen auf bis zu 5% der Dachflächen zulässig sein sollen, also umgerechnet bei dem vorgesehenen völlig überdimensionierten Baufenster insgesamt 1.250 m², die bis zu einer noch mit der Zielsetzung des Bebauungsplanes vereinbar oder gar gewünscht.</p> <p>4. Auch wenn die ursprünglich vorgesehene Bauhöhe von 17,00 m nicht mehr Grundlage der Satzung werden soll, sondern eine Bauhöhe von 12,50 m zugelassen wird - dies jedoch auf einer Länge von 250,00 m - ist von vornherein nach wie vor mit einer nicht hinnehmbaren Auswirkung auf das gesamte Orts- und Landschaftsbild zu rechnen. Die Bauhöhe entspricht in etwa einem Wohngebäude mit vier Vollgeschossen und 40 Grad geneigtem Satteldach. Die Blickbeziehungen von der Werderstraße zum Schwarzwald werden durch diesen massiven Baukörper vollständig abgeschnitten. Dies stellt insbesondere aufgrund der vorgesehenen enormen Länge des Baukörpers eine nicht mehr hinnehmbare Einflussnahme auf die nähere Umgebung der betroffenen baulichen Anlagen dar. Ein solcher wesentlicher optischer Eingriff bedarf entsprechender Ausgleichsmaßnahmen in Bezug auf die Länge des vorgesehenen Bauwerkes. Solches wird durch Satzung nicht gewährleistet, was sich insbesondere an der Regelung nach Ziff. 3.4 und den Planabsichten, die darin zum Ausdruck kommen, ergibt. Die umliegenden Häuser werden durch einen solchen Baukörper in unerträglicher Weise eingemauert. Ein Baukörper derartigen Ausmaßes lässt jegliche gebotene Rücksichtnahme missen, verstellt den Blick auf die Höhenzüge des Schwarzwaldes für alle benachbarten Grundstücke vollständig und verschandelt das Orts- und Landschaftsbild.</p>	<p>Insgesamt ist festzustellen, dass damit seitens der Plangeberin unter Beachtung aller relevanten Lärmquellen ein weitestgehender Schutz der angrenzenden Nutzungen gewährleistet wird. Insbesondere mit Blick auf die Reflektionswirkungen wird Lärmschutz für Geräusche betrieben, die ursächlich dem Bahnverkehr zuzuschreiben sind. Maßnahmen und Festsetzungen darüber hinaus, sind nicht ersichtlich und nicht erforderlich.</p> <p>Zu 3. Bei der maßgeblichen Regelung handelt es sich um eine ausnahmsweise Zulässigkeit, die der entsprechenden rechtlichen Anforderungen zur Anwendung unterliegt. Ein wie in der Stellungnahme dargestelltes, zwingendes von der Ausnahme Gebrauch machen mit dem Ziel, immer jeweils 90% der jeweiligen Grundstücksflächen zu versiegeln, ist auch mit Blick auf die als zulässige festgesetzten Nutzungen nicht nachvollziehbar. In der Sitzung des Gemeinderats vom 3.12.2013 wurde seitens der SPD-Fraktion klargestellt, dass alle ihre Forderungen berücksichtigt worden sind.</p> <p>Die Regelung dient der technischen Umsetzung baulicher Maßnahmen. Selbst sofern die als zulässig festgesetzte Flächengröße ausgeschöpft werden sollte, sind hieraus keine nicht nur unwesentlichen Auswirkungen ersichtlich, die eine anderweitige Beurteilung der Situation erforderlich machen würde.</p> <p>Zu 4. Mit der reduzierten zulässigen Gebäudehöhe und den festgesetzten Begrünungsmaßnahmen sind unabhängig von der zukünftigen Bebauung mit einem oder mehreren Gebäuden keine unverträglichen Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild zu erwarten. Überdies besteht kein Anspruch auf Erhalt von Blickbeziehungen. Von der erneuten baulichen Inanspruchnahme der vormals bereits industriell genutzten Flächen war auszugehen. Die Planung führt, wie in den gutachtlichen Untersuchungen modelliert und dargestellt, zu zusätzlichen Verschattungen. Die bauordnungsrechtlich relevanten Abstandsflächen werden aber eingehalten. Insofern kann ein "Einmauern" durch die Planung nicht erkannt werden. Ein explizites Recht auf Besonnung besteht darüber hinaus nicht. Die hier zur Beurteilung heran gezogenen Anforderungen an die Mindestbesonnung (der DIN 5034-1 für Wohnungsbauvorhaben) werden an allen beurteilungsrelevanten Punkten sicher eingehalten. Gleichwohl hat die Plangeberin den Gutachter aufgefordert, seine Untersuchungsergebnisse insbesondere mit Blick auf den festgesetzten Wall und seine Begrünung erneut zu betrachten. Im Ergebnis vom November 2013 ist festzuhalten, dass sich auch hieraus keine Beeinträchtigungen der benachbarten Wohnnutzung in Bezug zu Wohn- und Aufenthaltsräumen ergeben, die eine Änderung