

T

Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH  
Olgastr. 63, 89073 Ulm

Stadt Ulm  
z. Hd. Wulf Englert  
Münchener Straße 2

89070 Ulm

Stempel	
11.05.2011	
HA	II
Z.G.A.	

WF: SNG IV erf

Ihre Referenzen Herr Englert, Ihr Schreiben vom 05.05.2011  
Ansprechpartner PTI22 PB5; Fabian Weiblen  
Durchwahl +49 731 100-86507  
Datum 09.05.2011  
Betrifft Bebauungsplan "Wohnquartier Marchtalerstraße"

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Zusendung ihrer Planunterlagen zu o.g. Bauvorhaben.  
Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als  
Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG - hat die  
Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte  
und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter  
entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen  
abzugeben.

Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:

Unsere Stellungnahme vom 20.12.2010 gilt unverändert weiter.

Wir bitten Sie, uns über Beginn und Ablauf bei einer eventuellen Baumaßnahme so  
früh wie möglich, mindestens 16 Kalenderwochen vor Baubeginn, schriftlich zu  
informieren, damit wir unsere Maßnahmen mit Ihnen und den anderen  
Versorgungsunternehmen rechtzeitig koordinieren können.

Diesbezügliche Informationen richten Sie an unsere örtlich zuständige PTI. Die  
Anschrift lautet:

Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH  
Technische Infrastruktur Niederlassung Südwest  
PTI 22 Ulm, PB 5  
Olgastr. 63  
89073 Ulm

Hausanschrift Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH  
Postanschrift Technische Infrastruktur Niederlassung Südwest, Olgastr. 63, 89073 Ulm  
Telekontakte Olgastr. 63, 89073 Ulm  
Konto Telefon +49 731 100-0, Telefax +49 731 73928, Internet www.telekom.de  
Postbank Saarbrücken (BLZ 590 100 66), Kto.-Nr. 24 858 668  
IBAN: DE1 7590 10066 0024858668, SWIFT-BIC: PBNKDEFF  
Aufsichtsrat Dr. Steffen Roehn (Vorsitzender)  
Geschäftsführung Dr. Bruno Jacobfeuerborn (Vorsitzender), Albert Matheis, Klaus Peren  
Handelsregister Amtsgericht Bonn HRB 14190, Sitz der Gesellschaft Bonn  
USt-IdNr. DE 814645262



Datum 09.05.2011  
Empfänger  
Blatt 2

oder Telefon (0731) 100-86507.

Mit freundlichen Grüßen

i. V.

Peter Mangold

i. A.

Fabian Weiblen

Stadt Ulm				
Haar, Industrie				
Stadtplanung, Umwelt				
und Bauen				
Eing. 18. MAI 2011				
HA	RI	U	V	
Z.B.A.				

Anlage 5.2 zu GD 293/11

Zusammen  
für eine  
bessere Umwelt



SWU Netze GmbH Postfach 3867 89028 Ulm

Stadt Ulm  
SUB I - Eng  
89070 Ulm

SWU Netze GmbH  
Karlstraße 1  
89073 Ulm

Planung Anlagen und Netze  
N 11  
Rolf Herrmann/Sabine Schneider  
Telefon 0731 / 166-1830  
Telefax 0731 / 166-1809  
rolf.herrmann@swu.de

12.05.2011

## Vorhabenbezogener Bebauungsplan "Wohnquartier Marchtalerstr., Ulm

hier: Stellungnahme der SWU Netze GmbH im Rahmen der Anhörung  
der Träger öffentlicher Belange nach 3 § 4 BauGB

- Einspruch -

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie bereits mit unserer Stellungnahme vom 16.12.2010 mitgeteilt, befinden sich neben der bekannten Erdgas-Reglerstation auch Hochdruck- und Niederdruckleitungen für Erdgas, Steuer-, LWL und Mittelspannungskabel, Schutzrohre und eine Trinkwasserhauptleitung (DN 300) im ausgewiesenen Erschließungsbereich der neuen Straße und des geplanten Verkehrsgrün.

Die SWU möchten deshalb darauf hinweisen, dass sowohl die gesetzliche wie auch vertragliche Verpflichtung mit der Stadt Ulm besteht, die Bewohner jederzeit und sicher mit Energie und Trinkwasser zu versorgen. Zur Erfüllung dieser Aufgaben sind die SWU als Versorgungsunternehmen für ihre Versorgungsanlagen auf Trassen in öffentlichen Verkehrsflächen angewiesen. In den Konzessionsverträgen, wie auch in Wegerechtsvereinbarungen ist das Recht auf selbständige und ungefährdete Trassen für die unterirdischen Versorgungsleitungen und die dem Bestand und der Betriebssicherheit dienenden Recht festgelegt.

Die technischen Regeln, wie z. B. die DVGW-Arbeitsblätter für den Bau und Betrieb von Versorgungsleitungen G 4652 oder G 472, aber auch in den Normen der DIN 19630 oder 1998, hat der Anspruch auf gesicherte und jederzeit zugängliche Leitungstrassen, konsequent seinen Niederschlag gefunden.

Dabei gilt der Grundsatz, die Trassen von unterirdischen Versorgungsanlagen sind von Überbauungen, Anschüttungen, Bepflanzungen usw. freizuhalten – um den im Interesse der zu gewährleistenden Versorgungssicherheit durchzuführenden Betrieb der Anlagen frei von Beeinträchtigungen und Gefährdungen durch äußere Einwirkungen zu ermöglichen.

Im Namen und Auftrag der SWU Energie GmbH.

Ein Unternehmen der  
SWU Energie GmbH  
Internet: www.swu.de  
E-Mail: info@swu.de

Geschäftsführer:  
Wolfgang Rabe

Vorsitzender des Aufsichtsrats:  
Jürgen Schäffner  
Amtsgericht Ulm HRB Nr. 5068  
Ust.-ID-Nr. DE239005709

Bankverbindung:  
Sparkasse Ulm  
Kto.-Nr. 21038130  
BLZ 630 500 00



Die Änderung der bisherigen Baumstandorte im Bebauungsplan, ist aus Sicht der SWU nicht ausreichend. Das grundsätzliche Problem der direkt bzw. unmittelbar an die Versorgungsleitung angrenzend geplanten Baumpflanzungen ist unverändert und kann von der SWU nicht akzeptiert werden.

Die SWU möchten darauf hinweisen, dass die vorhandene Gasreglerstation im Flst. 799/2 auch weiterhin erforderlich bleibt. Das Grundstück selbst befindet sich im Eigentum der SWU Netze und wurde auch mit Stand vom 28.10.2009 im Bebauungsplan als festgesetzte Fläche für Versorgungsanlagen – Zweckbestimmung Gas, planungsrechtlich gesichert.

Der „neu“ im Bebauungsplan ausgewiesene Standort der Gasreglerstation ist technisch möglich. Die SWU werden hier aktiv, wenn eine schriftliche Auftragserteilung zur Umsetzung und Kostentragung vom Investor für diese Reglerstation vorliegt.

Im Vorfeld derartiger Überlegungen, muss darauf hingewiesen werden, dass hier mit nicht unerheblichen Kosten zu rechnen ist.

Wie im aktuellen Bebauungsplan dargestellt und bereits genannt, entstehen massive Berührungspunkte zwischen SWU-Hauptleitungsbestand und dem dargestellten Ausbaubereich (Baumstandorte).

Die geplanten Baumstandorte werden von der SWU deshalb weiter abgelehnt. Der SWU-„Einspruch“ vom 16.12.2010 bleibt bestehen.

Wir bitten um Beachtung und frühestmögliche Information zu weiteren Abläufen.

Freundliche Grüße

SWU Netze GmbH

i. V.

  
Hans-Peter Peschl

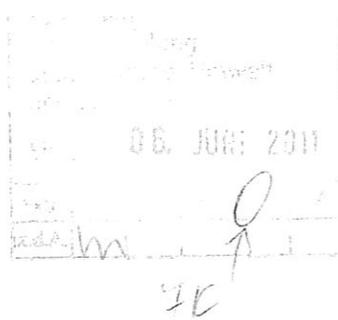
i. A.

  
Florian Meier

Im Namen und Auftrag der SWU Energie GmbH.

A small, handwritten mark or signature in the bottom right corner of the page.

Entsorgungs-Betriebe  
Atz/Hu



Ulm, 31.05.2011  
Nst.: 6625

## SUB I

### **Öffentliche Auslegung vorhabenbezogener Bebauungsplan „Wohnquartier Marchtalerstraße“**

Ihr Schreiben vom 9.12.2010 (SUB 611-32 – Wulf Englert)

#### Abwasserwirtschaft (Abt I):

Die geplante Baumreihe zwischen Bahnlinie und neuer Straße liegt im Bereich eines vorhandenen Mischwasserkanals DN 400. Aufgrund der geringen Tiefenlage des Kanals ist auf die Baumreihe zu verzichten oder diese zu verlegen. Alternativ kann ein neuer privater Kanal (Vorhabenträger ist der einzige Nutzer/Anschlussnehmer) in die geplante Fahrbahn vom Vorhabenträger geplant und gebaut werden. Hierfür wäre mit VGV/VP als Straßenbaulastträger eine Vereinbarung über die Verlegung eines privaten Kanals in öffentlicher Verkehrsfläche und den Anschluss der Straßenentwässerung abzuschließen. Nach einer groben Kostenschätzung ist für die Verlegung des Kanals mit Baukosten von ca. 75.000,- Euro zu rechnen

Etwaige Entwässerungsleitungen innerhalb des Plangebiets sind als private Leitungen zu planen und zu unterhalten. Hausanschlussleitungen an den öffentlichen Kanal sind im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens zu beantragen. Bestandsunterlagen des öffentlichen Kanals können bei den Entsorgungs-Betrieben der Stadt Ulm angefordert werden.

#### Abfallwirtschaft (Abt. II):

Im Baugenehmigungsverfahren sind die Lagerstandorte für Abfallbehälter nachzuweisen. Eine Lagerung auf der öffentlichen Verkehrsfläche ist nicht zulässig.

Die Räum- und Streupflicht für die Wege mit den Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit innerhalb des Plangebiets obliegt den Eigentümern bzw. Anwohnern.

Wir bitten Sie, uns über Änderungen an den Planunterlagen zu informieren bzw. bei einem weiteren Auslegungsverfahren erneut zu beteiligen.

  
Atzbacher



IHK Ulm | Postfach 24 60 | 89014 Ulm

Stadt Ulm  
SUB  
Münchner Strasse 2  
89070 Ulm

Standortpolitik

Stadt Ulm Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt und Baurecht				
Eing. 29. JUNI 2011				
HA	II	III	IV	V
z.d.A.				

*Gu*  
*ff*  
*PF 808 IV*

27. Juni 2011

### Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Wohnquartier Marchtalerstraße“ Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Industrie- und Handelskammer Ulm nimmt im Anhörungsverfahren gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zum oben genannten vorhabenbezogenen Bebauungsplan - auf Grundlage der vorliegenden Unterlagen - folgendermaßen Stellung:

Für die Existenzsicherung des Gewerbebetriebs im Regerweg 8 ist eine störungsfreie Zufahrt auch mit schweren Lastkraftwagen (bis 40 t) sicherzustellen. Durch die Planung und Neubebauung entfällt die bislang notwendige Wende- und Rangiermöglichkeit auf der gegenüberliegenden Zufahrt zur ehemaligen Schwabengarage. Aus diesem Grund muss geklärt werden, ob das Wenden durch die Verbreiterung der Marchtaler Straße und ein Rückwärtseinfahren in das Grundstück möglich ist. Vor den weiteren Verfahrensschritten ist daher der vorgeschlagene Fahrversuch durchzuführen. Nach diesem müssen eventuell die Straßenquerschnitte angepasst werden. Sollte der Fahrversuch mit schweren Lastkraftwagen negativ ausfallen, so müsste auf Höhe des Flurstücks 830/5 im östlichen Plangebiet ebenfalls ein Fahrrecht zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt werden, um für den Betrieb eine Wende-möglichkeit zu schaffen. Hierzu könnte eine vom Regerweg aus befahrbare niveaugleiche Einfahrt angedacht werden.

Die heranrückende Wohnnutzung ist auf einen entsprechenden Immissionsschutz (Lärm) angewiesen, was zu Konflikten mit dem vorhandenen Gewerbebetrieb führen kann. Die Darlegung wichtiger Belange für die Standortsicherung des Betriebes hat eine zentrale Bedeutung. Der Betrieb hat die Vorgaben der TA Lärm für Mischgebiete in Beziehung zum geplanten Wohngebiet zu beachten. Jedoch muss dem vorhandenen Gewerbebetrieb für seine Standortsicherung eine zukünftige Betriebserweiterung als Mehrschichtbetrieb (Drei-Schicht-Betrieb) ermöglicht werden. Aufgrund der geplanten hohen städtebaulichen Verdichtung der Wohnbebauung im Plangebiet kann davon ausgegangen werden, dass dies zu Problemen zwischen den unterschiedlichen Nutzungen führt. Daher sollten für die geplanten Wohnungen im östlichen Planungsgebiet am Regerweg passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) vorgesehen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Simon Pflüger

Dipl. Geograph Simon Pflüger  
Standortpolitik

Tel. 0731 / 173-230  
Fax 0731 / 173-174  
pflueger@ulm.ihk.de

Industrie- und Handelskammer Ulm  
Olgastraße 95-101, 89073 Ulm  
Postfach 2460, 89014 Ulm  
www.ulm.ihk.de



GEMEINSAM FÜR  
**FACHKRÄFTE**  
bilden IHK-Jahresthema 2011  
beschäftigen

**REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG**

LANDESAMT FÜR GEOLOGIE, ROHSTOFFE UND BERGBAU  
Albertstraße 5 - 79104 Freiburg i. Br., Postfach, 79095 Freiburg i. Br.

E-mail: [abteilung9@rpf.bwl.de](mailto:abteilung9@rpf.bwl.de) - Internet: [www.rpf.bwl.de](http://www.rpf.bwl.de)  
Tel.: 0761/208-3000, Fax: 0761/208-3029

Stadt Ulm  
Hauptabteilung Stadtplanung,  
Umwelt, Baurecht  
Münchner Straße 2  
89073 Ulm

Freiburg i. Br., 01.07.11  
Durchwahl (0761) 208-3046  
Name: Dr. Georg Seufert  
Aktenzeichen: 2511 // 11-03634

**Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**

**A Allgemeine Angaben**

**Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 114/21 für das geplante  
Allgemeine Wohngebiet "Wohnquartier Marchtalerstraße" auf der Gemarkung der  
Stadt Ulm  
(TK 25: 7525 Ulm-Nordwest)**

Ihr Schreiben Az. SUB-Eng vom 05.05.2011

Anhörungsfrist 30.06.2011

Anlässlich der Offenlage des o.g. Planungsvorhabens verweisen wir auf unsere früheren  
Stellungnahmen (Az. 2511//09-11358 v. 12.01.10 bzw. Az. 2511//10-10017 v. 28.12.10)  
zur Planung.

Die dortigen Ausführungen gelten sinngemäß auch für die modifizierte Planung.

Im Original gezeichnet

Dr. Georg Seufert

## Heim-Kamm, Brigitte (Stadt Ulm)

---

**Von:** Bürgerservice Bauen (Stadt Ulm) im Auftrag von Englert, Wulf (Stadt Ulm)  
**Gesendet:** Montag, 18. Juli 2011 07:51  
**An:** Heim-Kamm, Brigitte (Stadt Ulm)  
**Betreff:** WG: BPL Wohnquartier Marchtalerstraße, TÖB-Anhörung

Zur Info  
Wulf

---

**Von:** Thiem, Wolfgang (RPT) [mailto:Wolfgang.Thiem@rpt.bwl.de]  
**Gesendet:** Dienstag, 28. Juni 2011 13:09  
**An:** Englert, Wulf (Stadt Ulm)  
**Betreff:** BPL Wohnquartier Marchtalerstraße, TÖB-Anhörung

Sehr geehrter Herr Englert,

Vielen Dank für die erneute Beteiligung des Referats Denkmalpflege als Träger öffentlicher Belange im Rahmen des im Betreff genannten Verfahrens.

Gemäß Ihres Anschreibens ist der Hinweis auf die archäologische Fundstelle in der Begründung des B-Planes aufgeführt. Vielleicht habe ich es überlesen, aber leider konnte ich diesen besagten Hinweis nicht finden. Insofern bitten wir darum, eben diesen Hinweis - falls er wirklich noch fehlt - gem. unserer Stellungnahme vom 11.01.2011 noch aufzunehmen.

Der Hinweis auf die Regelungen des § 20 DSchG ist dankenswerterweise bereits enthalten.

