

2 Öffentliche Auslegung (§ 3 Abs. 2 BauGB)

2.1 Die öffentliche Auslegung fand in der Zeit vom 22.06.2020 bis 22.07.2020 mit der Entwurfsfassung vom 24.04.2020 statt.

2.2 Von folgenden Bürgern (Öffentlichkeit) wurden Anregungen geäußert, die wie folgt behandelt werden: Es wird darauf hingewiesen, dass aus Gründen des Datenschutzes die Namen und Adressen der Bürger, die eine Stellungnahme im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB abgegeben haben, geschwärzt wurden. Die Nummerierung erfolgt chronologisch neu für jede Beteiligung, so dass bei einer fortlaufenden Aufnahme im Dokument bei mehreren öffentlichen Auslegungen kein Bezug zwischen den Nummerierungen besteht.

2.2.1	Bürger 1 Stellungnahme vom 16.06.2020:	<p>Hiermit zeige ich an, die rechtlichen Interessen von</p> <p>a. Frau xxxxx und Herr xxxxx und b. Frau xxxxx zu vertreten.</p> <p>Folgende Anregungen werden zum Bebauungsplanverfahren vorgebracht.</p> <p>1. Regelquerschnitt Strasse</p> <p>Der Regelquerschnitt für die auszubauende Torkelhalden mit 6,3 Meter ist überdimensioniert. Es handelt sich bei der Torkelhalden um eine Anliegerstraße, die keinen Durchgangsverkehr aufnimmt, sondern die am Ende mit einer Wendepfanne versehen sein soll.</p> <p>Von daher ist die Festsetzung als Verkehrsfläche gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB Nr. 6 und Nr. 6.1 PlanZV völlig überdimensioniert.</p>	<p>Abwägung/Beschluss:</p> <p>Ausführungen Ingenieurbüro Schwörer:</p> <p>"Nach RAS 06, Bild 17 (siehe Ausschnitt unten) ist für den Begegnungsfall LKW(Müllfahrzeug) / PKW ein Verkehrsraum von 5,55 m vorgesehen.</p> <p>Hinzu kommt noch ein seitlicher Sicherheitsraum Raum von je 0,50 m. Dieser Sicherheitsraum ist insbesondere bei einer Grenzbebauung mit Einfriedungen (Zäune, Hecken) oft nicht gegeben.</p> <p>Die seitliche Aufweitung der Lichtraumprofile von jeweils 0,50 m ist daher bisher in den Straßenraum integriert.</p> <p>Demzufolge ist die gewählte lichte Straßenbreite mit 6,00 m für die "Sackgasse" realistisch.</p> <p>Bei der relativ langen Stichstraße (keine durchgehende Straße) ist insbesondere der Begegnungsverkehr mit größeren Fahrzeugen, z. Bsp. Müllfahrzeug oder Wohnmobilen zu beachten.</p> <p>Eine Breite zwischen den Borden von 5,55 m, besser 5,75 m betrachten wir für den vorliegenden Fall als Mindestmaß.</p>
-------	---	---	--

Es ist aufgrund der Zweckbestimmung der Straße als reine Anliegerstraße die Festsetzung einer Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung als öffentlicher Weg/Anliegerstraße gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB in Verbindung mit Nr. 6.3 PlanZV ausreichend.

Für eine Anliegerstraße mit Begegnungsverkehr ist ein Straßenquerschnitt von 4,5 Meter auch für die Anfahrbarkeit der Straße durch Rettungsfahrzeuge oder Müllfahrzeuge vollständig ausreichend.

Es besteht im Gegensatz zu der Begründung im Bebauungsplan keinerlei Notwendigkeit für die Anfahrbarkeit mit Rettungsfahrzeugen oder mit Müllfahrzeugen, eine überdimensionierte Straßenbreite festzusetzen.

Bei einem Regelquerschnitt von 4,5 Metern ist ein Begegnungsverkehr und auch ein Befahren mit Einsatzfahrzeugen ohne Problem möglich.