der Planung erforderlich machen würden. Eine Veränderung der Besonnungssituation für das auf dem Nachbargrundstück vorhandene Schwimmbecken ist hierbei gemäß der angelegten, geeigneten Kriterien der DIN 5034-1 nicht relevant. Dabei ist auch zu beachten, dass der Gutachter hierbei für eine Betrachtung auf der sicheren Seite weiterhin die bisherige Gebäudehöhe von 14 m zugrunde gelegt hat. Da hierdurch bereits die maßgeblichen Anforderungen betreffend Mindestbesonnung eingehalten werden, ist dies bei der nun festgesetzten maximal zulässigen Gebäudehöhe von 12,50 m erst recht der Fall. Überdies ist zu berücksichtigen, dass für das hier maß-</p>	

II. Öffentlichkeit	Eingang / Rücklauf	Anregungen, Bedenken, Hinweise	Wertung / Konsequenzen für den Bebauungsplan	Beschlussvorschlag
		<p>5. Die Regelung für Flächen von Stellplätzen und Garagen ist in sich unstimmg. Einerseits werden Tiefgaragenparkgeschosse unter der Geländeoberfläche ausgeschlossen, was dazu führt, dass entsprechende Stellplatzflächen oberirdisch anzulegen sind. Gleichzeitig werden in der Planzeichnung keinerlei Stellplatzflächen ausgewiesen. Es verbleibt deshalb nur bei der Verpflichtung die baurechtlich notwendigen Stellplätze nach §37 LBO im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen. Dies ist bei den bereits allseits bekannten Störungen durch LKWs, die auf ihren Abladezeitpunkt warten und/oder Ruhezeiten einzuhalten haben, ein offensichtliches Regelungsdefizit, das ausweislich der Mitteilung im Gemeindeanzeiger 31/2013 gerade nicht gewollt war. Durch diese Regelung wird ein Konfliktpotential geschaffen, statt ein vorhersehbarer Konflikt gelöst.</p> <p>Die Regelung unter Ziff. 4.3 der Festsetzungen, wonach im Geltungsbereich eine ausreichende Anzahl an LKW-Stellplätzen für Ruhezeiten und Ruhepausen innerhalb oder außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen vorzusehen ist, ist rechtlich unwirksam. Sie nutzt nicht das hierfür zur Verfügung stehende bauplanungsrechtliche Instrumentarium. Stellplatzflächen sind planungspflichtig will die Gemeinde sicherstellen, dass derartige Stellplatzflächen in ausreichender Zahl vorhanden sind, weil sich nur so sicherstellen lässt, dass die erforderliche Anzahl und Größe an Stellplatzflächen verwirklicht werden kann. Dies setzt voraus, dass von den Festsetzungsmöglichkeiten für derartige Flächen nach §9 Abs.1 Nr.4, 22 BauGB Gebrauch gemacht wird, was im konkreten Fall gerade nicht der Fall ist. Für die Festsetzungen nach Ziffer 4.3 fehlt es an der Ermächtigungsnorm. Stellplatzflächen sind als Stellplatzflächen in der Plankarte auszuweisen unter Anwendung der hierfür planungsrechtlich vorgegebenen Mittel. Ein bloßer verbaler Beschrieb in der Form, wie er im Satzungsentwurf enthalten ist, ist rechtlich unwirksam, weil er nicht zur Verfügung stehenden Mittel nach §9 BauGB nutzt und deshalb ohne Rechtsgrundlage steht. Ohne entsprechende Ermächtigungsnorm sind derartige Regelungen jedoch nichtig.</p> <p>Verbleibt die Satzung in dieser Form, wie der bereits erkannte Konflikt einer Vielzahl von LKWs, die ihren Standort im Plangebiet nicht finden, weil keine ausreichenden Stellplatzflächen für die Allgemeinheit zur Verfügung stehen oder Parkflächen im Zweifel privat sind, nicht bewältigt.</p> <p>Es ist nichts Neues und durch vielfältige Presseberichterstattung belegt, dass ein Speditionsbetrieb naturgemäß mit erheblichen Belästigungen einhergeht. Solches hängt nicht nur mit der geringen Zahl an Stellplatzflächen für LKW-Fahrer entlang der Autobahnen zusammen, sondern auch mit dem Verzicht auf die planerische Ausweisung entsprechender Flächen im Bereich der LKW-Verkehr verursachenden Betriebe. Das Speditions-geschäft ist zwischenzeitlich international. Gerade deshalb übernachten die Fahrer von LKWs aufgrund der Ruhezeiten sehr häufig in ihren LKWs vor oder in der Nähe des Abladestandortes. Dies führt dazu, dass nicht nur die LKWs in der Winterzeit laufen, um entsprechende Wärme in der Kabine vorzuhalten oder in der Sommerzeit laufen, damit die Klimaanlage die Kabine entsprechend kühlen kann. Sind im Bereich der Standorte keine Waschgelegenheiten und Toiletten vorhanden, lösen menschliche Bedürfnisse naturgemäß entsprechende Folgewirkungen aus. Dies wird anderorts