Mit freundlichen Grüßen

Wolfgang Thiem

Regierungspräsidium Tübingen  
Ref. 26 - Denkmalpflege  
Tel: 07071/757-2473  
Fax: 07071/757-2431  
Alexanderstraße 48  
72072 Tübingen  
E-Mail: [Wolfgang.Thiem@rpt.bwl.de](mailto:Wolfgang.Thiem@rpt.bwl.de)

24. Juni 2011

Stadt Ulm  
Hauptabteilung Stadtplanung  
Umwelt, Baurecht

U l m

Stadt Ulm				
Hauptabteilung				
Stadtplanung, Umwelt und Baurecht				
Eing. 27. JUNI 2011				
1	2	3	4	5

Betreff: Bauvorhaben Marchtalerstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

da ich bei der letzten Diskussion Mitte Mai 2011, das oben genannte Bauvorhaben betreffend, nicht anwesend sein konnte, habe ich in die beim Baurechtsamt vorliegenden Unterlagen nochmals Einsicht genommen. Beim Modell stellte ich gegenüber der ursprünglichen Anordnung der Gebäude entlang der Sackgasse Silcherweg 6, 8, 10 und 12 keinerlei Veränderung fest. Es sind dort nach wie vor 2-, 3- und 4-geschossige Häuser platziert.

Solchen Plänen muß ich mich energisch widersetzen, denn diese Höhe beeinflusst ganz wesentlich die Lichtverhältnisse für alle Wohnungen im erwähnten Bereich des Silcherwegs und das nicht nur während der Winterzeit, sondern das ganze Jahr über. Daß uns nur ein paar wenige Sonnenstunden zugestanden werden sollen, halte ich schon für eine Zumutung-- Anliegern, die zum Teil schon seit Jahrzehnten hier wohnen !!

Ich schlage vor, die geplanten Giganten nicht so nahe zur Straßenkante, sondern etwas zurückversetzt vorzusehen, so gäbe es mehr Spielraum und folglich hätten wir mehr Licht. Uns wäre damit sehr viel geholfen.

Ich richte also die dringende Bitte an Sie, haben Sie Verständnis für unsere Situation und schöpfen Sie Ihre Möglichkeiten aus, unseren berechtigten Anliegen gerecht zu werden.

Besten Dank und

freundliche Grüße

Stadt Ulm					
Hauptabteilung					
Stadtplanung, Umwelt und Baurecht					
Eing. 28. JUNI 2011					
HA I	II	III	IV	V	
z.B.A.					

*Handwritten signature*

MF: SM IV

An die Stadt Ulm  
Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht  
Münchnerstraße 2  
89073 Ulm

26.06.2011

### Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Wohnquartier Marchtalerstraße“

Sehr geehrte Damen und Herren,

die in der Anlage formulierten Einwendungen beziehen sich auf den mit leichten Veränderungen vorgestellten Bebauungsplan. Wir bitten, diese zur Kenntnis zu nehmen und bei der weiteren Beratung zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

1 Anlage

## **Einwendungen gegen den vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Wohnquartier Marchtalerstraße“ – veränderte Fassung**

Zu der veränderten Fassung des geplanten Bauvorhabens erheben wir Einwendungen, da auch durch die eingebrachten Veränderungen die Lebensqualität der ansässigen wie auch künftigen Bewohner des Stadtgebietes Gaisenberg / Unterer Michelsberg langfristig gefährdet und stark eingeschränkt werden.

Die in einer dritten Informationsveranstaltung vorgestellten Veränderungen des Bebauungsplanes haben die von uns Bürgern im Januar eingebrachten Einwendungen in nicht ausreichendem Maße berücksichtigt.

### **Charakter der Bebauung**

An dem Charakter der Bebauung, der sich an einer innerstädtischen Verdichtung orientiert wurde nichts verändert. Die nach Norden hin angrenzenden zwei- bis dreigeschossigen Bauten in lockerer Bauweise werden in keinsten Weise aufgegriffen. Hingegen schiebt sich die geplante Bebauung wie ein Riegel zwischen nördliche lockere Bauweise und die viergeschossigen Bauten der Jahrhundertwende südlich der Brenzbahn. Die hohe Verdichtung mit 110 Wohneinheiten und die immer noch große Höhe tragen dazu bei. Es werden nunmehr lediglich maximal 5 Geschosse angegeben. In Wirklichkeit kommt das ebenerdige Parkgeschoss dazu sowie die auf dem obersten Stockwerk sich befindenden Dachgärten. In Wahrheit muss man also von mindestens sechs einhalb Stockwerken sprechen.

Die maximale Höhe der geplanten Gebäude liegt deutlich über denjenigen der nördlich angrenzenden Wohnblocks im Silberweg. Insofern ist eine Aufnahme der Topographie des Michelsbergs, insbesondere die Wahrnehmbarkeit der Hanglage nach wie vor deutlich beeinträchtigt.

### **Verdichtung**

Mit den neu geplanten 110 Wohneinheiten wird auf der zu bebauenden Fläche eine GRZ von 0,73 erreicht, anstatt dem in der BauNVO vorgesehenen Wert von 0,4. Dies ist nicht mit der BauNVO vereinbar. Auch die Begründung mit der Nähe zur Innenstadt ist nicht nachvollziehbar, da sich eine höhere GRZ nicht für stadtnahe Gebiete, und hier für ein allgemeines Wohngebiet, sondern allenfalls für eine hoch verdichtete Innenstadt selbst begründen lässt.

### **Verkehrsanbindung und Anbindung an den ÖPNV**

Für das zu erwartendes zusätzliche Verkehrsaufkommen von 650 KFZ/24 h wird die östliche Anbindung an die Stuttgarter Straße für ausreichend gehalten. Die Zu- bzw. Ausfahrt vom Regerweg her muss voraussichtlich vor allem wegen der hohen Verkehrsdichte in der morgendlichen und abendlichen Stoßzeiten zusätzlich geregelt werden, da auch Fußgänger und Radfahrer diese Ein-/Ausfahrt queren.

Eine Anbindung der nördlichen Bebauung an den Ostbahnhof ist weiterhin nicht vorgesehen. Diese ist jedoch dringend nötig, da von den Nutzern der Bahn bisher die Gleise als direktester Weg in Richtung Hochschule und Kliniken überquert werden. Sie sollte in die weiteren Planungen aufgenommen werden.

Vorabversand zur Fristwahrung gültig ohne Unterschrift, da abwesend nach  
Diktat. Nachreichung unterschriebene Fassung im Juli 2011

MF  
SUB IV

Stadt Ulm  
Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht  
Münchner Str. 2

89073 Ulm

Stadt Ulm Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt und Baurecht
Eing. <b>29. JUNI 2011</b>
Tgb.-Nr. _____
Bearb. Stelle _____

*[Handwritten signature]*

27. Juni 2011

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Wohnquartier Marchtalerstraße“**

- Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 2 BauGB/Auslegung vom 20.05.2011 bis 30.06.2011
- Bezug:
  - o Bebauungsplanentwurf vom 31.03.2011
  - o Mein Schreiben vom 10.01.2011 zum Bebauungsplanentwurf vom 08.11.2010

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach Durchsicht der Entwurfsunterlagen des Bebauungsplanes i.d.F. der aktuellen öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB stelle ich fest, dass der jetzige Entwurf nach wie vor städtebaulich nicht erforderlich ist und die zu berücksichtigenden öffentlichen und privaten Belange nicht ausreichend gegeneinander abgewogen sind. Der Bebauungsplan weist nicht nach, dass die durch ihn zulässig werdenden Bauvorhaben umweltverträglich sind.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass das durch den Bebauungsplan zulässig werdende Vorhaben durch die Festsetzungen im vermeintlich „vorhabenbezogenen“ Bebauungsplan nicht hinreichend konkret ist, um den gesetzlichen Vorgaben von § 12 BauGB (Vorhaben- und Erschließungsplan bzw. Vorhabenbezogenen Bebauungsplan) gerecht zu werden. Diese mangelnde Konkretetheit des Vorhabens zeigt sich z.B. in besonderem Maße an folgenden Punkten:

- nur ca.-Angabe der insgesamt zulässig werdenden Anzahl von Wohneinheiten
- keine verbindliche Festlegung und Erkennbarkeit von Durchführungsverpflichtungen für Öffentlichkeit und Nachbarn (Verletzung von Nachbarrechten). Dies wiegt hier be-

sonders schwer, da Baurecht, das über einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan geschaffen wird, ein sehr „konkretes“ und spezifisch nur an einen fixierten Vorhabenträger gebundenes, Baurecht im Vergleich zu Baurecht aus anderen Bebauungsplänen ohne Vorhabenbezug. Baurecht für ein bestimmtes konkretes Verfahren entspricht in seinem Charakter (zumindest mit den nötigen und städtebaulich begründeten Durchführungsverpflichtungen) in weiten Teilen schon Verbindlichkeiten einer Baugenehmigung. Hierbei kommt es entscheidend darauf an, dass keine nachbarschützenden Belange verletzt werden. Und dies ist hier nicht der Fall, wie durch folgende folgende Punkte begründet wird:

- Nicht-Erkennbarkeit, wann sich die Umweltsituation wie verändert (Stufenkonzept?) etc.
- Unklarheit, wo, wann, durch wen und wie viel der verschiedenen unterschiedlichen Vorhabenteile nach Art der Vorhaben (Nutzung) errichtet werden (Wohnungen, Handwerksbetrieb, Dienstleistungen etc.); auch hier ist die fehlende Konkretheit offensichtlich. Der VEP ist viel zu aussagearm. So ist es z.B. für die unmittelbaren Nachbarn am Silcherweg schon unterschiedlich in der städtebaulichen Wirkung und der Wirkung auf ihre Eigentumsrechte, ob in den geplanten Gebäuden 1, 2, 3, 4 und 5 (gem. Schaubild Anl. 8.1 zu GD 141/11) durchweg lauter „nicht-störende“ Handwerksbetriebe und sonstige Betriebe (z.B. Gewerbe, für soziale und gesundheitliche Zwecke (z.B. Fitnessstudio) oder Praxen mit viel Besucherverkehr) realisiert werden oder ausschließlich ruhige Wohnungen.
- Unklarheit, wer das Vorhaben bzw. die verschiedenen Vorhabenteile überhaupt baulich realisiert und auf Dauer unterhält. Es ist kaum vorstellbar, dass die im vorliegenden Bebauungsplan als „Vorhabenträger“ genannte Fa. Immobilienwerkstatt, Büro für Planen und Bauen GmbH“ dann für alle einzelnen, im „Gesamtplangebiet“ vorhandenen Baumaßnahmen (nach VEP noch in Bauabschnitte unterteilt) als Bauherr und dauerhafter Eigentümer auftritt. Es ist aus den vorliegenden Unterlagen nicht erkennbar, dass dieser „Vorhabenträger“ mit der Namensbezeichnung eines „Planungsbüros“ tatsächlich in der Lage ist, alle mit dem „Gesamtvorhaben“ verbundenen Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen in einer angemessen zügigen Zeit zu realisieren und dauerhaft zu betreiben. Für die Öffentlichkeit und die Nachbarn ist jedenfalls nicht sicher zu erkennen, wann welcher Bauzustand eintritt, d.h., wann sie mit welcher Umweltsituation in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft rechnen können. Ist eine Realisierung des Gesamtvorhabens nicht in einer angemessen kurzen Zeit sichergestellt, ist zu hinterfragen, ob für diese Planung dann rechtlich das Instrument des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes überhaupt anzuwenden ist.
- Die Planunterlagen genügen insgesamt nicht den Anforderungen des Umweltinformationsrechtes der Öffentlichkeit.

Die Dichte und max. zulässige Bauhöhe ist auch im gegenständlichen Entwurf immer noch viel zu hoch. Die Beschattungsstudie zeigt, dass die Wohn- und Arbeitssituation in der Nachbarschaft unverträglich verschlechtert wird, z.B. ungenügende Belichtung im Januar, v.a. im Silberweg und bei einigen der im Vorhabengebiet geplanten Neubauten selbst. Die neu geplanten Gebäude beeinträchtigen sich gegenseitig selbst in unverträglichem Maß (ungenügende Abstandsflächen, schluchtartige Wege zwischen zu hohen Gebäuden (vgl. animiertes Bild v. 11.04.2011 im sogn. VEP (Anl. 8.8 zu GD 141/11 und beigelegte Verschattungsstudien für 17.01. und 21.03.); beachte hier insbesondere die Häuserschlucht in der Bildmitte.

Der auf v.g. Animation dargestellte schmale Weg kann unmöglich die Funktion einer zentralen West-Ost-Fuß-/Rad-Wegeverbindung erfüllen in einem Wohngebiet mit über 100 Wohneinheiten. Störend auch der direkte Anbau der Außenwände der neuen Gebäude ohne davorgelegte Freifläche. Hier ist weder ein ungestörtes Wohnen, noch eine angenehme fußläufige Durchquerung des Gebietes möglich, was auch für andere Wegebeziehungen im Baugebiet gilt, v.a. auch angesichts deren notwendiger Überwindung von Geländehöhen. Der Plan sieht eine viel zu enge Gebäudestellung und deutlich zu schmale Wegebeziehungen für die Anwohner und die Öffentlichkeit vor.

Nebenbei sei zu o.a. animiertem Bild mit der Bezeichnung „unverbindliche Illustration“ angemerkt, dass rechtlich fraglich ist, ob ein VEP nach § 12 BauGB, der verbindlicher Teil des Bebauungsplanes ist und auf den sich der Durchführungsvertrag beziehen muss, eine „unverbindliche“ Illustration enthalten kann. Für die Öffentlichkeit ist damit absolut nicht nachvollziehbar, welche städtebauliche und v.a. Umweltsituation durch das Vorhaben tatsächlich geschaffen wird. Offensichtlich hat der Vorhabenträger hinterher dann doch alle Freiheiten, alles anders zu bauen als festgesetzt, wenn hier schon „unverbindlich“ steht.

Es gibt im Plangebiet zu wenig echte, mit dem sogenannten natürlichen Boden verbundene Freiflächen. Die umzusetzenden Pflanz- und Pflegemaßnahmen sind naturschutzfachlich und grüngestalterisch sowie bzgl. der Aufenthaltsqualität im Plangebiet, auch angesichts der voraussichtlichen Bewohner- und Besucherzahl, völlig unzureichend. Der Bebauungsplan löst mehr Verkehrsprobleme aus, als er löst, v.a. bzgl. des ruhenden Verkehrs, z.B. wegen ungenügender Anzahl von öffentlich nutzbaren Stellplätzen im Geltungsbereich selbst und mangelndem Platz für eine in der Begründung als zukünftige Baumaßnahme angekündigte Fußgängerbrücke oder -unterführung vom Ostbahnhof zum Michelsberg, die hier ausdrücklich für nötig erachtet wird. Er verlagert Verkehrsprobleme in das benachbarte Straßennetz und führt dort zu unzumutbaren Wohn- und Arbeitsverhältnissen. Z.B. wird durch das Vorhaben

im Silcherweg (Stichstraße mit kleiner Wendeanlage) mit Sicherheit ein unzumutbare Parkraumsuchverkehr und eine unangemessene Parksituation ausgelöst. Mindestens muss sichergestellt werden, dass der Silcherweg nur als „Anliegerstrasse“ für die bisherigen Anlieger vor Realisierung des Vorhabens straßenrechtlich angeordnet wird. Es ist jetzt schon absehbar, dass die wenigen der Öffentlichkeit und den Besuchern des neuen Baugebiets zur Verfügung gestellten Parkplätze im Süden an der Bahn nicht ausreichen werden für den auf das neue Baugebiet bezogenen Besucherverkehr. Die Einführung von „Anwohnerparken“ hilft gegen den - durch den vorliegenden Bebauungsplan dbzgl .ausgelösten und durch ihn nicht gelösten – Konflikt überhaupt nichts. Zum einem entstehen den Nachbarn Kosten, die ohne das neue Baugebiet nicht auftreten würden. Zum anderen werden Anwohnerparkzonen von der Stadt Ulm ja regelmäßig für viel größere Gebiete angeordnet und deutlich mehr Parkausweise ausgestellt, als KFZ abzustellen sind.