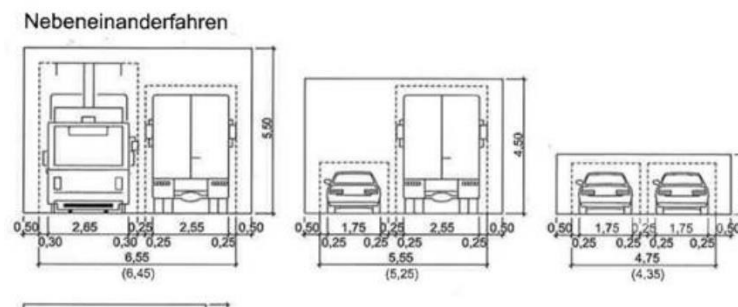
Die Torkelhalden besteht derzeit aus 8 Häuser und wird künftig 12 Häuser, die maximal 2 Wohneinheiten aufnehmen können, erschlossen. Die Ausweisung einer Straße mit einem Regelquerschnitt von 6,3 Meter ist von daher für eine reine Erschließungsstraße überdimensioniert und beeinträchtigt von daher die Rechte der Anlieger.

Indem Anlieger bei einem größeren Straßenquerschnitt auch höhere Erschließungskosten zu tragen haben, sind durch die überdimensionierte Straßenplanung die Grundsätze der Verhältnismäßigkeit und Übermaßverbotes nicht eingehalten.

Daneben verletzt der Bebauungsplan mit Straßenplanung auch den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit in dem zu Lasten des Straßenbaus

Die geringe Verkehrsmenge ist allein kein Kriterium für eine schmalere Straße.

Eine Straßenbreite mit nur 4,50 m ist daher für den maßgebenden Begegnungsfall nicht praxisgerecht:



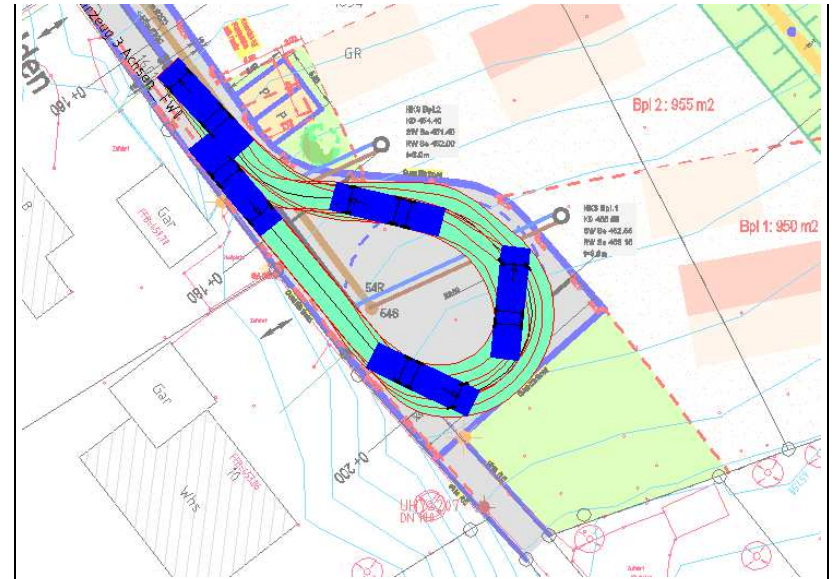
Gerade bei Stichstraßen ist ein Begegnungsverkehr wichtig!

Im Bebauungsplan sind entlang der künftigen Bauplätze 50 cm Abstand zur öffentlichen Verkehrsfläche textlich festgelegt, sodass dieser Sicherheitsraum im öffentlichen Straßenbereich nicht mehr berücksichtigt werden muss.

Deshalb kann die ursprüngliche Auslegung auf 6,00 m lichte Fahrbahnbreite um 50 cm auf 5,50 m verringert werden. Dies wird im Entwurf entsprechend eingearbeitet (Gesamtbreite inkl. Randeinfassung 5,80 m)."

Die Bedenken der Bürger können jedoch dahingehend nachvollzogen werden, dass es sich bei der geplanten Straße um eine reine Anliegerstraße ohne Durchgangsverkehr handelt. Darüber hinaus hat der Ortschafts- bzw. Gemeinderat die Bedenken hinsichtlich der Höhe der Erschließungskosten und u.a. dem Verlust von Wohnbauflächen, v.a. in Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit geprüft. Da gemäß Bebauungsplan Einfriedungen um 0,50 m von der öffentlichen Verkehrsfläche abgerückt sein müssen, wodurch