dadurch geklärt, dass für entsprechende Waschgelegenheiten und Toiletten gesorgt wird und ausreichend Stallplatzflächen für LKWs zur Verfügung stehen. Sonst werden sich diese LKWs nicht nur im dortigen Gewerbegebiet, sondern im gesamten Ortsteil</p>	<p>gebliche Nachbargrundstück eine Baugenehmigung zu Wohnzwecken ausschließlich für eine betriebsbezogene Wohnnutzung in einem Gewerbegebiet erfolgt ist. Insofern sind hier weitergehende Einschränkungen hinzunehmen als in einem Wohngebiet. Insbesondere darf hierdurch die weitere gewerbliche Entwicklung der Gemeinde nicht eingeschränkt werden. Insgesamt überwiegen für die Gemeinde die Vorteile der Wiedernutzung ehemaliger Industrieflächen vor einer Inanspruchnahme bisher unversiegelter Flächen.</p> <p>Zu 5. Nach erneuter rechtlicher Prüfung wird auf die bisherige Regelung in der textlichen Festsetzung Nr. 4.3 verzichtet. In der geänderten Entwurfsfassung des Bebauungsplans wird im Geltungsbereich nun eine private Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Lkw-Stellplätze für Ruhezeiten/ Ruhepausen“ festgesetzt. Damit kann u.a. im Betrieb gewährleistet werden, dass auf Flächen im Geltungsbereich bzw. auf Betriebsgrundstücken zukünftiger Nutzer auch Ruhezeiten eingehalten werden können. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Problematik der Stellplatzsituation durch geeignete Nachweise im Baugenehmigungsverfahren gelöst werden kann. Hier sind die entsprechenden Nachweise in Abhängigkeit von der beantragten Nutzung zu führen. Der Stellplatznachweis ist eine gesetzliche Anforderung des baden-württembergischen Bauordnungsrechtes, dessen Anforderungen im Baugenehmigungsverfahren geprüft werden und denen der Antragsteller genügen muss. Der Bebauungsplan umfasst mit dem festgesetzten Sondergebiet ausreichende Flächenkapazitäten für die Anlage von Stellplätzen.</p> <p>Die Gemeinde Durmersheim als Plangeberin darf nicht zuletzt in gewissen Maßen auch darauf vertrauen, dass sich das Fahrpersonal ordnungsrechtlich einwandfrei verhält.</p>	

II. Öffentlichkeit	Eingang / Rücklauf	Anregungen, Bedenken, Hinweise	Wertung / Konsequenzen für den Bebauungsplan	Beschlussvorschlag
		<p>wiederfinden, weil Ladezeiten und Ruhezeiten nicht immer miteinander vereinbar sind und insbesondere auch nicht die Fläche zum Abstellen der LKWs zur Verfügung steht. Deshalb ist es gerade auch nicht damit getan, lediglich das Baurecht für derartige Stallplatzflächen zu schaffen und darauf zu vertrauen, dass im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens die Dinge geklärt werden, Solches ist im Baugenehmigungsverfahren nicht mehr klärbar, weil ein Genehmigungsanspruch unter engen Voraussetzungen besteht und zusätzliche Auflagen nicht geschaffen werden können. Derartige Dinge sind flankierend durch einen städtebaulichen Vertrag abzusichern, weil andernfalls die Missstände, die heute bereits sichtbar sind (vgl. die Situation in den Nachbargemeinden), nicht beseitigt werden. Wenn die Gemeinde an dieser Stelle nicht für ausreichende Stellplatzflächen sorgt und sich die Herstellung dieser Stellplatzflächen vertraglich verankern lässt, ist die Sache nicht mehr steuerbar. Dies führt dann zu Auseinandersetzungen im Vollzug. Beherrschbar wird dies auch durch ordnungsrechtliche Maßnahmen nicht.</p> <p>6. Die Regelung zur Bauweise hat der Gesetzgeber nicht ohne Grund in §22 Abs.2 BauNVO auf eine Länge eines Baukörpers von 50,00 m beschränkt. Ziff.3 der Satzung regelt abweichend hiervon eine Ausnahmebestimmung. Durch die vorgesehenen Baufelder ist ein geschlossener Baukörper mit 250,00 m Länge zulässig. Die Regelung nach Ziff. 3.4, wonach Vor- und Rücksprünge von mind. 1,00 m bei einer Außenwandlänge von 80,00 m vorzusehen sind, um eine Gebäudegliederung zu erhalten, kann nur als Placebo bezeichnet werden. Ein Vor- und Rücksprung von 1,00 m bei einer zulässigen Gebäudelänge von 250,00 m wird nicht sichtbar werden. Warum fordert der Gemeinderat an dieser Stelle keine Verbesserung, wenn es schon bei einer Gebäudelänge von 250,00 m verbleiben soll? Aus der Begründung des Bebauungsplanes ergibt sich gerade nicht, dass ein Gebäude mit einer Länge von 250,00 m Länge und 12,50 m Höhe erforderlich ist, um einen Logistikbetrieb zu ermöglichen. Warum verzichtet der Gemeinderat auf gängige und übliche städtebauliche Instrumente, die in qualifizierter Form sicherstellen, dass das Ortsbild und Landschaftsbild gewahrt wird?