**Neben den im vorliegenden Schreiben angeführten Anregungen halte ich daher zusätzlich alle in meinem Schreiben vom 10.01.2011 angeführten Anregungen auch in Bezug zum Bebauungsplanentwurf vom 31.03.2011 aufrecht und mache diese ausdrücklich zum Gegenstand des aktuellen Beteiligungsverfahrens nach § 3 Abs. 2 BauGB.**

In Erwartung einer angemessenen Überarbeitung des derzeitigen Entwurfs, insbesondere einer weiteren Reduzierung der baulichen Dichte und Höhe mit deutlicher

- Reduzierung der Anzahl der Gebäude,
- Reduzierung der Geschosshöhen in allen Gebäuden,
- Verkleinerung der überbaubaren Fläche (Erdgeschoss und darüber liegende Geschosse, dafür Stellplätze in ein oder mehrere Untergeschosse),
- Vergrößerung der Abstände zwischen Baugrenzen und Straßenverkehrsflächen,
- Vergrößerung der tatsächlichen Freiflächen,
- Verbreiterung der Wege für die Öffentlichkeit und
- Intensivierung der Pflanzmaßnahmen (Bäume, Sträucher und Grünflächen) einschließlich Vergrößerung der Vegetationsflächen.

verbleibe ich

mit freundlichen Grüßen

Stadt Ulm  
Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht  
Münchner Str. 2

89073 Ulm

Stadt Ulm				
Hauptabteilung				
Stadtplanung, Umwelt				
und Baurecht				
Eing. 12. JULI 2011				
H.S.	II	III	IV	V
Z.U.A.				

THL 512 IV  
JK

27. Juni 2011

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Wohnquartier Marchtalerstraße“**

- **Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 2 BauGB/Auslegung vom 20.05.2011 bis 30.06.2011**
- **Bezug:**
  - o **Bebauungsplanentwurf vom 31.03.2011**
  - o **Mein Schreiben vom 10.01.2011 zum Bebauungsplanentwurf vom 08.11.2010**

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach Durchsicht der Entwurfsunterlagen des Bebauungsplanes i.d.F. der aktuellen öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB stelle ich fest, dass der jetzige Entwurf nach wie vor städtebaulich nicht erforderlich ist und die zu berücksichtigenden öffentlichen und privaten Belange nicht ausreichend gegeneinander abgewogen sind. Der Bebauungsplan weist nicht nach, dass die durch ihn zulässig werdenden Bauvorhaben umweltverträglich sind.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass das durch den Bebauungsplan zulässig werdende Vorhaben durch die Festsetzungen im vermeintlich „vorhabenbezogenen“ Bebauungsplan nicht hinreichend konkret ist, um den gesetzlichen Vorgaben von § 12 BauGB (Vorhaben- und Erschließungsplan bzw. Vorhabenbezogenen Bebauungsplan) gerecht zu werden. Diese mangelnde Konkretheit des Vorhabens zeigt sich z.B. in besonderem Maße an folgenden Punkten:

- nur ca.-Angabe der insgesamt zulässig werdenden Anzahl von Wohneinheiten
- keine verbindliche Festlegung und Erkennbarkeit von Durchführungsverpflichtungen für Öffentlichkeit und Nachbarn (Verletzung von Nachbarrechten). Dies wiegt hier be-

sonders schwer, da Baurecht, das über einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan geschaffen wird, ein sehr „konkretes“ und spezifisch nur an einen fixierten Vorhabenträger gebundenes, Baurecht im Vergleich zu Baurecht aus anderen Bebauungsplänen ohne Vorhabenbezug. Baurecht für ein bestimmtes konkretes Verfahren entspricht in seinem Charakter (zumindest mit den nötigen und städtebaulich begründeten Durchführungspflichten) in weiten Teilen schon Verbindlichkeiten einer Baugenehmigung. Hierbei kommt es entscheidend darauf an, dass keine nachbarschützenden Belange verletzt werden. Und dies ist hier nicht der Fall, wie durch folgende folgende Punkte begründet wird:

- Nicht-Erkennbarkeit, wann sich die Umweltsituation wie verändert (Stufenkonzept?) etc.
- Unklarheit, wo, wann, durch wen und wie viel der verschiedenen unterschiedlichen Vorhabenteile nach Art der Vorhaben (Nutzung) errichtet werden (Wohnungen, Handwerksbetrieb, Dienstleistungen etc.); auch hier ist die fehlende Konkretetheit offensichtlich. Der VEP ist viel zu aussagearm. So ist es z.B. für die unmittelbaren Nachbarn am Silberweg schon unterschiedlich in der städtebaulichen Wirkung und der Wirkung auf ihre Eigentumsrechte, ob in den geplanten Gebäuden 1, 2, 3, 4 und 5 (gem. Schaubild Anl. 8.1 zu GD 141/11) durchweg lauter „nicht-störende“ Handwerksbetriebe und sonstige Betriebe (z.B. Gewerbe, für soziale und gesundheitliche Zwecke (z.B. Fitnessstudio) oder Praxen mit viel Besucherverkehr) realisiert werden oder ausschließlich ruhige Wohnungen.
- Unklarheit, wer das Vorhaben bzw. die verschiedenen Vorhabenteile überhaupt baulich realisiert und auf Dauer unterhält. Es ist kaum vorstellbar, dass die im vorliegenden Bebauungsplan als „Vorhabenträger“ genannte Fa. Immobilienwerkstatt, Büro für Planen und Bauen GmbH“ dann für alle einzelnen, im „Gesamtplangebiet“ vorhandenen Baumaßnahmen (nach VEP noch in Bauabschnitte unterteilt) als Bauherr und dauerhafter Eigentümer auftritt. Es ist aus den vorliegenden Unterlagen nicht erkennbar, dass dieser „Vorhabenträger“ mit der Namensbezeichnung eines „Planungsbüros“ tatsächlich in der Lage ist, alle mit dem „Gesamtvorhaben“ verbundenen Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen in einer angemessen zügigen Zeit zu realisieren und dauerhaft zu betreiben. Für die Öffentlichkeit und die Nachbarn ist jedenfalls nicht sicher zu erkennen, wann welcher Bauzustand eintritt, d.h., wann sie mit welcher Umweltsituation in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft rechnen können. Ist eine Realisierung des Gesamtvorhabens nicht in einer angemessen kurzen Zeit sichergestellt, ist zu hinterfragen, ob für diese Planung dann rechtlich das Instrument des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes überhaupt anzuwenden ist.
- Die Planunterlagen genügen insgesamt nicht den Anforderungen des Umweltinformationsrechtes der Öffentlichkeit.

Die Dichte und max. zulässige Bauhöhe ist auch im gegenständlichen Entwurf immer noch viel zu hoch. Die Beschattungsstudie zeigt, dass die Wohn- und Arbeitssituation in der Nachbarschaft unverträglich verschlechtert wird, z.B. ungenügende Belichtung im Januar, v.a. im Silcherweg und bei einigen der im Vorhabengebiet geplanten Neubauten selbst. Die neu geplanten Gebäude beeinträchtigen sich gegenseitig selbst in unverträglichem Maß (ungenügende Abstandsflächen, schluchtartige Wege zwischen zu hohen Gebäuden (vgl. animiertes Bild v. 11.04.2011 im sogn. VEP (Anl. 8.8 zu GD 141/11 und beigelegte Verschattungsstudien für 17.01. und 21.03.); beachte hier insbesondere die Häuserschlucht in der Bildmitte.

Der auf v.g. Animation dargestellte schmale Weg kann unmöglich die Funktion einer zentralen West-Ost-Fuß-/Rad-Wegeverbindung erfüllen in einem Wohngebiet mit über 100 Wohneinheiten. Störend auch der direkte Anbau der Außenwände der neuen Gebäude ohne davorgelegte Freifläche. Hier ist weder ein ungestörtes Wohnen, noch eine angenehme fußläufige Durchquerung des Gebietes möglich, was auch für andere Wegebeziehungen im Baugebiet gilt, v.a. auch angesichts deren notwendiger Überwindung von Geländehöhen. Der Plan sieht eine viel zu enge Gebäudestellung und deutlich zu schmale Wegebeziehungen für die Anwohner und die Öffentlichkeit vor.

Nebenbei sei zu o.a. animiertem Bild mit der Bezeichnung „unverbindliche Illustration“ angemerkt, dass rechtlich fraglich ist, ob ein VEP nach § 12 BauGB, der verbindlicher Teil des Bebauungsplanes ist und auf den sich der Durchführungsvertrag beziehen muss, eine „unverbindliche“ Illustration enthalten kann. Für die Öffentlichkeit ist damit absolut nicht nachvollziehbar, welche städtebauliche und v.a. Umweltsituation durch das Vorhaben tatsächlich geschaffen wird. Offensichtlich hat der Vorhabenträger hinterher dann doch alle Freiheiten, alles anders zu bauen als festgesetzt, wenn hier schon „unverbindlich“ steht.

Es gibt im Plangebiet zu wenig echte, mit dem sogenannten natürlichen Boden verbundene Freiflächen. Die umzusetzenden Pflanz- und Pflegemaßnahmen sind naturschutzfachlich und grüngestalterisch sowie bzgl. der Aufenthaltsqualität im Plangebiet, auch angesichts der voraussichtlichen Bewohner- und Besucherzahl, völlig unzureichend. Der Bebauungsplan löst mehr Verkehrsprobleme aus, als er löst, v.a. bzgl. des ruhenden Verkehrs, z.B. wegen ungenügender Anzahl von öffentlich nutzbaren Stellplätzen im Geltungsbereich selbst und mangelndem Platz für eine in der Begründung als zukünftige Baumaßnahme angekündigte Fußgängerbrücke oder –unterführung vom Ostbahnhof zum Michelsberg, die hier ausdrücklich für nötig erachtet wird. Er verlagert Verkehrsprobleme in das benachbarte Straßennetz und führt dort zu unzumutbaren Wohn- und Arbeitsverhältnissen. Z.B. wird durch das Vorhaben

im Silcherweg (Stichstraße mit kleiner Wendeanlage) mit Sicherheit ein unzumutbare Parkraumsuchverkehr und eine unangemessene Parksituation ausgelöst. Mindestens muss sichergestellt werden, dass der Silcherweg nur als „Anliegerstrasse“ für die bisherigen Anlieger vor Realisierung des Vorhabens straßenrechtlich angeordnet wird. Es ist jetzt schon absehbar, dass die wenigen der Öffentlichkeit und den Besuchern des neuen Baugebiets zur Verfügung gestellten Parkplätze im Süden an der Bahn nicht ausreichen werden für den auf das neue Baugebiet bezogenen Besucherverkehr. Die Einführung von „Anwohnerparken“ hilft gegen den - durch den vorliegenden Bebauungsplan dbzgl .ausgelösten und durch ihn nicht gelösten – Konflikt überhaupt nichts. Zum einem entstehen den Nachbarn Kosten, die ohne das neue Baugebiet nicht auftreten würden. Zum anderen werden Anwohnerparkzonen von der Stadt Ulm ja regelmäßig für viel größere Gebiete angeordnet und deutlich mehr Parkausweise ausgestellt, als KFZ abzustellen sind.

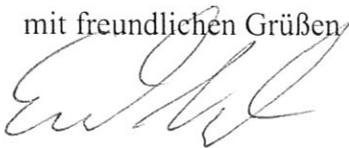
**Neben den im vorliegenden Schreiben angeführten Anregungen halte ich daher zusätzlich alle in meinem Schreiben vom 10.01.2011 angeführten Anregungen auch in Bezug zum Bebauungsplanentwurf vom 31.03.2011 aufrecht und mache diese ausdrücklich zum Gegenstand des aktuellen Beteiligungsverfahrens nach § 3 Abs. 2 BauGB.**

In Erwartung einer angemessenen Überarbeitung des derzeitigen Entwurfs, insbesondere einer weiteren Reduzierung der baulichen Dichte und Höhe mit deutlicher

- Reduzierung der Anzahl der Gebäude,
- Reduzierung der Geschosshöhen in allen Gebäuden,
- Verkleinerung der überbaubaren Fläche (Erdgeschoss und darüber liegende Geschosse, dafür Stellplätze in ein oder mehrere Untergeschosse),
- Vergrößerung der Abstände zwischen Baugrenzen und Straßenverkehrsflächen,
- Vergrößerung der tatsächlichen Freiflächen,
- Verbreiterung der Wege für die Öffentlichkeit und
- Intensivierung der Pflanzmaßnahmen (Bäume, Sträucher und Grünflächen) einschließlich Vergrößerung der Vegetationsflächen.

verbleibe ich

mit freundlichen Grüßen



Stadt Ulm  
Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Bau-  
recht  
Münchner Str. 2

89073 Ulm

Stadt Ulm Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt und Baurecht
Eing. <b>29. JUNI 2011</b>
Tgb.-Nr. _____
Bearb. Stelle _____

*MF*  
*SUB IV*

*[Handwritten Signature]*

27. Juni 2011

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Wohnquartier Marchtalerstraße“**

- **Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 2 BauGB/Auslegung vom 20.05.2011 bis 30.06.2011**
- **Bezug:**
  - o **Bebauungsplanentwurf vom 31.03.2011**

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich schließe mich vollinhaltlich der Stellungnahme vom 10. Januar 2011 zum Bebauungsplanentwurf vom 08.11.2010 der Frühzeitigen Bürgerbeteiligung mit AZ „Anlage 6.6 zu GD 141/11“ (=Bestandteil der veröffentlichten Planunterlagen im aktuellen Beteiligungsverfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB) an. Alle in dieser Stellungnahme vom 10. Januar 2011 vorgetragene Anregungen sind auch in Bezug zum derzeitigen in der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB befindlichen Bebauungsplanentwurf vollinhaltlich gültig. Ich mache diese Anregungen ausdrücklich zum Gegenstand meiner vorliegenden Stellungnahme zum Entwurf vom 31.03.2011.

Aus den in o.g. Stellungnahme angeführten Gründen fordere ich eine Änderung des derzeitigen Entwurfes des Bebauungsplanes. Bei dieser Änderung ist dringend eine weitere Reduzierung der baulichen Dichte und Höhe des geplanten Vorhabens vorzunehmen mit deutlicher

- Reduzierung der Anzahl der Gebäude,
- Reduzierung der Geschosshöhen in allen Gebäuden,

- Verkleinerung der überbaubaren Fläche (Erdgeschoss und darüber liegende Geschosse, dafür Stellplätze in ein oder mehrere Untergeschosse),
- Vergrößerung der Abstände zwischen Baugrenzen und Straßenverkehrsflächen,
- Vergrößerung der tatsächlichen Freiflächen,
- Verbreiterung der Wege für die Öffentlichkeit und
- Intensivierung der Pflanzmaßnahmen (Bäume, Sträucher und Grünflächen) einschließlich Vergrößerung der Vegetationsflächen.

Der vorliegende Entwurf ist im Vergleich zum vorhergehenden Entwurf nicht ausreichend überarbeitet worden, insbesondere wurden das Maß der baulichen Nutzung (Dichte) sowie die max. zulässigen Bauhöhen nicht ausreichend reduziert und die Abstände zwischen den geplanten Gebäuden nicht ausreichend vergrößert bei der Überarbeitung vom Vorentwurf zum Entwurf. Der jetzige Entwurf ist daher städtebaulich und umweltrechtlich nicht ausreichend abgewogen, nicht umweltverträglich und daher nicht erforderlich (vgl. § 1 Abs. 6 und 7 BauGB). Er gewährleistet keine den Anforderungen der Baugesetzgebung entsprechende städtebaulichen Entwicklung und Ordnung (§ 1 Abs. 3 BauGB).

Auch sind meine Nachbarrechte durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan verletzt. Dies ist nicht zuletzt dadurch begründet, dass die zukünftige Bebauung die Belichtungssituation und Schallsituation meines Eigentums erheblich verschlechtert (vgl. fehlende ausreichende Besonnung im Januar gem. beigefügte Beschattungsstudie, vgl. nicht auf das Vorhaben i.d. aktuellen Fassung bezogenes Schallgutachten mit überholten Eingangsdaten und falschen Grundannahmen (= Schallgutachten IB Dr. Schäcke vom 12.08.2005 zum Wettbewerb als immissionsschutzfachliche Begründung, vgl. S. 9 d. Begründung).

Eine Nutzung gemäß vorliegendem Bebauungsplanentwurf wird die Verkehrssituation im Silberweg so verschlechtern, dass er schon allein wegen ungelöster Verkehrskonflikte als ungenügend abgewogen zu bezeichnen ist. Der Bebauungsplanentwurf in der vorliegenden Form ist daher abzulehnen. Die bauliche und verkehrliche Wirkung der durch den Bebauungsplan zulässig werdenden Bebauung führt zu einer unverträglichen Umweltsituation in der Nachbarschaft sowie im Plangebiet selbst.

Es zeigt sich eine mangelnde Konkretheit des Vorhabens, z.B. in besonderem Maße an folgenden Punkten:

- nur ca.-Angabe der insgesamt zulässig werdenden Anzahl von Wohneinheiten
- keine verbindliche Festlegung und Erkennbarkeit von Durchführungsverpflichtungen für Öffentlichkeit und Nachbarn (Verletzung von Nachbarrechten). Dies wiegt hier besonders schwer, da Baurecht, das über einen Vorhabenbezogenen Bebauungsplan ge-

schaffen wird, ein sehr „konkretes“ und spezifisch nur an einen fixierten Vorhabenträger gebundenes, Baurecht ist im Vergleich zu Baurecht aus anderen Bebauungsplänen ohne Vorhabenbezug. Baurecht für ein bestimmtes konkretes Verfahren entspricht in seinem Charakter (zumindest mit den nötigen und städtebaulich begründeten Durchführungsverpflichtungen) in weiten Teilen schon Verbindlichkeiten einer Baugenehmigung. Hierbei kommt es entscheidend darauf an, dass keine nachbarschützenden Belange verletzt werden. Und dies ist hier nicht der Fall.