</p> <p>7. Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen für die ausweislich der Bebauungsplanbegründung aufgrund der Flächengröße und hohen Versiegelungsdicht ausgelösten sehr hohen Konflikte bzgl. der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes werden durch die vorgesehenen grünordnerischen und landespflegerischen Festsetzungen nicht ausgeglichen. Unklar bleibt auch, weshalb die als Fläche 1 vorgesehene Ausgleichsfläche (Wallschüttung) nicht bis zur Industriestraße vorgesehen wird. Auf diese Art und Weise wäre eine deutliche Verbesserung zu dem unmittelbar benachbart stehenden Wohngebäuden auf Flst.-Nr. 5173/1, Leonharder Weg 1, genauso möglich, wie für das auf der gegenüberliegenden Seite, Flst.-Nr. 5011, liegende Wohngebäude. Gleichzeitig würde mit dieser Wallschüttung ausgeschlossen, dass sich Schleichverkehr in Richtung Bahnstraße entwickelt, der seinen Weg in den Ortskern findet.</p> <p>8. Die fehlenden Festsetzungen zum Lichtimmissionsschutz machen die Satzungsregelung nicht nur wegen der unmittelbaren Nähe zum benachbarten Wohnhaus auf Flst.-Nr. 5173/1 fehlerhaft, sondern auch wegen der benachbarten Bebauung entlang der Werderstraße. Hinzu kommt, dass die zu erwartende großflächige Beleuchtung (vgl. Notwendigkeiten der Verkehrssicherung) erheblichen Einfluss auf den nächtlich vorhandenen Insektenbestand haben wird. Der Verzicht auf entsprechende Regelungen stellt sich auch als nicht vereinbar mit naturschutz-</p>	<p>Zu 6. Der Bebauungsplan ermöglicht grundsätzlich die Errichtung eines langen Gebäudes, setzt aber keine Mindestgrößen fest, d.h. auch die Errichtung kleinere Gebäude ist zulässig. Mit den gewählten Regelungen zum Maß der Nutzung und zur Bauweise wird die erforderliche Flexibilität zur Ansiedlung der gewünschten Nutzungen geschaffen.</p> <p>Zu 7. Gemäß fachgutachlichem Beitrag mit Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung werden gerade keine hohen Konflikte bewirkt und im Zusammenwirken aller vorgeschlagenen und umgesetzten - auch planexternen - Maßnahmen ein Ausgleich erreicht. Seitens der Unteren naturschutzbehörde wird dazu festgestellt: "Die vorgeschlagenen Maßnahmen M1 bis M5 sind geeignet die Eingriffe in Natur und Landschaft vollständig zu kompensieren und das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz zu vermeiden." Die benannte Fläche dient u.a. als Rettungszuwegung und der fußläufigen Erreichbarkeit. Eine Zu- und Abfahrt von hier als Regelbetrieb ist nicht vorgesehen.</p> <p>Zu 8. Der Bebauungsplan enthält folgenden Hinweis: "Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ist für das konkrete Bauvorhaben zur Vermeidung bzw. Minimierung von Blendwirkungen eine lichttechnische Planung vorzulegen. Dabei sind insbesondere folgende Minderungs- und Optimierungsmaßnahmen zu berücksichtigen: Bei der Beleuchtung der Außenfassaden sind zu vermeiden: Frei brennende Leuchtmittel und direkt nach außen gerichtete Beleuchtungssysteme, Projektionen aus Gebäuden auf umliegenden Grundstücke, dynamische Beleuchtungen (blinkende Installationen, Farb-</p>	

II. Öffentlichkeit	Eingang / Rücklauf	Anregungen, Bedenken, Hinweise	Wertung / Konsequenzen für den Bebauungsplan	Beschlussvorschlag
		<p>fachlichen und artenschutzrechtlichen Regelungen dar.</p> <p>9. In diesem Zusammenhang zu nennen ist auch der nahezu vollständige Verzicht auf bauordnungsrechtliche Festsetzungen. Diese beschränken sich auf die bloße Festlegung von flachgeneigten Dächern, den Ausschluss von Anlagen für den Mobilfunkbetrieb und die Beschränkung von Fremdwerbeanlagen. Damit sind beispielsweise großdimensionierte, das 14,50 m hohe Gebäude überragende Werbeanlagen jeglicher Art, auch in beleuchteter Form, zulässig. Will die Gemeinde Zustände wie in den USA? Insbesondere sind derartige nächtliche Lichtimmissionen für die unmittelbar benachbarte Wohnbevölkerung unzumutbar.</p> <p>10. Der Bebauungsplan wird als Angebotsbebauungsplan entwickelt, sodass bei der vorgesehen völlig überdimensionierten Gebäudekubatur von einer angenommen vollen Ausnutzung der Festsetzungen im Rahmen der planerischen Abwägung auszugehen ist. Bislang ist durch das Verkehrsgutachten nicht belegt, auf welchen Basisdaten die vom Verkehrsgutachter errechneten Verkehrsströme beruhen. Aufgrund der Festsetzungen des Bebauungsplanes ist, dies scheint auch beabsichtigt zu sein, ein großdimensioniertes Hochregallager zulässig, das von einem oder mehreren Logistikdienstleistern betrieben wird. An- und Abfahrtsverkehr wird sich deshalb maßgebend nach der voraussichtlichen Art der eingelagerten Güter, der Umschlaghäufigkeit, dem Systemkonzept, der Palettenkapazität, dem LKW-Füllgrad und der Leistungsfähigkeit der evtl. zusätzlich sich ansiedelnden Fertigungsanlagen bestimmen. Ausgehend von dem gewünschten 24-Stunden-7-Tage-Betrieb muss deshalb von maximalem Lagerumschlag ausgegangen werden, damit die Verkehrsströme entsprechend abgeschätzt werden können. Aus dem Verkehrsgutachten ergibt sich nicht, anhand welcher Kriterien der Verkehrsgutachter den Verkehr ermittelt hat. Demzufolge sind und können die Bewegungsdaten, die der Verkehrsberechnung und letztlich damit auch der Schallberechnung zugrunde liegen, nicht richtig sein. Zusammenfassend lässt sich deshalb an dieser Stelle festhalten, dass die Verkehrsuntersuchung keineswegs das maximal größte Verkehrsvolumen zugrunde liegt, demzufolge die Leistungsfähigkeit der Straßenbeziehungen genauso wenig sicher ist, wie die richtige Berechnung des dadurch generierten Schalls. Hier zeigt sich erneut die Problematik der Anwendung eines Angebotsbebauungsplanes. Warum wird die Satzung nicht umgestellt auf einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan, bei dem derartige Dinge vollständig und rechtssicher abgeleitet werden?</p>	<p>wechsler etc.). Parkplatzbeleuchtung: Bei der Parkplatzbeleuchtung sind die Immissionsrichtwerte der Leitlinie zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen ("Licht-Leitlinie") des Länderausschusses für Immissionsschutz vom Mai 2000 zugrunde zu legen. Flora, Fauna und Himmelsaufhellung: Die Ausleuchtung von Grundstücksflächen sollte, z.B. durch den Einsatz von Abschirmungen/Blenden, in den unteren Halbraum erfolgen. Es werden Lampen mit wirkungsarmen Lichtstromspektren sowie mit Mindestschutzart IP 43 (kein Eindringen von Insekten in den Leuchtkörper) empfohlen."</p> <p>Zu 9. Die getroffenen Regelungen werden seitens der Gemeinde Durmersheim mit Blick auf die als zulässig festgesetzten Nutzungen als ausreichend angesehen. Sie ist im Hinblick auf ihre "Städtebaupolitik" unter Beachtung des Immissionsschutzes und des Naturschutzes auch nicht gezwungen, weitergehende bauordnungsrechtliche Festsetzungen zu treffen. Im Übrigen ist im Baugenehmigungsverfahren die Rücksichtnahme auf die bestehende Bebauung zu prüfen. Daneben sind die dargestellten Großwerbeanlagen mit Beleuchtung geradezu untypisch für die ausschließlich als zulässig festgesetzten Speditions- und Logistiknutzungen im Sondergebiet. Diese sind gerade nicht auf die Sichtbarkeit zu Werbezwecken angewiesen, da sich die Anlagen nicht wie z.B. im Einzelhandel an den Endverbraucher richten. Gemäß den Hinweisen zum Bebauungsplan ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens für das konkrete Bauvorhaben zur Vermeidung bzw. Minimierung von Blendwirkungen eine lichttechnische Planung vorzulegen (vgl. die Ausführungen zu Nr. 8 dieser Stellungnahme). Daher kann auf weitergehende Regelungen verzichtet werden. Mobilfunkanlagen sind in Mischgebieten, Dorfgebieten, sowie in Gewerbe- und Industriegebieten planungs- und immissionsschutzrechtlich grundsätzlich zulässig. Der Ausschluss von Mobilfunkanlagen setzt ein Mobilfunkkonzept voraus und zwar für das gesamte bebaute Gemeindegebiet. Ausschlussfestsetzungen sind (nur dann) zulässig, wenn zugleich und positiv zulässige Standorte festgelegt werden.