Zur weiteren Begründung meiner Ablehnung des vorliegenden Bebauungsplanentwurf verweise ich zusätzlich auf folgende Anregungen im Einzelnen:

### **1. Art der baulichen Nutzung**

Es ist nicht klar geregelt und für die Öffentlichkeit/Nachbarschaft erkennbar, wo im Vorhabengebiet nach Lage und Höhe welche Nutzungen in welcher Größenordnung angesiedelt werden. Da von „nicht störenden Handwerksbetrieben, Anlagen für soziale und kirchliche Zwecke oder Betrieben von Freiberuflern und Nutzungen von Berufstätigen in ähnlicher Art ganz andere Auswirkungen zu erwarten sind (z.B. Verkehrsbelastung), als von ausschließlich Wohnnutzung in reinen Wohngebäuden, ist diesbezüglich das Vorhaben zu konkretisieren. Es sind entsprechende Auswirkungen aufzuzeigen. In bestimmten Planbestandteilen wie z.B. dem sogn. Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) ist auch nur von „Wohneinheiten“ die Rede. Das beigelegte Schallgutachten von IB Dr. Schäcke + Bayer vom 12.08.2005 unterstellt und prüft auch nur hinsichtlich einer zukünftigen Mischgebietsnutzung (MI) nach § 6 BauNVO. Damit lassen die Planunterlagen für die Öffentlichkeit und Nachbarschaft, die hier ein Recht auf diese Umweltinformation in richtiger und aktueller Form haben, nicht erkennen, welches konkrete Vorhaben durch den vorliegenden Bebauungsplan jetzt konkret Baurecht erhält und wie es im einzelnen realisiert wird; d.h., für welche einzelnen Bau- und Erschließungsmaßnahmen als Teil des Gesamtvorhabens an welchem Ort wie und wann welche Durchführungspflicht besteht. Unverständlich ist dabei auch, warum sich z.B. die 15 %ige zulässige Überschreitung von bestimmten Gebäudeteilen nach Ziff. 1.2.2.1 der Festsetzungen nur auf „Wohngebäude“ bezieht. Was ist dann mit Gebäuden für die anderen zulässigen Nutzungen gem. Ziff 1.1.1 der Festsetzungen?

### **2. Maße der baulichen Nutzung**

Unklar ist die Definition einer „absoluten“ Höhe gemäß Ziff. 1.2.2 der Festsetzungen. Damit ist wohl ein Bezug auf m ü NN im Vergleich zu sonst in Bebauungsplänen auch verwendeten

Höhenmaßen über einer bestimmten festgesetzten anderen unteren Bezugshöhe gemeint. Es ist zwar zu vermuten, dass damit der oberste Punkt einer baulichen Anlage gemeint ist. Dies geht jedoch nicht eindeutig aus der gewählten Festsetzungsart hervor.

Nicht nachvollziehbar ist auch, welcher Messpunkt an den Gebäuden oder sonstigen baulichen Anlagen gilt. Dies sollte aus Gründen der Klarheit festgesetzt werden. Außerdem ist dabei zwingend festzusetzen, dass auch durch feste oder dauerhaft aufgestellt mobile Einrichtungen auf Dachterrassen keine höheren Maße erreicht werden dürfen, als absolut zulässig. Gemäß der Begründung S. 3 ist von Dachterrassen auf Flachdächern die Rede. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass solche Dachnutzungen gegen Absturz gesichert werden müssen und Bewohner im Laufe der Zeit dort häufig zahlreiche massive Aufbauten (Sonnenschutzüberdachungen, Windschutzwände u.ä.) anbringen, ist davon auszugehen, dass das derzeit im Bebauungsplan angeführte Maximum an Gebäudehöhen tatsächlich noch deutlich überschritten wird. Außerdem stimmten die Ergebnisse der Auswirkungsprüfung (z.B. Beschattungsstudien) sowie die Darstellung im VEP (z.B. Schnitte Anlage 8.6 zu GD 141/11) so nicht mit den max. realisierbaren Gebäudedimensionen überein. Gleiches gilt für die ebenfalls im VEP 8.6 enthaltene Abstandsflächenberechnung.

Die nach Ziff. 1.2.2.1 auf einer Grundfläche von 15 % zulässige Überschreitung der zulässigen max. Höhen um bis zu 2,80 m ist bei den gesamten Verträglichkeitsnachweisversuchen auch nicht berücksichtigt. Eine Höhe von 2,80 m entspricht einer üblichen vollen Geschosshöhe. Bei entsprechender Anordnung der Teilfläche mit Überschreitung gegenüber nahe angeordneten Nachbargebäuden (außerhalb und innerhalb des Neubaugebiets) sind dort erhebliche nachbarbeeinträchtigende Wirkungen auszumachen (z.B. Anordnung der jeweiligen Höhenüberschreitungen jeweils auf den Nordseiten, insbesondere bei Haus 4 ggü. Silcherweg. 6.). Es ist gefordert, dass entweder das Vorhaben so konkret offengelegt wird, dass exakt alle Höhen einschl. Aufbauten an allen Gebäuden exakt festgelegt sind, oder die allgemeinen max. Oberkanten so weit reduziert werden, dass zulässige weitere Aufbauten und prozentuale Überschreitungen dann keine nochmalige Massierung der Baumasse bewirken.

Zu Ziff. 1.3.1 Festsetzungen ist anzumerken, warum in einem Baugebiet, für das eine völlige Neubebauung geplant wird und das sich südlich in die aufgelockerte Hangbebauung des südlichen Michelsbergs einfügen soll, ein abweichende Bauweise erforderlich sein soll, wonach die Bebauung keine Grenzabstände einhalten muss. Das Plangebiet ist insgesamt so groß, dass auch ein Entwurf mit weniger Gebäuden, niedrigeren Gebäuden und größeren Grenzabständen immobilienwirtschaftlich und städtebaulich deutlich harmonischer realisiert werden kann. Dies wird meinerseits gefordert.

### 3. Sonstige Anregungen im Zusammenhang mit dem Maß der baulichen Nutzung und weiteren baulichen Kennziffern

- Im Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP=Anlage 8.2 zu GD 141/11) ist die Angabe der zu erwartenden Wohneinheiten im Vorhaben als „Ca.-Wert“ vermerkt. Bei einem, den Vorhabenträger zur Durchführung verpflichtenden Planunterlage, die den gesetzlichen Ansprüchen von Konkretheit nach den Regelungen der Baugesetzgebung mit dazugehöriger Rechtsprechung entsprechen müssen, kann es nicht sein, dass wesentliche Regelungen nur mit „Cirka“ festgelegt sind und die wirklichen Bauvorhaben einschl. ihrer Auswirkungen verharmlost oder verschwiegen werden. Diese, auch wesentlichen umweltrelevanten, Informationen sind der Öffentlichkeit und den Nachbarn detailliert darzulegen. Das Vorhaben ist dbzgl. genauer zu beschreiben und zu begründen.
- Ca.-Angaben bzgl. voraussichtlichen Gebäudehöhen in der Abbildung (Schnitte) der VEP-Unterlage und die „Nicht-Darstellung von Schnitten durch alle geplanten Gebäude und in alle Himmelsrichtungen zeigen gleichermaßen, wie unpräzise das Vorhaben selbst im Bebauungsplan geregelt wird. Damit sind nicht alle wesentlichen Sachverhalte für die Öffentlichkeit und Nachbarn offengelegt.
- Irreführend und den Sachverhalt der tatsächlich entstehenden, viel zu großen Gebäudehöhen und Geschossezahlen sind die Einschriebe der römischen Zahlen zur Erläuterung der Geschossanzahl in den verschiedenen Gebäuden laut VEP-Unterlagen Abbildungen „Schaubild“ und „Funktionsplan“, weil das vollständig ebenerdige Garagengeschoss (= Erdgeschoss) nicht mitgezählt wird. In der baulichen Wirklichkeit entsteht also ein Geschoss mehr. Die Beschreibung der zukünftigen Geschossigkeit der vorgesehenen Bebauung in der Begründung ist dahingehend auch irreführend, wenn ausgeführt wird, dass „jede Gebäudegruppe differenziert mit 2 bis 5 Geschossen ausgebildet wird“ (siehe Begründung, S. 3, 3. Abs. v.u.). Defacto entsteht unter diesen Geschossen jeweils ein weiteres Geschoss, weshalb die wahrnehmbare Bausubstanz jeweils ein Geschoss mehr aufweist und mindestens dadurch städtebaulich unverträglich wird. Der Begründungstext informiert auch entsprechend: „Die Garagendecke stellt die angehobene Grundstücksfläche für die Gebäudegruppen dar“. Das Garagengeschoss ist gemäß festgesetzter Baugrenze für das EG ja explizit als „überbaubare Grundstücksfläche“ definiert.

Von mir wird gefordert, das Garagengeschoss als Tiefgaragengeschoss auszubilden, um in der Gesamthöhenentwicklung dadurch bei jedem Gebäude mindestens ein Geschoss nach oben einzusparen. Dies ist bei vergleichbaren Neubaugebieten heute Standard (siehe vergleichbare Neubaugebiete auf ehemaligen gewerblich genutzten

Arealen in Ulm, wie z.B. Ott-Areal, Schülinhof, Wielandgelände, alle in der Ulmer Oststadt zum Plangebiet, aber auch Magirusgelände u.v.m.).

- Die Abbildung „Schnitte“ der „VEP-Unterlage beweist optisch in sehr eindrücklicher Weise, dass der West-Ost-verlaufende Weg zwischen den südlichen Gebäuden A-H und den nördlichen Gebäuden 1-6 viel zu schmal ist für ein komfortables Begegnen von Menschen in einem quasi öffentlichen Raum (z.B. Begegnung von Kinderwagen mit zwei Passanten). Dieser viel zu schmale Weg durch eine Häuserschlucht, die dann ab dem 3. OG auch noch überbaut werden soll mit einer drückenden tunnelartigen Wirkung von oben, entspricht keinesfalls den Anforderungen an heutige Sicherheitsbedürfnisse im Stadtraum (z.B. nächtliche Begegnung einer einzelnen Frau mit einer Gruppe aggressiver Jugendlicher ohne Flucht- und Wegbewegungsmöglichkeit).
- Die v.g. Abbildung „Schnitte“ sowie die Abbildung „Abstandsflächen nach LBO“ der „VEP-Unterlage zeigen anschaulich die insgesamt zu groß dimensionierten Baufelder. Die Gebäude füllen den gesamten Planungsraum und lassen zu wenig Freiraum. Deswegen ist es auch nicht verwunderlich, dass der Vorhabenträger mit seiner Planung die nach Landesbauordnung (LBO) vorgeschriebenen Abstandflächenerfordernisse zwischen seinen eigenen Gebäuden nicht einhalten kann. Die Begründung führt sogar im Zusammenhang mit der Unterschreitung der Mindestabstände im Baugebiet selbst an, dass eine ausreichende Beleuchtung mit Tageslicht nur durch Versätze der Baukörper untereinander gewährleistet wird (Begründung S. 7). Diese Versätze sind es jedoch gerade, die zu einem erheblichen städtebaulichen Mangel bzgl. des Landschafts- und Ortsbildes bei der Betrachtung des Gebietes von außen, vor allem von der Nord- oder Südseite aus, führt. Die Versätze führen dazu, dass die 14 geplanten Gebäude in der in West-Ost-Richtung ca. 200m langen, aber in Nord-Süd-Erstreckung schmalen Baugebietsfläche als komplett zusammengebauter massiver Gebäuderiegel wahrgenommen wird (§1 Abs. 5 und 6 BauGB). Die in der Begründung als „grüne Höfe“ bezeichneten minimalisierten Grünflächen entfalten daher keine von außen wahrnehmbare Wirkung hinsichtlich der gebotenen Mindestanforderungen an eine verträgliche Ein- und Durchgrünung.

Die Einhaltung der Mindestabstände nach LBO muss aus Sicht einer, an der allgemeinen Wohlfahrt orientierten Städtebauplanung, in einem völlig neu überplanten Stadtraum (Gewerbebrache-Wiedernutzung) von 1,08 ha Fläche umgesetzt werden. Die Entscheidungsträger (Stadträten/innen) sind hier gefordert, um dbzgl. eine gerechte Bodennutzung sicherzustellen mit Gleichbehandlung der Baugebiete. Der Gesetzgeber hat Abstandsflächenunterschreitungen für die Fälle vorgesehen, wo es wirklich nicht anders geht, z.B. in einem historisch bebauten Altstadtbereich. Hier im Neubaugebiet

ist eine Unterschreitung der Mindestabstände nach LBO nicht begründet. Eine vollständige Einhaltung lässt sich durch eine einfache Änderung am städtebaulichen Entwurf mit Reduzierung der Maße der baulichen Entwicklung problemlos erreichen. Es kann nicht sein, dass ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt wird und am Ende ein Wettbewerb zur Realisierung kommt, der nicht einmal die geforderten Mindestabstände zwischen den neu geplanten Häusern einhält. Die zukünftigen Bewohner des Plangebietes würden dies mit Sicherheit bei Realisierung aller Gebäude nach dem aktuellen Entwurf auch so sehen, spätestens dann, wenn Ihnen die Nachbarn und Passanten auf den Teller im Wohnzimmer oder ins Schlafzimmer stieren. Neben der Einhaltung der Abstandflächen aus bauordnungsrechtlichen Gründen ist deren Einhaltung unter Bezug auf die Vorgaben des BauGB zu fordern. Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln, auch in Verantwortung für den allgemeinen Klimaschutz, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild (...), (§ 1 Abs. 5 BauGB).

#### 4. Verkehrserschließung

Der vorliegende Bebauungsplanentwurf ist zudem aus verkehrlicher Sicht wegen der nicht ausreichenden Berücksichtigung der Vorgaben von § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB abzulehnen und insofern zu überarbeiten, wie nachfolgend begründet wird. Dies betrifft die ungenügende Würdigung der Belange des Personenverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des nicht motorisierten Verkehrs, unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung:

- In der Begründung (S. 8) wird angeführt, dass von der Stadt Ulm eine Anbindung der Marchtalerstraße zum Ostbahnhof über eine Brücke bzw. eine Unterführung der Bahntrasse im Rahmen des Ausbaus eines S-Bahn ähnlichen Taktverkehrs verfolgt wird. Diese Verknüpfung sei aus verkehrlicher Sicht zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs erforderlich. Der Ausbau könne jedoch nicht im Rahmen des vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gelöst werden“.

Der letzte Teil der Aussage mag nachvollziehbar sein. Eine eisenbahnrechtlich bedeutende Baumaßnahme kann nicht über einen Bebauungsplan zur Durchführung gelan-

gen. Wenn die Stadt Ulm jedoch das vorgenannte Ziel einer neuen Brücke oder Unterführung zur unmittelbaren Fußgänger und Radverkehrsanbindung des Plangebiets sowie des gesamten östlichen Teils des Michelsberges mit dem Ostbahnhof ernsthaft verfolgt, dann muss sie die Verkehrsflächenplanung und sonstige Wegeplanung im vorliegenden Bebauungsplan auch an diesem wichtigen, und von mir unterstützten Verkehrsziel ausrichten. Hieraus folgt dann aber auch die Konsequenz, dass im Bebauungsplan zur Vorsorge einer späteren Realisierungsmöglichkeit einer solchen Brücke oder Unterführung eine ausreichend große und nach Lage richtig angeordnete Freihaltefläche für die spätere Errichtung der Brücke bzw. Unterführung gesichert werden muss. Für ein solches Bauwerk muss auf der Nordseite der Bahnstrecke, d.h. im jetzigen Plangebiet, das die Marchtalerstrasse einschließt, auch ausreichend Platz zur bautechnischen Anordnung geeigneter Rampen zur Überwindung der Höhenunterschiede sowie zur Errichtung von Brückenwiderlagern oder sonstigen statisch erforderlichen Bauwerksteilen vorhanden sein. Der jetzige Entwurf mit unmittelbar an den Nordrand der Straßenfläche der Marchtalerstrasse heranrückenden Gebäuden und die zu schmale Straßenfläche der Marchtalerstraße nach der vorgesehenen Ausbauplanung des Bebauungsplanentwurfs verhindern aber gerade die spätere Einrichtung der explizit als Ziel im Bebauungsplan angeführten neuen Anbindung zum Ostbahnhof, der dann als wichtiger Bahnhof in einem S-bahnartigen Schienenverkehr dient.