</p> <p>Zu 10. Die Auswirkungen auf die zukünftige Verkehrssituation wurde im Rahmen der weiteren Ausarbeitung der Planung mittels gutachtlicher Untersuchung unter Einbeziehung des RP Raststatt auf Grundlage der zu diesem Zeitpunkt dann maßgeblichen Verkehrsmengendaten auf bestehenden Straßen ermittelt, bewertet und berücksichtigt. Der Verkehrsgutachter hat einen realistischen Belastungsansatz mit einer eher hohen Auslastung des Plangebietes gewählt. Da zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht feststeht, welche konkreten Betriebe sich ansiedeln, bildet der Ansatz eines "Speditionsbetriebes" aus fachlicher Sicht des Verkehrsgutachters eine intensive Nutzung des Plangebiets plausibel ab. Die verkehrstechnische Untersuchung zur Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen berücksichtigt die werktägliche Grundbelastung und hier insbesondere die vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde. Eine Überprüfung der Dimensionierung von Verkehrsanlagen wird grundsätzlich für die höher anzusetzenden Werktagsbelastungen durchgeführt. Dauerzählungen zeigen, dass an Wochenenden sowie Feiertagen von teilweise deutlich geringerem Verkehrsaufkommen auszugehen ist. Sofern der Nachweis der werktäglichen Abwickelbarkeit des Vorhabens nachgewiesen werden konnte, kann auch davon ausgegangen werden, dass für alle weiteren Tage mit geringeren Verkehrsbelastungen eine hinreichende Leistungsfähigkeit vorhanden ist. Aus den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 2010 sowie des Verkehrsmonitorings des Bundes und der Länder kann abgeleitet werden, dass der durchschnittlich tägliche Verkehr im Zuge der B 36 ca. 91 % der Werktagsbelastungen beträgt. Die Verkehrsbelastungen an Sonn- und Feiertagen liegen nochmals darunter. Entsprechend HBS 2009, dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen erfolgte zudem eine Überprüfung, dass der zur Verfügung stehende Stauraum und die resultierenden Wartezeiten die Besonderheiten des Schwerlastverkehrs ausreichend berücksichtigen. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung ein maximaler Spitzenstundenfaktor von 10 % angesetzt wurde, wohingegen aus zur Verfügung stehenden Unterlagen (VerBau 2012, Dr. Bosserhoff, Wiesbaden) der Faktor für Lkw > 12,0 t für Speditionsbetriebe im 24 h-Betrieb während der nachmittäglichen Spitzenstunde für den Allgemeinverkehr zu ca. 6 % angegeben wird. Somit wurde die Besonderheit des Schwerlastverkehrs und insbesondere der Lastzüge angemessen für die Berech-</p>	

II. Öffentlichkeit	Eingang / Rücklauf	Anregungen, Bedenken, Hinweise	Wertung / Konsequenzen für den Bebauungsplan	Beschlussvorschlag
		<p>11. Letztlich ist durch den vorgesehenen, für Ausgleichszwecke erforderlichen Erdwall und dessen Bepflanzung, sowie durch das großdimensionierte Gebäude mit einer erheblichen Verschattungssituation insbesondere in den Wintermonaten zu rechnen. Es ist nicht ersichtlich, dass hier die berechtigten Belange der betroffenen Anwohner in der gebotenen Form Berücksichtigung gefunden haben. Nur weil der Grundstückseigentümer des Plangebiets eine für seine Zwecke maximale Ausnutzung des Grundstückes wünscht, dürfen die Belange der Nachbarschaft nicht zurückgesetzt werden. Mit entsprechendem Mehrabstand und Verkleinerung des Bauvolumens wird sichergestellt, dass die infolge des geplanten Vorhabens resultierende Verschattung erträglich wird. Auch in dieser Hinsicht wird deshalb Umplanung und Abrücken von den Bestandsbaulichkeiten eingefordert.</p> <p>Der hohe Versiegelungsgrad führt ferner dazu, dass sich das Kleinklima im unmittelbaren Umfeld deutlich ändern wird. Geplanter Baukörper und versiegelte Flächen heizen sich an Strahlungstagen stark auf. Dem wird durch die vorgesehene Planung nicht im ausreichenden Maße Rechnung getragen, weil die Durchlüftung infolge der zulässigen Baukörperlänge von 250,00m ausgeschlossen ist. Die durch iMA Richter & Röckle ermittelten Ergebnisse finden keinen Einfluss in der Planung, sondern sollen lediglich dazu dienen, die vorhandene Planung rechtfertigen. Dies sollte den Gemeinderat jedoch nicht hindern, die erkannte Problematik durch Änderung der Bauleitplanung auch unter diesem Gesichtspunkt zu lösen.</p> <p>12. Die vom Umweltgutachter vorgeschlagenen Maßnahmen zur Vermeidung von stark störenden Eingriffen ins Landschaftsbild werden durch die Satzung nicht umgesetzt. Insoweit kann beispielsweise auf die unter Ziff. A 5.5 vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung von Lichtimmissionen verwiesen werden. Der Verzicht hierauf ist angesichts des vorgesehenen 24-Stunden-7-Tage-Betrieb mit Rücksicht auf die hochwertigen Umweltgüter und die benachbarte Wohnbebauung unzulässig.