Diese Verbindung würde dann sicher auch eine große Anzahl von Beschäftigten und Besuchern der zahlreichen zentralen Einrichtungen auf dem Michelsberg zur täglichen Anreise nutzen (z.B. Klinken, FH-Standort etc.), gleichwie viele auspendelnden Bewohner aus dem Michelsberggebiet und dem neuen Baugebiet diese kurze Verbindung zum Ostbahnhof nehmen würden. Hierfür muss eine attraktive und möglichst kurze Fuss- und Radwegeverbindung von der neuen Brücke/Unterführung weiter nach Norden geschaffen werden. Das jetzt geplante Bauvorhaben mit der zu dichten Bebauung und einem aufs schmalste Maß reduzierten Fußweg als „Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit“ stellt eine Verhinderungsplanung für die notwendige Verbesserung der Verkehrssituation in Bezug zu den angeführten umweltrelevanten Verkehrsarten des Fuss- und Radverkehrs sowie des ÖPNV dar. Als Grundlage für eine ordentliche Abwägung des vorliegenden Bebauungsplanes müssen die genannten Verkehrsbelange in einem entsprechenden Gesamtverkehrskonzept für den Michelsberg und die angrenzende Oststadt aufgearbeitet und schlüssig dargelegt werden. Hierzu gehört auch eine überzeugende tiefbautechnische Machbarkeitsprüfung der angestrebten neuen Brücke/Unterführung mit Darlegung der Weiterführung der Wegeverbindungen zu den verschiedenen Bereichen des Michelsbergs. Einzuschließen ist bei dieser Prüfung zudem, ob und wenn ja, wie in Ostbahnhofsnähe auf der Nord- und/oder Südseite attraktive

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden können. Der jetzige Bebauungsplanentwurf mit seiner minimalisierten Flächenbereitstellung für die Bedarfe des öffentlichen Fuß-, Fahrrad- und KFZ-Verkehr ist nicht geeignet, hierfür erforderliche Lösungen anzubieten.

## 5. Grünordnung und Freiraumgestaltung

Die im vorliegenden Bebauungsplan festgesetzten Pflanzmaßnahmen innerhalb der Baufläche, und in besonderem Maße die, die in den nördlich angrenzenden öffentlichen Straßenraum hineinwirken müssten (jedoch überhaupt nicht bauleitplanerisch verbindlich vorgegeben werden), sind so gering dimensioniert, dass der vorliegende Bebauungsplanentwurf mitnichten die Anforderungen an die Belange des Naturschutzes einschließlich Landschafts- (Orts-)bild gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB erfüllt. Es fehlt völlig an einer angemessenen Festsetzung von straßenraumbezogenen Baumstandorten (großkronige Bäume 1. Ordnung, mind. 3xverpflanzt mit dickem Stammumfang) gegenüber dem nördlich angrenzenden Silcherweg sowie in den für die Allgemeinheit vorgesehenen (viel zu schmalen) Bereichen mit Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit innerhalb des Plangebiets. Letzteres gilt sowohl für die Nord-Süd-, als auch die West-Ost-Verbindung durch das Baugebiet. Die Vernachlässigung der gestalterischen Wirkung der vorgesehenen, zu massiven Bebauung gegenüber dem nördlich angrenzenden Bereich ohne gestaltprägende Eingrünung schafft nach Norden einen schmutzigen Hinterhofcharakter, der durch den Graben zwischen Stützmauer und Baugrenze noch verstärkt wird. Dies gerade dort, wo die zu hohen Gebäude mit wohl nur langweiligere Fassaden, Funktionalräumen (z.B. milchverglasten Badezimmerfenster, Treppenhäuser u.dgl.) viel zu nahe an die Straßenbegrenzung des Silcherweges heranrücken.

Das anführen eines Hinweises, dass im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ein Freiflächengestaltungsplan einzureichen ist, ist völlig wirkungslos hinsichtlich der nötigen Umsetzungsverpflichtung der – wie vorgenannt angeführt – ohnehin ungenügenden Pflanz- und Pflegemaßnahmen. Dies begründet sich z.B. allein schon aus folgenden Punkten:

- Ein Hinweis hat keine Rechtsverbindlichkeit.
- Das Einreichen eines Freiflächengestaltungsplanes gewährleistet noch keine angemessene inhaltliche Qualität der dargestellten Maßnahmen.
- Beim gegenständlichen Bebauungsplan handelt es sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan, der Baurecht für ein ganz bestimmtes, und darin konkret zu fassendes Bauvorhaben erteilt. Entsprechend müssen dann auch bereits auf Ebene der Bebauungsplanung alle naturschützenden, landschaftsgestalterischen und sonstigen grünordnungsrelevanten Maßnahmen, wozu in einem städtischen Plangebiet in besonderem

auch die Gestaltung des straßenraumbezogenen Stadtbild gehört, in ausreichendem Maße geregelt werden. Zu einer Vorhaben- und Erschließungsplanung muss im vorliegenden Fall des massiv zur Bebauung vorgesehenen Plangebiets auch ein entsprechend detaillierter grünordnerischer Teil eines Vorhaben- und Erschließungsplanes vorgelegt werden, z.B. in Form eines Vorentwurfes des ohnehin spätestens zum Bauantrag erforderlich werdenden Freiflächengestaltungplanes. Der Bebauungsplan selbst ist mit einem qualifizierten Grünordnungsplan, der diesen Anspruch auch wirklich erfüllt, auszustatten. Es müssen darin auch die Maßnahmen zur Sicherung einer angemessenen Aufenthaltsqualität im öffentlichen und privaten Freiraum begründet werden. Mit den im jetzigen Bebauungsplanentwurf vorgelegten Unterlagen zum Belang „Naturschutz und Grünordnung“, die ja wesentlicher Teil der gesamten Umweltbelange sind, stehen der Öffentlichkeit und der Nachbarschaft keine ausreichenden umweltbezogenen Informationen zur Verfügung, anhand derer sie mit Sicherheit bewerten können, dass die gesetzlichen Umweltmindestanforderungen dbzgl. eingehalten sind. Der vorgelegte Entwurf zeigt hier erhebliche naturschutzfachlich-grünordnerische Defizite.

- Auch bei einem Verzicht auf die Anwendung der naturschutzfachlichen Eingriffsregel in der vorliegenden Bebauungsplanung sind trotzdem alle naturschutzfachlich relevanten Wirkungen des zukünftigen Vorhabens in angemessener Weise aufzuzeigen, zu bewerten, planerisch zu bewältigen und der Öffentlichkeit aufzuzeigen. Die Festsetzung von nur 7 Baumstandorten in einem extrem dicht bebauten Allgemeinen Wohngebiet mit 14 massiven Gebäuden mit bis zu 5 (mit Garagen-EG sogar 6) Geschossen ist der gesetzlichen Anforderungen von Natur- und Landschaft nicht angemessen (Pflanzung von einem 1/2 Baum pro Gebäude mit einem „robusten“ Haustyp, vgl. Begründung S. 3 und Planzeichnung).
- Die zu wenigen Baumstandorte dürfen gemäß Festsetzungen (Ziff. 1.11.1.1) zudem noch verschoben werden. Damit ist überhaupt nicht sichergestellt, dass Bäume so situiert werden, dass sie einen wesentlichen Beitrag zur Aufenthaltsqualität auf den für die Allgemeinheit zur Verfügung gestellten Wegen durchs Baugebiet und eine wirksame Eingrünung zum nördlich angrenzenden öffentlichen Straßenraum leisten können. Dort, entlang des Sicherweges, ist eine Qualitätssicherung des Straßenraumes wegen der zu hohen und zu nah an die Straßenfläche platzierte Neubebauung jedoch besonders wichtig.
- Inwieweit die Festsetzung Ziff. 1.11.2.1 überhaupt zur sicheren Umsetzung einer angemessenen Ein- und Durchgrünung des Baugebietes beitragen kann, ist mehr als fraglich. Der Bebauungsplan ist hier vermutlich wirkungslos, weil er die Anlage und den Erhalt von Vegetationsflächen auf den "nicht überbauten Grundstücksflächen" fordert. Diese kommen im gesamten Baugebiet (WA) jedoch nur in einer äußerst ge-

ringen Flächengröße vor, nachdem die bestimmten Baugrenzen (zumindest die für das EG = Garagengeschoss) fast umlaufend um die gesamte Wohngebietsfläche verläuft. In diesem Sinn gibt es im Baugebiet selbst auch keine Freifläche, weshalb dann eine auf deren Größe bezogene weiterführende Festsetzung ebenfalls keinen Beitrag zur ausreichenden Ein- und Durchgrünung leisten kann (vgl. Ziff. 1.11.2.1, Satz 2, wonach „je angefangener 300qm Freifläche (die es kaum gibt), ein Baum der Artenliste 1 und 2 zu pflanzen ist). Mit dem in Ziff. 1.11.2.1, Satz 3 festgesetzten Zusatz, dass dabei dann auch noch „festgesetzte Bäume angerechnet werden können“, bleibt die festgesetzte Vorgabe völlig wirkungslos. Dies, sicher auch, weil von vorneherein schon unklar ist, welche festgesetzten Bäume mit welchen überhaupt verrechnet werden dürfen.

- Die gesamten grünordnerischen Festsetzungen sind für die Öffentlichkeit und Nachbarn nicht nachvollziehbar und nicht eindeutig für einen Vollzug. Ganz zu schweigen davon, dass sie die materiell-rechtlichen Belange zu Natur und Landschaft nicht ausreichend berücksichtigen und keine nachhaltigen, an allgemeingültigen Standard der Stadtökologie orientierte nachhaltige Stadtentwicklung gewährleisten. Zu fordern ist, dass an allen Rändern, sowie innerhalb des Plangebiets eine intensivere Begrünung realisiert wird. Der Geltungsbereich bildet schließlich den südlichen Abschluss des aufgelockerten bebauten Michelsbergs, worauf der Begründungstext selbst hinweist.

## **6. Schallschutz Schienenverkehrslärm**

Der Belang des Schallschutzes ist in dem vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplanentwurf nicht ausreichend und sachlich nicht angemessen berücksichtigt. Die Grundlagen sind unvollständig bzw. zu alt als würdige Bewertungsgrundlage des jetzigen Entwurfs. Damit ist die Bewertung des Bestands sowie die Prognose der zukünftigen Schallentwicklung und -einwirkung auf schützenswerten Nutzungen ungenügend oder gar falsch (vgl. Schallgutachten von IB Dr. Schäcke + Bayer vom 12.08.2005 als Bestandteil der Bebauungsplanbegründung des jetzigen Entwurfs im Jahr 2011).

Bei einer ordentlich durchgeführten bauleitplanerischen Bestandsaufnahme und -bewertung des Belangs „Schienenverkehr“ hätte das Planungskonzept voraussichtlich anders aussehen müssen. Dies wird durch folgende Argumente begründet:

- Das Schallgutachten aus dem Jahr 2005 berücksichtigt Ausgangsdaten für den Zugverkehr (nur) der Deutschen Bahn AG aus dem Jahr 2005 als Ist-Zustand. Es ist unangemessen für einen Bebauungsplan, der im Jahr 2011 aufgestellt wird, zur Beschreibung der Ist-Situation 6-Jahre alte, überholte Bestandszahlen zu verwenden.

- Ob auf den zu berücksichtigenden Schienenstecken (Gleis 1 und 2 der Strecke Ulm – Stuttgart sowie der Strecke Ulm – Aalen) auch Schienenverkehr anderer Betreiber durchgeführt wird, und zu berücksichtigen ist, ist nicht dargelegt. Bei der fortschreitenden Privatisierung des Schienenverkehrs z.B. auch Ausbaubestrebungen öffentl. Nahverkehr etc. wäre dies zumindest zu prüfen.
- Nachdem in der Begründung zum vorliegenden Bebauungsplan im Kapitel „Verkehrerschließung“ selbst angeführt wird, dass auf der Bahnstrecke Ulm – Aalen ein S-bahnartiger Nahverkehr betrieben wird und /oder weiter ausgebaut werden soll, ist dieser Sachverhalt auch entsprechend bei den Ist- und Prognosedaten für die Schienenverkehrslärmbeurteilung zu würdigen.
- Der unterstellte Prognosezeitpunkt mit dem gewählten Jahr 2015 ist zu kurz. Hier ist mindestens das Jahr 2020 zu nehmen.
- Das im vorliegenden Bebauungsplan verwendete Schallgutachten wurde für einen (den?) Wettbewerb „Marchtalerstraße in Ulm als Plangebiet“ erstellt. Das Gutachten untersucht damit nicht das konkrete Vorhaben, für den der Vorhabenbezogene Bebauungsplan Baurecht schafft. Hervorzuheben sind hier folgende Aspekte:
  - o Das Untersuchungsgebiet im Schallgutachten stimmt nicht mit dem Vorhaben- gebiet des Bebauungsplanes überein.
  - o Das Vorhaben selbst sowie evtl. eintretende baulichen Zwischenstände ist in den Geländemodellen der Prognoseberechnungen nicht richtig und angemessen modelliert.
  - o Die Bewertung der berechneten Beurteilungspegel erfolgt (nur) bezogen auf eine Schutzwürdigkeit eines Mischgebietes (MI). Im Bebauungsplan wird jedoch ein Allgemeines Wohngebiet (WA) mit einer höheren Schutzwürdigkeit festgesetzt. (Auf die nicht ausreichende Bestimmtheit der Vorhabenbeschreibung hinsichtlich der Nutzungszulässigkeit - wie an anderer Stelle des Schreibens ausgeführt - sei hierbei nochmals verwiesen. Der im Bebauungsplanentwurf beigefügte Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) beschreibt bzgl. der Nutzung sogar **nur** Wohnnutzung und entspricht damit dem Charakter eines „Reinen Wohngebietes“ (WR) nach BauNVO. WR hat eine höhere Schutzfunktion.
  - o Die Ausbreitungsberechnung des Schienenverkehrslärms erfolgt unter Berücksichtigung von Dämpfungstermen (z.B. Berücksichtigung von Gelände- und Baustruktur außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes. Auf den dauerhaften Erhalt dieser Strukturen hat der vorliegende Vorhabenbezogene Bebauungsplan keinen bauplanungsrechtlich verbindlichen Einfluss zum Erhalt dieses Zustandes. Zu hinterfragen ist daher, ob die Bestandssituation bei der vorliegenden Begutachtung bzw. bauleitplanerischen Abwägung angemessen

- sen und richtig beurteilt wurde z.B. Modellierung mit freier Schallausbreitung).
- Die Festlegung der betrachteten Immissionsorte (IO) ist nicht angemessen und ausreichend. Die Lage der IO muss bei einem auf ein konkretes Vorhaben bezogenen Bebauungsplan auch dem Vorhaben entsprechen. Dies betrifft dann auch alle Höhenverhältnisse, für die gemäß Bebauungsplan schützenswerte Nutzungen zulässig werden. Mindestens muss die Beurteilung nach DIN 4109 mit Festlegung von baurechtsrelevanten Lärmpegelbereichen die richtige Modellierung und ausreichende Immissionsorte (IO) für alle maßgeblichen schützenswerten Orte berücksichtigen. Außenbereiche sind auch schützenswert.
  - Das Schallgutachten geht von viel geringeren (max.) Geschosshöhen aus, als im Bebauungsplan zulässig werden. Darüber hinaus berücksichtigt es auch keine zum Aufenthalt von Menschen zulässigen Dachterrassen (IO über dem obersten Geschoss)
    - Anmerkung: Die niedrigere unterstellte Geschosshöhe im Schallgutachten, das vom Vorhabenträger (=Eigentümer) für den Wettbewerb in Auftrag gegeben wurde, bestätigt im Vergleich mit dem vorausgegangenem, aber auch dem jetzigen Bebauungsplanentwurf nochmals, dass der Eigentümer jetzt beim Maß der baulichen Nutzung über alle gesunden Verhältnisse hinausgeht im Bestreben seiner Renditemaximierung. Wie durch das Schallgutachten offensichtlich wird, gingen selbst der Eigentümer und die Stadtverwaltung Ulm zu Beginn der Planüberlegungen, d.h. vor dem ausgelobten Wettbewerb, auch von einer deutlich geringeren Bauhöhe (Geschosshöhe) aus.
  - Nachdem es sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan handelt, müssen alle schutzwürdigen Nutzungen im Plangebiet, auch unterschieden nach Höhe im Plangebiet, genau definierbar sein, z.B.
    - Lage aller Fenster in allen zulässigen Geschossen einschl. Aufenthaltsbereiche auf Dächern oder Balkonen (Problematisch erscheint dbzgl. auch die Festsetzung des Bebauungsplanentwurfs, dass die Baugrenzen für untergeordnete Bauteile wie auch Balkone z.T. bis zu 3 Meter überschritten werden dürfen. Wo liegen denn dann die wesentlichen IO nach Lage und Höhe, die für eine angemessenen Beurteilung der zukünftigen schallbezogenen Umweltsituation zu betrachten sind?
    - Aufenthaltsbereiche im Freien, auch am Rand des Baugebiets, sind auch zu berücksichtigen.
  - Unter Berücksichtigung einer angemessen ermittelten Schallprognose, insbesondere der von der Strecke Ulm – Stuttgart ausgelösten Schienenverkehrslärmimmissionen,

die von Norden her auf das Neubaugebiet einwirken, ist nachfolgende Situation zu befürchten, die städtebaulich nicht verträglich ist und ggf. meinen Nachbarschutz nicht sicherstellt. Der Bebauungsplanentwurf enthält eine Festsetzung, dass die max. Gebäudehöhe auf bis zu 15 % der Grundfläche durch Treppenaufgänge und technisch bedingte Aufbauten überschritten werden darf. Außerdem enthält er die Zulässigkeit von Dachterrassen. Es ist nun möglich, dass Gebäude mit der max. Geschosshöhe und Bauhöhe errichtet werden, bei denen jeweils auf der Nordseite (z.B. zur Abschirmwirkung nach Norden) zusätzlich durchgängige Aufbauten errichtet werden (mit z.B. südlich davon angelegten Dachterrassen), die gegenüber den jeweils nördlich benachbarten Gebäuden innerhalb und außerhalb des Gebäudes wie ein weiteres geschlossenes Geschoss wirken. Dadurch werden die Gebäude sich noch negativer auswirken auf ihre jeweils sehr nah stehenden nördlichen Nachbargebäude. Die im vorliegenden VEP enthaltenen Schnitte sowie die Ergebnisse der Beschattungsstudien beziehen solche möglichen Auswirkungen gar nicht in ihre Aussagen mit ein. Nachdem die geplante Bebauung bereits schon allein aus den vorgelegten Unterlagen heraus als unverträglich mit ihrer nördlichen Nachbarschaft zu bezeichnen ist, erlauben die nicht aufeinander abgestimmten Bebauungsplanfestsetzungen eine noch zunehmende Verschärfung der Umweltunverträglichkeit bei einer möglichen Ausnutzung der Bebauungsplanlücken. Dies auch unter dem Aspekt, dass der VEP-Teil der Auslegungsunterlagen ohne Informationen über Durchführungsverpflichtungen viel zu unpräzise ist.