</p> <p>13. Entsprechendes gilt unter naturschutzfachlichen und artenschutzfachlichen Gesichtspunkten. Die Empfehlungen des Fachgutachters zur Sicherung des Erhaltungszustandes betroffener Arten finden keinen Eingang in die Satzung und sollen offensichtlich auch nicht durch städtebaulichen Vertrag abgesichert werden. Der Verzicht auf die entsprechende rechtliche Verankerung ist rechtswidrig.</p>	<p>nung der Staulängen berücksichtigt. Da das zukünftige Verkehrsaufkommen aufgrund des noch unbekanntes ansiedelnden Betriebs noch nicht hinreichend sicher abgeschätzt werden kann, wurden statistische Grunddaten Dr. Bosserhoff, Wiesbaden, für Speditionsbetriebe angesetzt, wobei hier ein erhöhter jedoch realistischer Wert des werktäglichen Schwerverkehrsaufkommens angenommen wurde. Die Abschätzung der Verkehrsströme im Verkehrsgutachten erfolgte nach aktuellem Kenntnisstand und beschreibt einen hohen jedoch realistischen Belastungsansatz. Grundsätzlich wird auch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen und der Untersuchung der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität nicht die maximale Spitzenstunde über den Jahresverlauf angesetzt, sondern die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke MSV zu Grunde gelegt. Die MSV (maßgebliche stündliche Verkehrsstärke) ist entsprechend HBS die 30. stärkste Stunde im Jahr, für die eine Leistungsuntersuchung zur Bemessung der Infrastruktur durchgeführt wird. Diese Vorgehensweise ist auch grundsätzlich vom Straßenbaulastträger akzeptiert und beschreibt die gängige Vorgehensweise bei derartigen Maßnahmen. Es kann auch sein, dass deutlich weniger Schwerverkehrsfahrzeuge durch den zukünftigen Speditionsbetrieb, insbesondere große Lkw und Lastzüge, entstehen werden, als dies in der Untersuchung angesetzt wurde.</p> <p>Zu 11. Mit der reduzierten zulässigen Gebäudehöhe und den festgesetzten Begrünungsmaßnahmen sind unabhängig von der zukünftigen Bebauung mit einem oder mehreren Gebäuden keine unverträglichen Auswirkungen auf die Verschattungssituation zu erwarten. Überdies besteht kein Anspruch auf Besonnung über die bauordnungsrechtlichen Regelungen hinaus. Von der erneuten baulichen Inanspruchnahme der vormals bereits industriell genutzten Flächen war auszugehen. Die erforderlichen Abstandserfordernisse des Bauordnungsrechtes werden eingehalten. Gemäß Ergebnis der gutachtlichen Überprüfung der Verschattungssituation liegen "die Besonnungszeiten weit über den Anforderungen der DIN 5034-1". Weiter wird ausgeführt, dass "keine weiteren Maßnahmen erforderlich" sind. Ergänzend wird auf die Ausführungen zu 4. verwiesen.</p> <p>Der Bebauungsplan enthält Festsetzungen zur umfangreichen Dachbegrünung als wirksamste Maßnahme für das lokale Kleinklima. Weitere gutachtliche Empfehlungen sind als Hinweise in den Bebauungsplan aufgenommen worden. Nicht nur unwesentliche Änderungen des Kleinklimas durch die Umsetzung des Bebauungsplans oder Fernwirkungen - insbesondere auf den Ostrand von Durmersheim - sind gem. der im Gutachten durchgeführten Modellrechnungen nicht zu erwarten. Es existieren keine rechtlich verbindlichen Grenz-, Richt- oder Leitwerte. Insofern sind weitergehende Maßnahmen nicht erforderlich.</p> <p>Zu 12. Auf die o.a. Ausführungen zu 8. wird verwiesen.</p> <p>Zu 13. Die Absicherung aller aus natur- und artenschutzfachlicher erforderlicher Maßnahmen erfolgt, soweit nicht bereits im Bebauungsplan verankert, über einen städtebaulichen Vertrag. Dieser ist nicht Bestandteil der Bebauungsplanunterlagen. Auf die o.a. Ausführungen zu 7. wird verwiesen.</p>	

II. Öffentlichkeit	Eingang / Rücklauf	Anregungen, Bedenken, Hinweise	Wertung / Konsequenzen für den Bebauungsplan	Beschlussvorschlag
		<p>14. Letztlich ist die Planzeichnung in den Bereichen sonstiger Planzeichen fehlerhaft. Der dortige Beschrieb, dass es sich bei der blau eingerahmten Fläche um die planfestgestellte Bundesstraße handelt, dürfte gleichermaßen fehlerhaft sein. Insgesamt mag das Vorhaben noch einmal ernsthaft überdacht und im Minimum an die entsprechenden rechtlichen Erfordernisse angepasst werden.</p>	<p>Zu 14. Die planfestgestellt Bundesstraße B36 wurde u.a. nach Abstimmung mit dem Amt für Flurneuordnung bei der Kreisverwaltung Rastatt korrekt in der Planzeichnung berücksichtigt.</p>	