- Angesichts der vorliegend nicht ausreichend untersuchten Schallsituation ist sehr zu bezweifeln, ob die gemäß vorliegendem Bebauungsplanentwurf vorgesehene Nutzung mit der geplanten Gebäudestruktur überhaupt ausreichend vor den Schallimmissionen der im Baugebiet von zwei Seiten einwirkenden Schienenverkehrsgeräusche geschützt werden können. Für eine nicht realisierbare Nutzung darf kein Baurecht geschaffen werden. Der Öffentlichkeit ist aufzuzeigen, ob nicht auch aus Gründen des Schallschutzes eine Umplanung des vorliegenden Entwurfes mit einer geringeren Gebäudemassierung und anders angeordneter Aufenthaltsräume erforderlich ist. Die Öffentlichkeit und damit auch zukünftige Bewohner und sonstige Nutzer des Baugebiets haben hier ein Umweltinformationsrecht, wie die zukünftige Umweltsituation genau sein wird. Aufgrund der bisher vorgelegten Schallbetrachtung ist mit erheblicher Wahrscheinlichkeit damit zu rechnen, dass die Gebäudehöhen von Geschossen mit dann auch genau zu definierenden (schützenswerten) Nutzungen zu reduzieren sind und insbesondere keine weitere Dachflächennutzung zulässig ist.
- Bei einer stufenweisen Realisierung ist auch aufzuzeigen, mit welcher Schallsituation in welchem Zeitraum als Zwischenstufen zu rechnen ist.

Allein schon bei der Betrachtung der Schallschutzbelange bzgl. der Schienenverkehrsimmissionen ist mit erheblichen Umweltbelastungen zu rechnen. Die Argumentation in der vorliegenden Begründung, dass sich die gesamte Umweltsituation durch das Vorhaben verbessert, kann daher so nicht nachvollzogen werden. Es fehlt der Nachweis hierfür. Das richtige bauleitplanerische Instrument zur Nachweisführung ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung, die für das gegenständliche, aus städtebaulich-umweltrelevanter Sicht komplexe Bebauungsplanverfahren zu fordern ist. Dies auch deswegen, weil es für das gegenständliche Verfahren zwingend ist, die Auswirkungen verschiedener Umweltbelange (z.B. Schutzgüter Mensch, Boden, (Grund)-Wasser etc.) auch in ihren Wechselwirkungen untereinander zu erheben und zu bewerten sind. Die Ergebnisse sind der Öffentlichkeit vollständig offen zu legen.

## 7. Sonstige Umweltbelange

Der Bebauungsplan berücksichtigt die auf die Schutzgüter „Boden“ und Wasser (hier v.a. Grundwasser) bezogenen Umweltbelange nicht in einer ausreichenden Art. Dies wird wie folgt begründet:

- Unter Ziff. 3.3 der Hinweise wird angeführt, dass sich irgendwo in der näheren Umgebung eine sensible Grundwassernutzung befindet. Eine genaue Lage und Beschreibung sowie die darauf bezogene Bewertung der Auswirkungen der Planung wird nicht angeführt. Aus der im Hinweis angeführten allgemeinen Empfehlung, dass „negative Beeinträchtigungen zu vermeiden sind“, können für die Öffentlichkeit und Nachbarschaft keine ausreichenden Umweltinformationen gezogen werden, welche möglichen negativen Auswirkungen überhaupt zu befürchten sind und wie diese sich auswirken. Es ist dbzgl. auch nicht nachvollziehbar, welche umweltrelevanten Vermeidungsmaßnahmen überhaupt zu treffen sind. Der Hinweis zu diesem Belang, ohne ausreichende Behandlung in einem Umweltbericht, weist auf ein erhebliches Abwägungsdefizit hin. Wie kann eine Vermeidungsmaßnahme, noch dazuhin ohne genaue Beschreibung, aber dann nur als Empfehlung (nicht als verbindliche Festsetzung) vorgegeben werden, wenn nicht vorab umweltgutachterlich geprüft wurde, welches Beeinträchtigungsmaß die (potentielle) Gefährdungen i.S.d. Umweltverträglichkeitsgesetzgebung aufweist.
- Die gleiche Forderung nach einer angemessenen Umweltprüfung und Aufklärung der Öffentlichkeit und Nachbarn ist auch bezüglich der im Plangebiet bekannten Altlastensituation zu stellen (vgl. Ziff. 3.4 Hinweise und Ziff. 5.8. Altlasten). Hier wird sogar noch explizit angeführt, dass bei der aktuellen Bestandssituation „eine Gefährdung durch Bodenverunreinigungen besteht“. Für das Plangebiet liegt offensichtlich noch nicht mal eine orientierende Untersuchung zu bekannten, und nach der Begründung als

Gefährdung bezeichneten Altlastensituation vor. Die Altlastensituation ist also noch nicht ausreichend nach den gesetzlichen Vorgaben der Boden- und Wasserschutzgesetzgebung untersucht. Möglichen Umweltfolgen sind demnach nicht ermittelt und bewertet worden. Bezogen auf diesen Umweltbelang ist damit nicht sichergestellt, dass das Vorhaben in der jetzt geplanten Art und Weise überhaupt realisierbar ist. Es ist deshalb zu hinterfragen, ob durch den vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan für ein bestimmtes konkretes Vorhaben überhaupt Baurecht und eine Bauverpflichtung geschaffen werden können (z.B. Verträglichkeit Kinderspielplatz auf Altlastenfläche im Wohngebiet. An dieser Stelle sei als Exkurs darauf hingewiesen, dass Kinderspielplätze in der Vorhabenplanung völlig fehlen. Für ein konkretes Vorhaben mit über 100 Wohneinheiten ist dieser Punkt ebenfalls zu bearbeiten. In der Umgebung gibt es weit und breit keine ausreichenden Spielbereiche für Kinder in den verschiedenen Altersklassen.

Die Anmerkung, dass „die Ergebnisse der noch nicht durchgeführten orientierenden Untersuchung der Altlasten, die die Umweltsituation gefährden, in den Bebauungsplan eingearbeitet werden (vgl. S. 9 Begründung), stellt keine ausreichende inhaltliche Abwägung des Sachverhalts und keine ausreichende Umweltinformation dar, solange die Ergebnisse selbst nicht vorliegen sowie deren bauleitplanerische Behandlung nicht im Bebauungsplan selbst begründet werden. Spätestens zur jetzigen Öffentlichkeitsbeteiligung hätten diese Sachverhalte in die Planunterlagen, und zwar in Form einer ordentlichen Umweltprüfung eingearbeitet werden müssen.

## **8. Fazit:**

Die derzeit vorgesehene, überzogene Dichte, unverträgliche Gestaltung, mangelnde Grünordnung, fehlende städtebauliche Einfügung in die Umgebung, ungenügende Verkehrserschließung bzgl. fließendem und ruhendem KFZ-Verkehr und nicht ausreichend behandelte Umweltbelange müssen dazu führen, das hinter dem Bebauungsplanentwurf stehende städtebauliche, grünordnerische und verkehrliche Konzept nochmals grundsätzlich zu ändern. Vor einer Baurechtschaffung ist das Konzept dringend noch weiter zu konkretisieren und in geänderter Form der Öffentlichkeit und Nachbarschaft erneut zur Beteiligung an der Planung vorzulegen.

In der jetzt vorliegenden Form fehlt dem Vorhabenbezogenen Bebauungsplan die nötige Konkretisierung des Vorhabens. Die den Auslegungsunterlagen beigefügte Anlage 8.1 zu GD 141/11 kann nicht den Anforderungen entsprechen, die an Inhalt, Form und Konkretisierungsgrad eines Vorhaben- und Erschließungsplanes nach § 12 BauGB zu stellen sind. Offen zu legen sind auch die Regelungen, die im Durchführungsvertrag getroffen werden. Die der

Öffentlichkeit vorgelegten Planunterlagen lassen keine Sicherstellung der tatsächlichen und vollständigen Durchführung des Vorhabens erkennen.

Dem Bebauungsplan in der jetzt vorgelegten Entwurfsfassung fehlt es zudem an einer überzeugenden Darlegung des Planungserfordernisses. Der Bedarf für die Dimensionierung des Vorhabens ist nicht ausreichend und auch nicht schlüssig begründet. Die Folgen der Planung, z.B. bzgl. der sozialen Infrastruktur sind nicht aufgezeigt. Wie hoch ist die zukünftige Bewohnerzahl und Zahl sonstiger Nutzer, z.B. Betriebe, Büros, Praxen etc.? Dies gilt auch für dessen Teilnutzungen, z.B. Anzahl Wohneinheiten nach Realisierungszeiträumen sowie andere bauliche Nutzungen. Der zum Bebauungsplanentwurf vorgelegte „Begründungstext“ enthält mehr deskriptive Bestandteile als tatsächliche Argumente zur Begründung des Vorhabens und seiner Ausprägung. Insbesondere ist für die Öffentlichkeit nicht nachvollziehbar, wieso an diesem Standort mit der vorgegebenen Größe so viele Wohneinheiten in der vorgestellten Ausprägung errichtet werden sollen. Es wird nicht hinreichend bestätigt, dass es hierfür einen Bedarf und eine realistische Umsetzungschance in einem absehbaren Zeitraum gibt. Dies umso mehr, als das Baugebiet doch erhebliche Umweltbeeinträchtigungen (z.B. Schallbelastungen) hinnehmen muss. Dbzgl. Vermeidungsmaßnahmen sind nicht behandelt.

Die Fachgutachten zum Nachweis einer geordneten städtebaulichen Entwicklung und zur Sicherstellung einer umweltverträglichen und nachhaltigen Planung sind auf den aktuell im vorhabenbezogenen Bebauungsplan enthaltenen Planstand und Detaillierungsgrad anzupassen.

Nachdem der bisherige Vorentwurf wesentliche öffentliche Belange einer geordneten städtebaulichen Entwicklung nicht ausreichend berücksichtigt, sowie nachbarschützende Belange von angrenzenden Bewohnern grob missachtet, fordere ich von der Stadt Ulm eine grundsätzliche Überarbeitung des Entwurfs und eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit am weiteren Verfahren.

An dieser Stelle appelliere ich an die **Verantwortung aller Stadträte**, die über das Vorhaben zu entscheiden haben. Stadträte haben bzgl. Bebauungsplanentscheidungen das Gemeinwohl im Auge zu haben. Private und öffentliche Interessen sind gerecht untereinander abzuwägen (§1 Abs. 7 BauGB). Und das schließt die Notwendigkeit mit ein, zu prüfen, welche langfristigen Auswirkungen durch die Baurechtsschaffung und – bei vorhabenbezogenen Bebauungsplänen auch Baurechtsverpflichtung – für ein bestimmtes Vorhaben entstehen. Würde das Vorhaben in der jetzt vorliegenden Form errichtet, werden mit Sicherheit die neuen (dann alten) Bewohner im Quartier „Marchtalerstrasse“ spätestens in 8-10 Jahren wünschen, sie hätten eine deutlich weniger dicht bebaute Umgebung, mehr Grün, einen qualitativ besseren gestalteten Aufenthaltsraum um ihre Gebäude herum und größere Freiflächenbereiche. Dies

auch, um z.B. platzfordernde Gegenstände des alltäglichen Gebrauchs rund um das Haus (wie Fahrräder, Mofas, Rollstühle, Kinderwagen, noch neu eingeführte Mülltonnen, Rasenmäher, Sitzbänke, Spielgeräte für verschiedene Altersklassen, Zweit-KFZ u.a.) unterzubringen. Vielleicht wollen die Bewohner auch nicht in die Fenster der Nachbarn schauen oder selbst beobachtet werden in ihren Wohnungen aufgrund der zu engen Bebauung. Die jetzt vorgesehene Dichte lässt nicht zu, dass sich das Baugebiet selbst dynamisch nach den sich ändernden Bedürfnissen von Bewohnern entwickelt, was in allen Baugebieten jedoch stetig stattfindet. Die jetzt vorgesehenen Wege im Baugebiet, die deutlich zu eng und steil angelegt sind und später nicht erweitert werden können, sind beispielsweise für Menschen mit Gehbehinderung nicht geeignet (vgl. auch Anforderungen nach § 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB). Damit widerspricht der im Bebauungsplan umgesetzte Städtebauentwurf auch den Anforderungen des Baugesetzbuches und der Landesbauordnung. Die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen und der Aspekt der Stärkung von Familien ist im Städtebau besonders zu berücksichtigen. Das gemäß jetzigem Entwurf vorgesehene Baugebiet berücksichtigt jedoch nur vorrangig kurzfristige Renditeerwartungen des Eigentümers weswegen er eine max. Ausnutzung der Fläche im Baugebiet anstrebt. Für die Öffentlichkeit bleibt auch unklar, ob der Vorhabenträger Weiterveräußerungsabsicht hat oder dauerhafter Besitzer aller Anlagen bleibt und die Immobilien dem Mietwohnungsmarkt zugeführt werden. Je nach dem ergeben sich hierdurch auch unterschiedliche städtebauliche Erfordernisse und Auswirkungen, die in der Begründung nicht erläutert sind.

Die jetzt von allen Stadträten/innen richtig zu bewertenden städtebaulich-landschaftlichen und umweltrelevanten Auswirkungen des heute zur Neubebauung anstehenden Stadtgebietes werden dauerhaft bleiben. Sie werden die Lebensqualität, die Verkehrssituation und das Stadtbild im Quartier und in seiner Nachbarschaft auf Dauer bestimmen. Wenn ein Gebiet einmal zu massiv mit Gebäuden bestanden ist, dann bleibt es auf Dauer zu massiv. Ein Verweis auf den vorausgegangenen städtebaulichen Wettbewerb als mögliches Argument, dass die zu berücksichtigenden Auswirkungen dort geprüft wurden, kann dbzgl. nicht als ausreichende Abwägungsbegründung für den jetzt vorliegenden Bebauungsplanentwurf und dessen Abwägungserfordernisse gelten. Zu verweisen ist hier insbesondere auf folgende Gründe:

- Der Wettbewerb wurde vom Eigentümer selbst ausgelobt, d.h., er hat auch die zu berücksichtigenden Vorgaben maßgeblich bestimmt.
- Im Preisgericht des Wettbewerbs waren zahlreiche Vertreter des Eigentümers.
- Die in der jetzigen Bebauungsplanabwägung zu berücksichtigenden Belange (v.a. zu Umweltverträglichkeit, vgl. Schutzgut Mensch) waren zum Wettbewerbszeitpunkt nicht bekannt.
- Beim Wettbewerb, wie bei den meisten dieser Wettbewerbe, wurde fast nur auf architektonische Gestaltungsaspekte geachtet. Die Lebenssituation und die Bedürfnisse der

Menschen, die in dem Gebiet wohnen und arbeiten sollen, werden nicht ausreichend gewürdigt. Wesentliche Umweltbelange bleiben unberücksichtigt.

- Der jetzige Entwurf sieht an vielen Stellen immer noch höhere und massivere Gebäude vor, als in fast allen anderen Wettbewerbsentwürfen.
- Das Vorgehen des Vorhabenträgers ist gegenüber der Öffentlichkeit, der Nachbarn und des Stadtrates als Augenwischerei zu bezeichnen und offensichtlich haben hierbei die Bauverwaltung und andere Behörden/Träger öffentlicher Belange nicht ausreichend geprüft. Es ist dbzgl. nicht in Ordnung, wenn in den Bebauungsplanvorentwurf für die Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung im Vergleich zum „vermeintlich fairen“ Wettbewerbsergebnis noch extra viel zusätzliche Geschosse aufgenommen werden, um dann bei der Überarbeitung zum Entwurf diese wieder zu reduzieren um darzustellen, man wäre ausreichend auf die Argumente der Einwender eingegangen und habe die Planung auf ein verträgliches Maß reduziert. Der städtebauliche Fehler ist aber, dass bereits der Ausgangsentwurf nach dem Wettbewerb, vor dem Bebauungsplanvorentwurf zu viele, zu hohe und viel zu eng stehende Gebäude vorsah.

In Erwartung einer angemessenen Überarbeitung der bisherigen Planung unter Berücksichtigung der vorgetragenen Anregungen verbleibe ich

mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'AAK' with a stylized flourish at the end.

HAGEN-KOLLEGEN Rechtsanwälte · Hafenbad 35 · 89012 Ulm

Hafenbad 35  
89012 UlmTel. 0731/67080  
Fax 0731/67079info@hagen-kollegen.de  
www.hagen-kollegen.deStadt Ulm  
Münchner Straße 2  
89073 UlmStadt Ulm  
Hauptabteilung  
Stadtplanung, Umwelt  
und Baurecht

Eing. 30. JUNI 2011

Tgb.-Nr. \_\_\_\_\_

Bearb. Stelle StB IVOriginal bei A. Englert Sachbearbeiter  
RA Dr. Othmar Hagen  
Fachanwalt für Baurecht  
Fachanwalt für VerwaltungsrechtAktenzeichen 4412/11  
Ihr Zeichenmobil/mailbox 0171-33 11 138  
dr.hagen@hagen-kollegen.de

29.06.2011/Ha/sp-03

**Einwendungsschrift**

des

- Einwender -

Bev.: Dr. Othmar Hagen, HAGEN-KOLLEGEN, Hafenbad 35, 89073 Ulm

gegen den

**Vorhaben- und Erschließungsplan  
Wohnquartier Marchtaler Straße.**

In der Fassung vom 31.03.2011

Begründung:

- 17 Die Einwendungen, welche mit Schriftsatz vom 12.01.2011 vorgetragen wurden, werden aufrecht erhalten und auf diese zur Meidung von Wiederholungen Bezug genommen. Im Hinblick auf die Erwägungen in der Beschlussvorlage des Fachbereichs Stadtplanung, Umwelt und Baurecht vom 31.03.2011 wird wie folgt und insoweit ergänzend ausgeführt:

I. Verkehrsabwicklung im Regerweg

- 18 Es soll an dieser Stelle betont werden, dass es keineswegs die Absicht der Einwenderin ist, die Verwirklichung des Vorhabens zu verhindern. Es geht der Einwenderin ausschließlich um die Aufrechterhaltung des Betriebs der seit     Jahren dort existierenden     fabrik und des ungestörten Ablaufs des damit verbundenen Andienungsverkehrs. Diesem Belang wird mit den vorgesehenen Änderungen nicht Rechnung getragen.
- 19 Es wird nochmals mit Nachdruck verdeutlicht, dass der Betrieb ständig von Lastzügen bis zu 18,75 m Länge und bis zu 15,5 m langen Sattelschleppern angefahren wird. Die Andienung erfolgt mit Fahrzeugen vom kleinen 3-Achser bis zum 40-Tonner, sowie mit LKWs mit Anhänger und Sattelzügen. Alle geschlossenen LKW Typen „ die auf dem in der Anlage beigefügten Bild „LKW Skizzen“ aufgeführt sind , kommen bei der Anlieferung vor.

**Anlage ES 1** LKW Gesamtlängen

Die Gesamtlänge der Lastzüge kann dabei bis zu 18,75 m und die Gesamtlänge von Sattelfahrzeugen bis zu 16,50 m betragen. Beim Austausch von Maschinen ist zeitgleich mit 2 großen LKWs, einem Schwerlastkran und ggf. mit einem Sonderfahrzeug zu rechnen. Bisher konnte die Einwenderin hierfür in der Marchtaler Straße ein Parkverbot beantragen. Für den Schwerlastkran wurde eine Sondernutzungsgenehmigung erteilt, da dieser vor dem Betriebsgebäude aufgestellt wird und die volle Straßenbreite beansprucht. Der Kran musste bisher so aufgestellt werden, dass der fließende Verkehr über die Einfahrt der Schwabengarage ausweichen

konnte.

Des weiteren wird eine Skizze eines gelegentlich zum Einsatz gekommenen Tiefladers beigefügt.

**Anlage ES 2** Skizze LKW Tieflader

Beim Tausch der Abrollkippmulde wird von dem Entsorgungsbetrieb ein Rangierabstand von 20 m von der Rampe benötigt. Hierzu lege ich eine Bestätigung der Firma REMONDIS vom 29.06.2011 vor.

**Anlage ES 3** Schreiben der Firma REMONDIS vom 29.06.2011

- 17 Trotz Beschilderung ist auch mit anderen, nicht dem Betrieb der Einwenderin dienenden Fahrzeugen zu rechnen. Selbst Reisebusse wenden gelegentlich im Regerweg unter Inanspruchnahme der Freiflächen der Schwabengarage und des Betriebes der Einwenderin.
- 18 Es werden für die Produktion im Betrieb der Einwenderin Rohstoffe angeliefert und fertige Produkte abgeholt und Abfälle über Abkippmulden entsorgt. Der damit verbundene Verkehr wurde bisher über die Freifläche der Schwabengarage abgewickelt. Im Gegenzug beanspruchte die Schwabengarage für Wendemanöver der die Schwabengarage anfahrenden LKWs die Hoffläche des Betriebsgrundstücks der Einwenderin. Die Beladung der LKWs erfolgt über eine Rampe. Dabei ist für die beanspruchte Gesamtlänge die Fahrzeuglänge, die Rampe und die Rangierfläche für Stapler additiv zu berücksichtigen
- 19 Nur ergänzend sei erwähnt, dass aufgrund des Fehlens eines Wendehammers auch die Verkehrsabwicklung des PKW Verkehrs zu Problemen führt und auch von PKWs oftmals die Freiflächen der Schwabengarage oder des Grundstücks der Einwenderin in Anspruch genommen werden.

II. planerische Pflicht zur Konfliktvermeidung und zur Konfliktlösung

- 20 Mit den Festsetzungen des beabsichtigten B-Planes entsteht eine neue, den Betriebsablauf der Produktionsstätte der Einwenderin erheblich beeinträchtigende Verkehrssituation im

Bereich Regerweg. Dieser durch die Planung erzeugte Konflikt muss bereits im Planaufstellungsverfahren bewältigt werden und darf nicht sehenden Auges unbewältigt bleiben. Möglicherweise wurde der sich anbahnende Konflikt durch die Nichtbewältigung der Verkehrssituation im Aufstellungsverfahren bisher nicht gesehen und nicht ausreichend gewichtet. Der Regerweg ist eine Sackgasse ohne Wendehammer. Die planerisch nicht bewältigte Verkehrsabwicklung wurde bisher im Wege der Nachbarschaftshilfe der dort angesiedelten Gewerbebetriebe gelöst. Mit den geplanten Festsetzungen wird diese Art der Konfliktlösung nicht mehr möglich sein. Der bereits bisher durch den Satzungsgeber nicht bewältigte Konflikt bei der Verkehrsabwicklung wird durch die beabsichtigte Planung unlösbar, und demnach verschärft. Der Satzungsgeber ist aber gehalten erkennbare Konflikte mit der Bauleitplanung zu lösen, und nicht zu verstärken. Die Planung wirkt sich unmittelbar konfliktverstärkend auf den Verkehr in der angrenzenden Erschließungsanlage Regerweg aus.

### III. Anregung

- 21 Es wird angeregt, die Planung durch die Festsetzung von Verkehrsflächen so umzugestalten, dass ein Wenden und Rangieren von LKWs möglich ist. Hierdurch könnte der ohnehin von dem Satzungsgeber zu lösende Konflikt bei der Verkehrsabwicklung im Regerweg gelöst und die mit der Planung verbundenen Beeinträchtigungen der Lkw-Andienung des Gewerbebetriebs der Einwenderin deutlich abgemildert werden und ein gerechter Ausgleich der zu berücksichtigenden privaten und öffentlichen Belange erreicht werden.
- 22 Weiter wird angeregt, ggf. einen Fahrversuch vor Ort durchzuführen.

gez. Dr. Hagen

- Dr. Hagen -  
Rechtsanwalt  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht  
Fachanwalt für Baurecht und Architektenrecht

**Anlagen zur Einwendungsschrift vom 30.06.2011:**

- ES 1 LKW Gesamtlängen
- ES 3 Schreiben der Firma REMONDIS vom 29.06.2011
- ES 2 Skizze LKW Tieflader

**Zulässige Achslasten**

**Einzelachsen**

nicht angetrieben:  
bei Einzelbereifung 7,5 t  
bei Doppelbereifung 10 t



angetrieben:  
bei Doppelbereifung 11,5 t



**Doppelachsen**

Achsabstand weniger  
als 1 m 11 t  
Achsabstand 1 m bis weniger  
als 1,3 m 16 t

Achsabstand 1,3 m bis weniger  
als 1,8 m 18 t

Achsabstand 1,8 m und mehr 20 t\*



**Dreifachachsen**

Achsabstände 1,3 m und  
weniger 21 t

Achsabstände über 1,3 m bis  
zu 1,4 m 24 t



**Zulässige Gesamtmassen**

**Einzel-Fahrzeuge**

Fahrzeuge mit nicht mehr  
als 2 Achsen

Kraftfahrzeuge 18 t\*\*



Fahrzeuge mit mehr  
als 2 Achsen

Kraftfahrzeug 25 t\*\*\*



Kraftfahrzeuge mit 2 Doppel-  
achsen, deren Mitten min. 4 m  
voneinander entfernt sind 32 t



Anhänger 18 t



Anhänger 24 t



Kraftomnibus mit 2 Achsen 18 t



Kraftomnibus als Gelenkfahrzeug 28 t



**Fahrzeugkombinationen**

weniger als 4 Achsen 28 t



mit 4 Achsen 36 t\*\*\*\*

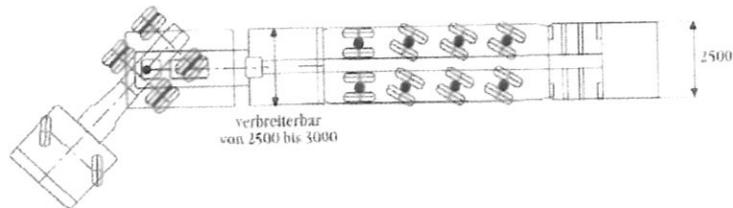
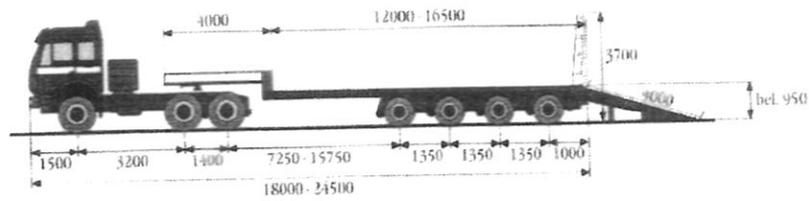


mit mehr als 4 Achsen 40 t\*\*\*\*\*



Anlage ES2

4-Achs Semi-Tieflader  
ausziehbar, mit Auffahrrampe,  
verbreiterbar auf 3000 außen  
Nutzlast: 42000 kg  
alle Maße in mm



**REMONDIS®**

Anlage ES3

REMONDIS Süd GmbH ■ Postfach 50 04 30 ■ 80974 München

Remondis Süd GmbH  
Niederlassung Ulm  
Voithstr. 5  
89079 Ulm

Christian Eckhard  
Telefon: 0151/14718116  
Telefax: 0731/49199-25  
E-Mail:  
christian.eckhard@remondis.de

Ulm, den 29.06.2011

■ Rangierabstand Abrollmuldenkipper

Sehr geehrter Herr

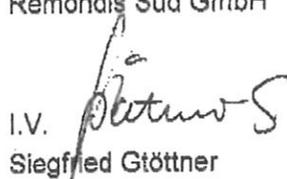
bezüglich Ihrer Anfrage des benötigten Abstandes zum Tausch einer Abrollkippermulde können wir Ihnen mitteilen, dass wir nach vorne ca. 20 m Abstand zu einer Rampe o.ä. (hintere Muldenwand) benötigen.

Dieser Abstand setzt sich zusammen aus ca. 7,00 m Muldenlänge, ca. 8,50 m LKW-Länge und ca. 5,00 m Rangierabstand des LKW nach vorne.

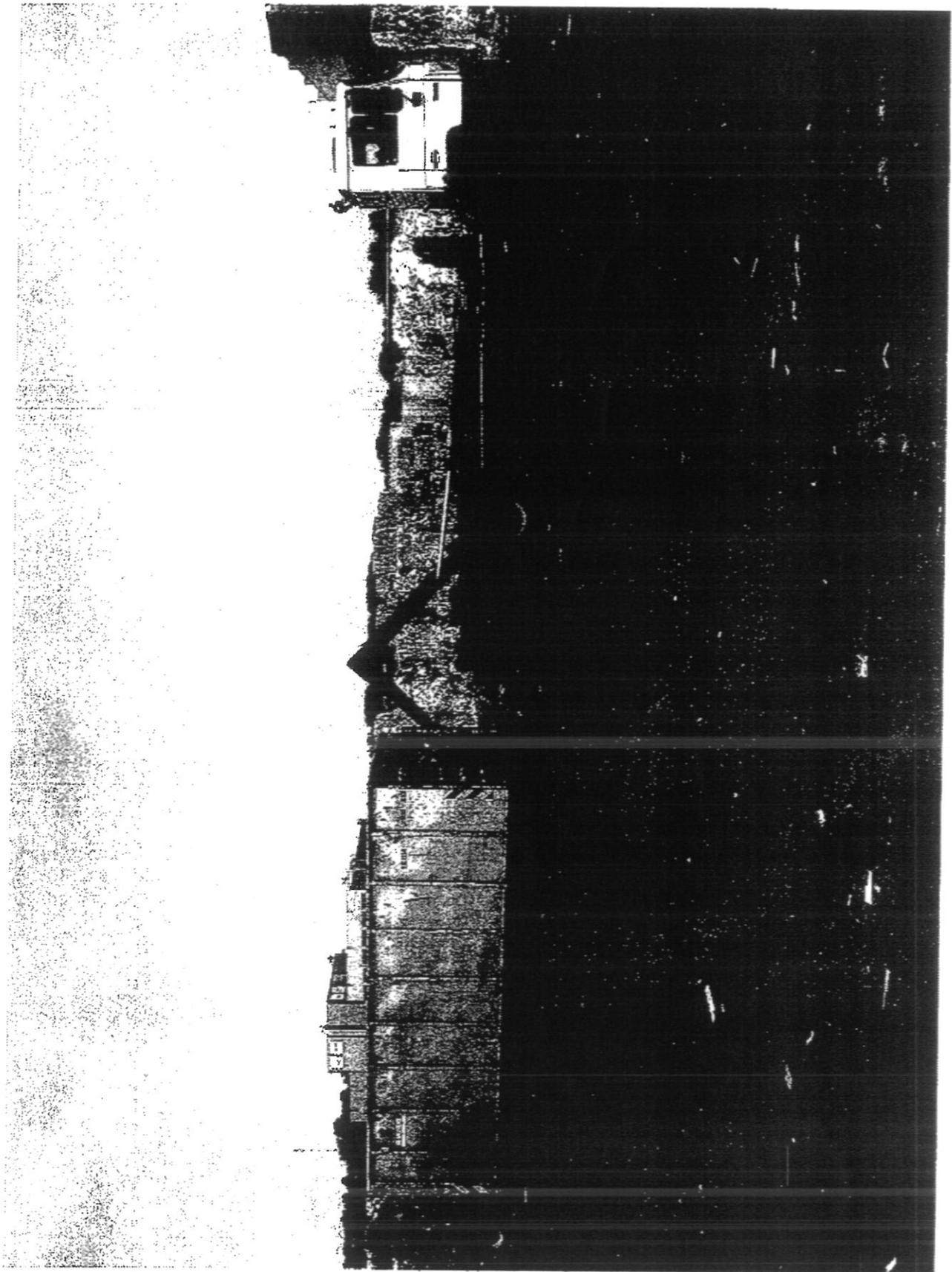
Wir haben Ihnen ein Foto zur Veranschaulichung beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Remondis Süd GmbH

I.V.   
Siegfried Gtöttner  
Niederlassungsleiter

I.V.   
Christian Eckhard  
Vertrieb



D-89075 Ulm

Stadt Ulm  
Abt. Stadtplanung, Umwelt, Baurecht  
Münchnerstraße 2

89070 Ulm

D-89075 Ulm

Tel.  
Fax  
Mobil Tel.  
E-mail:

Ulm, 30.06.2011

Handwritten signature: *lm*

Stadt Ulm				
Hauptabteilung				
Stadtplanung, Umwelt und Baurecht				
Eing. 01. JULI 2011				
II	III	IV	V	
z.d.A.				