<p>3.</p>	<p>13.9.2013 / 17.9.2013</p>	<p>Da dies nun die vorerst letzte Möglichkeit für uns ist, unsere Einwände gegen die neue Bebauung des Mosergeländes vorzubringen, möchten wir dies natürlich noch einmal schriftlich tun. Die Bebauung durch ein Logistikzentrum erscheint uns auch nach den langen Ausführungen, die wir verfolgt haben nicht sinnvoll! Die Argumente dafür waren für uns zu wenig einsichtig, gehen komplett über die Bürger hinweg, schaden dem Image und der Atmosphäre des Dorfes – für uns gibt es keine Möglichkeit, das zu akzeptieren. Wie wichtig dieser Platz für Aurelis ist, war ja deutlich zu merken (wenn man so schnell mal 20.000,00 Euro zulegt, als die Debatte um die Finanzierung des renaturierten Weges ging!). Wir als Nichtgeschäftsleute folgern daraus, dass entweder der Verkaufspreis zu niedrig angesetzt war, oder es ein Gelände ist, das auch für andere Unternehmen interessant gewesen wäre. Aber da es offensichtlich nun so ist, dass das Projekt, auch gegen erheblich Widerstände in der Bevölkerung, wie von Anfang an geplant durchgeführt wird und es nunmehr nur noch um Schadensbegrenzung gehen kann, sollten wir versuchen, den doch in Grenzen zu halten. Es wird ständig über Dezibel gesprochen, von denen niemand irgendwelche gemessenen Daten vorgelegt hat. Wir fordern zumindest eine langfristige Lärm-messung (z.B. über ein Jahr) jetzt und dann nach dem Bau des „Giganten“. Es wurde uns versprochen, dass es max. 2 dB lauter würde – aber wie sollen wir das nachprüfen, wenn es keine Messung von vorher gibt? Nur dann können wir, die Bürger (die Gemeinde Durmersheim?) hinterher agieren und auf eventuelle Nachbesserungen oder Änderungen pochen. Oder dann gleich wegziehen, denn laut genug ist es jetzt schon. Die Aufgabe unseres Heimatstandorts hier ist dank der Vorgehensweise der Gemeinde jedenfalls plötzlich zum Thema geworden.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Zur Stärkung der Funktion Durmersheims als Kleinzentrum besteht das Erfordernis der Ansiedlung von gewerblich-industriellen Betrieben zur Schaffung eines erhöhten und diversifizierten Arbeitsplatzangebots sowie zur Stärkung der lokalen Wirtschaft. Das ehemalige Moser-Areal eignet sich aufgrund seiner verkehrsgünstigen Lage und durch die Vermeidung der Neuinanspruchnahme von Flächen für die Reaktivierung als Sondergebiet. Im Bereich der östlichen Ortslage der Gemeinde Durmersheim bildet der Bebauungsplan „ehem. Moser-Areal“ den Lückenschluss zwischen den sich bereits in der Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen „Gewerbeflächen Ost“ und „Industriebrachen Gewerbeflächen Ost“ sowie des rechtkräftigen Bebauungsplans „Bahnübergang Malscher Straße“. Im Übrigen ist das Gelände durch die vorhandenen Fundamente und Bodenplatten der Moser-Gebäude bereits heute weitgehend versiegelt. Damit erfolgt eine Widernutzung von Flächen vor einer Neuinanspruchnahme. Für die angestrebte Nutzung durch Betriebe der Logistikbranche sprechen unter anderem die marktseitige Nachfrage nach solchen Flächen und die damit verbundene konkrete Möglichkeit der gewerblichen Entwicklung Durmersheims, auch im Arbeitsplatzbereich. Diese Nachfrage besteht derzeit für andere gewerbliche Nutzungen nicht in ausreichendem Umfang. Des Weiteren sind für solche Nutzungen die Gewerbegebiete / Flächen in den Bereichen Südlich der Malscher Straße, Gewerbeflächen Ost und Ehemaliges Deck-Areal vorgesehen. Mit der Ansiedlung von Logistiknutzungen kann aufgrund der Nachfrage nach solchen Flächen das Gewerbesteueraufkommen für die Gemeinde unmittelbar erhöht werden. Dies betrifft keine Regelungsinhalte des Bebauungsplans. Mit dem vorgelegten Entwurf des Bebauungsplans sind viele Anregungen der frühzeitigen Beteiligung berücksichtigt worden, z.B. hinsichtlich Gebäudehöhe und Schallschutz. Mit den Festsetzungen des Bebauungsplans zur Geräuschkontingentierung und zur Beschaffenheit von baulichen Anlagen, hier den Fassaden, werden eindeutige Anforderungen definiert, deren Umsetzung im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen ist und Bestandteil von Baugenehmigung wird. Die Einhaltung obliegt der Überwachung durch die Aufsichtsbehörden.</p>	<p>Änderungen des Bebauungsplans sind nicht erforderlich.</p>