Handwritten notes: *17.7.2011 IV*  
*08.07.11*

Vorhabensbezogener Bebauungsplan Wohnquartier Marchtaler Straße im  
Stadtteilbereich Mitte Ulm - Michelsberg

Hier: Stellungnahme zur Begründungen des betreffenden Bebauungsplan als  
„Fortentwicklung zum Wohnquartier lt. Anlage 5 zu GD 141/11“ näher  
gekennzeichnet mit Planbereich- Nr. 114 und Plan- Nr. 21 -  
ausgelegt mit Datum vom 31.03.2011 bis 30.06.2011 -  
und  
Gegenvorstellungen zu ausdrücklich nicht beabsichtigten aber nach dem  
Bundesbaugesetz zu berücksichtigenden wechselseitigen Beziehungen  
Umwelt- bezogener Auswirkungen auf den Menschen, seiner und der  
der benachbarten Bevölkerung Gesundheit.

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrter Herr Baubürgermeister Wetzig,

der Unterzeichner dieses fristgerecht eingereichten außergerichtlichen Rechtsbe-  
helfes fühlt sich seinen Ulmer Mitbürgern verpflichtet, öffentlich zu rügen, was  
**expressis verbis** begründet, im Bebauungsplan, als nicht zu berücksichtigen  
vorgesehen sei, nämlich: Der „**aktive Lärmschutz**“ gegen den Schienenlärm, der  
Bahntrasse Ulm- Aalen – Laupheim- Biberach, die ca. 250 - 300 m direkt südlich des  
pot. Wohnquartiers entlangführend.

Dies ist deswegen nicht nachvollziehbar,

- weil das BBaugesetz, mehrmals zwingend betont, nämlich: Die „**Umwelt-  
bezogenen Auswirkungen**“ auf Menschen, seine und der Bevölkerung  
**Gesundheit sind in wechselseitiger Hinsicht und vielfältig zu beachten.**  
...!.. **also:** bei jeder Planung, sohin auch bei einer Vorhabensplanung mit  
einer Umwidmung vom gemischt genutzten zum klassischen WA –  
Stadtteilbezirk.

2. Unter **Punkt 5.9. Immissionschutz** wird nämlich ausdrücklich erläutert, dass dieser Bahnlärm belastend und damit nachteilig für den Wohnkomfort, aber auch für die Gesundheit sich auswirkt. Wider besseres Wissen wird einfach dann als Abhilfe dieser heutzutage nicht mehr zumutbaren Schienen -Belärmung, lapidar empfohlen, den passiven Lärmschutz anzubringen.
3. Diesen begründet man auch damit, dieser sei nicht so aufwendig, wie der aktive Lärmschutz in Form einer Lärmschlukschutzwand. Anlässlich des Informationsabend am 17.05.2011 wurde auf entsprechende Kritik, lapidar geantwortet, dass der aktive Lärmschutz nicht infrage komme Denn so wurde weiter behauptet, dass dieser zu teuer und deswegen auch für das Vorhaben rein kalkulatorisch nicht zu tragen sei.
4. Dem ist entgegenzuhalten:
- a) sowohl der Vorhabensträger ist anzuhalten, sich eine Kalkulation erstellen zu lassen, diese Angebotspreise auf die Quadratmeter Baugrund umzulegen bzw. auch vollends auch auf die Wohnflächen umzulegen. Denn nach Sach-Kennntnis schlägt dieser aktive Lärmschutz weder beim Grundstückspreis noch dem NFL-Quadratmeterkosten zu Buche.
  - b) Ferner hat das angehörte Ingenieurbüro im 3. Absatz nämlich in Punkt 5.9. , klar durch Untersuchungen festgestellt und erklärt, dass sowohl tags- wie auch nachtsüber die Orientierungswerte nach der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) wesentlich überschritten werden. Wenn dann des weiteren durch das Ing-Büro Dr.Schäcke + Bayer GmbH noch erklärt wird, dass unstreitig im Plangebiet der Lärmpegelbereich III herrsche, so ist dessen ungeachtet auch noch zu betonen, dass die Bahnlärmbelästigung nachts den Orientierungswert von 45 dB(A) um mindestens 15- 20 dB(A) in Wirklichkeit höher zu gewichten ist, weil dieser noch nach Hallraumnormen und nicht nach „in situ“- Messung vorgenommen wurde.
  - c) Dem Bau- und Planungsamt wird empfohlen, sich zu informieren über die DIN EN Entwürfe ( 16272-1 2011, dann EN 162772-2 2011 und EN 16271-3-1 2011 ) betreffend die Messungen zu Zertifizierung von Lärmschluck(schutz)wänden unter Berücksichtigung der bisher eher zweifelhaften als wirklich zu akzeptierenden Messmethoden insbesondere für exaktere „Schienenbelärmungsmeß- und Grenzwerte Vorgaben . Denn die gebräuchliche Hallraummessung zeitigt keinesfalls die richtigen( in situ ) Schalldämmwerte; die Methode ist längst überholt und gehört nicht mehr ins Beurteilungsrepertoire für Bemessungsgrenzwerte bzw. Auflagen.. Zumindest hat in diesem Zusammenhang wohl der Bundesrat am 18.03. den **Schienenbonus der DB** abgeschafft. Da das BBaugesetz die Bürgermitbeteiligung bei allen Planungsvorhaben vorgibt, gehören auch diese Anregungen vom Bau- und Planungsamt der Stadt Ulm beim gegenständlichen Vorhabenplan befolgt.
  - d) Zur „**Lärmbekämpfung gehört (zuerst) auch die Ruhe schützen**“; denn **Lärm macht krank** ( Siehe dazu auch LfU-Broschüre Baden-Württemberg der Landesanstalt für Umweltschutz, welche sich ganz besonders den Vorgaben für die kommunale Lärminderungsplanung, gegen Umweltkrach durch Schienen- und Straßenverkehr widmet.

Viel zu wenig wurde in den Begründungen darauf eingegangen. Hier sind erhebliche Versäumnisse nachzuholen.

- e) Auch sei verwiesen auf die ständigen Wiederholungen unseres Oberbürgermeisters, dass jeder Bürger das Recht auf Ruhe habe....!
- f) Dieser Verpflichtung sollte hier beispielhaft von Amtswegen nachgekommen werden. Dies dürfte keine Schwierigkeiten mit sich bringen, weder planungsrechtlich noch finanzierungsmäßig. Denn es gibt ja ich die Veröffentlichungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung inform des „Nationalen Verkehrslärmschutzpaket I „ Lärm vermeiden – vor Lärm schützen vom 02. Februar 2007 und besonders dieses NATIONALE VERKEHRSLÄRMSCHUTZPAKET II vom 27. August 2009. Nach dem letzteren geht der aktive Lärmschutz dem passiven vor. Wenn es der Stadt Ulm wichtig ist, stets für die Belange ihrer Bürger besonders einzustehen, so kann sie mit diesem Lärmschutzpaket Nr II bei der Bundesbahn durchsetzen, den aktiven Lärmschutz dem neuen „Wohnquartier entlang Marchtaler Straße“ und der dortigen DB Gleis –Trasse der Brenzbahn, die sicherlich in absehbarer Zeit mit einem höheren Güterzugaufkommen rechnet nach dem Slogan: Den Lastverkehr weg von der Straße auf die Schiene“ verlagern ..!
- g) Die Ulmer Planungsbehörde muß sich entsprechend bemühen bei der Bundesbahn den aktiven Lärmschutz durchzusetzen. Denn alle Voraussetzungen sind dazu geboten; denn der Schienenbonus ist mittlerweile weg; hinter diesem kann sich die DB nicht mehr verschanzen oder gar herummogeln, um nicht mehr aufkommen zu müssen für die Kosten dieser ca 300 m langen „Lärmschuckwand entlang des Marchtalerstraßen Wohn-Quartier“.
- h) Im übrigen stehen, wie oben bereits bemerkt, die Kosten dieser ganzen Lärmschuckwand in keinem nicht zu akzeptierenden Verhältnis zu den pot. für die Bewohner zu schaffenden „aktiv-lärmberuhigten“ und sodurch viel wertvoller gewordenen Wohnflächen. Anmerkung: Der Vollständigkeit halber sei nur erwähnt: Sollte es der Stadt nicht gelingen, dass die DB die Gesamtkosten trägt, so sind die um wenige Cents höheren Quadratmeterpreise zu rechtfertigen. Denn den passiven Lärmschutz zu wählen, heißt auch 25 % dieser dabei entstehenden Einbaukosten der Wohnungseigentümer trage. Der Vorhabensträger hat sogar einen Anspruch, dass die Stadt Ulm den aktiven Lärmschutz bei der DB durchsetzt.
- i) Daß die DB schon seit Jahren damit rechnete, geht aus dem Plan des DB –Umweltbundesamtes Berlin hervor. Dieser liegt als Anlage bei. Interessant, dass der doppelt hervorgehobene Gelbstreifen darauf weist, dass die Lärmschuckwand von der DB zu bezahlen ist.
- j) Der künftige Ulmer „Wohnquartierbürger“ hat sohin zumindest einen „mittelbar“ geltend zu machen Gesetzesanspruch aus dem oben erwähnten Nationalen Lärmschutzpaket II. Das zu wissen und dementsprechend von Amtswegen verfolgt zu sehen, dürfte ein zum Wohlfühlen gereichendes „ Ulmer Stadt-Zucker!“ sein. Diesen Bürgerbonus sollte sich die Bauverwaltung nicht entgehen lassen.

5. Die **wissenschaftlich durch Belärmung festgestellten gesundheitlichen Schäden, hervorgerufen durch den Straßen und, hier gegenständlich, des Schienenverkehrs.**

Dazu sei auf folgendes hingewiesen:

In der oben bereits erwähnten LfU – Broschüre unseres Bundeslandes weist Der Schallpegel in dB(A) daraufhin:

Bei bereits **30 dB(A)** beginnen Schlafstörungen und die Lern- und Konzentrationsstörungen hin und, bei

- 40-60 db(A) beginnen gesundheitliche Folgen, die zu Produktivitätsverlusten und Leistungsabfall führen, die bei
- 60-80 die gesundheitlichen Langzeitfolgen, Gehörsschädigungen und darüber hinaus Physische Zerstörungen und Schmerzschädigungen mit sich bringen.

Beweis: Tabelle wichtige Lärmwirkungen nach VDI 2719 und BGV Seite 10 LfU

Dazu gehört zu den **dB(A)- Grenzwerten der DB** bemerkt, dass diese meist unbeschadet des bisherigen DB- Bonus **um 20 bis 25 dB(A)** in Wirklichkeit = ( in situ Meßwert) höher anzusetzen sind, und entsprechend die Gesundheits-schädigungen kritischer als wie zuvor beschrieben, also früher auftreten.

6. Zum Abhelf weiterer festzustellenden gesundheitsschädlicher Lärmschäden Ist zu vermerken, dass die Stadt Ulm sich wenig einsetzte, um diese persönlichen Belange beim Land und der DB durchzusetzen. Ausweislich der Liste über die Dringlichkeit von Schallschutzmaßnahmen steht bei Ulm nur vermerkt: die eine Teilstrecke der DB Trasse 4700 und zwar die Schienenstrecke im Örlinger Tal; leider gänzlich außer Acht blieben die **schienenlärmsensiblen „Ulmer Etter- Bezirke“** mit einem **aktiven Lärmschutz** zu versehen. Deswegen sind auch die dort angrenzenden Wohn- und Universitäts- und Hochschulbezirke am Michelsberg nicht berücksichtigt worden..... leider eine fahrlässige Unterlassung.!

**Beweis:** Dringlichkeitsliste für Schallschutzmaßnahmen Seite 28 aaO LfU

**Diese Unterlassungen sollten tunlichst nachgeholt werden für den vorliegenden Vorhabenbezogenen Bebauungsplan für das Wohnquartier Marchtaler Straße.**

7. Zu den neuesten vorliegenden wissenschaftliche bewiesenen gesundheitlichen Lärmbeschädigungen von Bürgern folgendes:

Dass Lärm lebensbedrohlich das Hormon Cortisol auslöst, ist wissenschaftlich bewiesen. Falls gewünscht, werden sämtliche international vorliegenden Stresstest- Expertisen noch vorgelegt. Doch schon allein das Wissen darum und die oben angestellten Beweis-an-tritte reichen aus, um die entsprechend zu ergänzenden Auflagen zur Vermeidung von Immissionskonflikten, gereichend zu Lasten der

pot. Wohnbürger auszuschließen .

8. Jedenfalls ist der passive Lärmschutz abzulehnen, da dieser letztlich der nichts tagsüber und wenig zum Schlafen an Wohlfühlqualität bringt. Eine Stadtwohnung wird in erster Linie beurteilt, wie in ihr den ganzen Tag über ohne unangenehme Belärmung zu leben ist.

Zum akquisitorischen Potential einer zu errichtenden, kaufenden oder zu mietenden Wohnung gehört nun'mal keine durch Verkehrslärm gesundheitsgefährdete Umgebung. Diese lässt sich im diesseits ausgelegten Vorhaben ohne weiteres bewerkstelligen mit den Möglichkeiten des gebotenen „aktiven Lärmschutzes der durchzusetzen ist, ist seitens des Vorhabensträgers und mit Unterstützung von Amtswegen..

Zum besonderen Ambiente einer Stadtwohnung gehört die lärmberuhigte Umgebung. Mit den von Amtswegen bevorzugten „passiven Lärmschutzmaßnahmen“ lässt sich der als geboten erwartete Wohnkomfort nicht bewerkstelligen . Das zeigen die jüngsten Erfahrungen von Bürgern, die entlang der Eisenbahnlinie Stuttgart Ulm im ulmischen DB- Streckenabschnitt 4700 die entsprechenden Belüftungsgeräte einbauen lassen mussten. Denn einheitlich hört man: Zum Leben gehört der 24 Stundentag und nicht nur die Schlafenszeit (!) sondern auch der Luftraum außerhalb der Wohnung und das Öffnen von Fenstern gehört zum Wohnen in unseren Breitengraden wie das Luftholen in Gärten, auf Dachterrassen und Balkonen....!

Nach diesen Momenten beurteilen Mieter das gewisse angenehme Wohnen.

9. Mit der aktiven Lärmschutzmaßnahme nach dem „Nationale Lärmschutz Paket II ( siehe aaO angeführt ) lassen sich diese heutzutage erwarteten Ansprüche an eine Wohnung auch bei diesem Vorhaben realisieren. So betrachtet sind diese „aktiven Lärmschutz- Aspekte“ im Bebauungsplan zu verankern und bei der DB durchzusetzen.
10. Gleichzeitig lösen sich mit der keinesfall sichtbehindernden Lärmschutzwand auch die Bedenken zum Gefahrenmoment nicht abgegrenzter Bahndammstrecke. Des weiteren lassen sich damit auch die Übergänge zur dortigen Haltstelle Ost übersichtlicher, sicherlich praktischer anordnen auch für alle Bewohner des Wohnquartiers.

Mit diesen notwendig erscheinenden Anregungen zu Verbesserungen der Neugestaltung dieses Planungsgebietes mit den doch beachtlich immerhin 110 Wohnungen wie unter 6.0 und 6.1. Flächenangaben und Flächenbilanz beschrieben, lassen sich die erwarteten Ziele erfolgversprechend erreichen.

So betrachtet, wird erwartet, dass die Anregungen entsprechendes Gehör bei, Vorhabensträger und beim Ulmer Bauamt finden.

Mit freundlichen Grüßen