<p>auf Wohnbauflächen / Private Grünflächen zu Gunsten des öffentlichen Straßenbaus auf Wohnbauflächen / private Grünflächen verzichtet wird und darüberhinausgehend der Gemeinde der Stadt Markdorf durch geringere verkaufbaren Bauflächen ein Einnahmeverlust entsteht.</p> <p>Die Festsetzung einer Straße mit einem Regelquerschnitt von 6,3 Meter widerspricht dem Gebietscharakter, da es sich bei dem Ortsteil Riedheim um einen ländlichen Ortsteil der Stadt Markdorf handelt. Die Erschließung dieses Gebietes mit einem Regelquerschnitt von 6,3 m entspricht nicht dem Gebietscharakter.</p>	<p>der o.a. seitliche Sicherheitsraum von je 0,50 m gewährleistet ist, wird die Straßenbreite fortführend um 0,50 m auf 5,80 m verringert. Eine darüber hinaus gehende Verschmälerung der Verkehrsfläche wird auf Grund der o.g. Ausführungen als nicht sinnvoll erachtet.</p>
<p>2. Planung eines Wendehammers mit einem Radius von 10 Metern.</p> <p>Mit der gleichen Begründung wie vorstehend, wird auch die Festsetzung des Wendehammers mit einem Radius von 10 Metern als überdimensioniert gerügt.</p> <p>Der Größenausgestaltung des Wendehammers ist abhängig von von der Schleppkurve notwendiger Einsatzfahrzeuge.</p> <p>Für die ausreichenden 2-achsige Müllfahrzeuge genügt eine Wendeanlage von ca. 9x15,5. Da die Straße als Sackgasse nicht für weiteren öffentlichen Verkehr, wie Busse ausgelegt ist, ist die Wendeanlage zu Gunsten des öffentlichen Spielplatzes zu reduzieren.</p> <p>Zur weiteren Begründung wird auf die Ziffer 1 des "Regelquerschnitts" verwiesen.</p>	<p>Abwägung/Beschluss:</p> <p>Der Ortschafts- bzw. Gemeinderat hat die Bedenken, wie auch jene zur Straßenbreite, zur Kenntnis genommen und ausführlich geprüft.</p> <p>Ausführungen Ingenieurbüro Schwörer:</p> <p>"Der Auslegung der Wendeplatte mit Wenderadius 9 m ist die Schleppkurve eines Müllfahrzeuges zugrunde gelegt (siehe auch beigefügte Skizze). Ein Rückwärtsfahren von Müllfahrzeugen beim Wenden am Ende der Straße ist nicht zulässig.</p> <p>Die gewählten Abmessungen der Wendeplatte mit 20 m sind daher notwendig, um ein Wenden ohne Rangieren zu ermöglichen. "</p>



Auf Grund der o.a. Ausführungen wird eine Verringerung der Wendeplatte daher nicht vorgenommen. Vor allem auch im Hinblick auf den angrenzenden Spielplatz legt die Gemeinde einen hohen Wert auf Sicherheit. Ein Wenden größerer Fahrzeuge ohne Rangieren und damit ohne erhöhte Gefahrensituationen ist dem Ortschafts- bzw. Gemeinderat ein großes Anliegen.

Es erfolgt daher keine Planänderung.

3. Da es sich bei den zu errichteten Gebäuden um Gebäude geringer Höhe handelt, ist auch aus Sicherheitsfragen eine Auslegung der Straßenbreite größere Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr nicht erforderlich.

Abwägung/Beschluss:

Nach Rücksprache mit dem Feuerwehrkommandant ist auch bei Gebäuden mit geringer Höhe ein Drehleiterfahrzeug erforderlich. In Bezug auf die Straßenbreite siehe zudem die vorangegangene Abwägung zur vorliegenden Stellungnahme. Die Straßenbreite wird demnach fortführend um 0,50 m auf 5,80 m verringert.

4. Festsetzung öffentlicher Stellplätze im Bereich des auszubauenden Torkelhalden.

Als reine Anliegerstraße besteht kein Bedarf / Notwendigkeit zur Festsetzung von öffentlichen Stellplätzen. Die Festsetzung von Stellplätzen würde zudem zu einer Beeinträchtigung der Zugänglichkeit der Grundstücken Torkelhalden 2, 4 und 6 führen, da insbesondere der Bereich der Grundstücke Torkelhalden 2 und 4 lediglich über eine öffentliche Grünanlage anfahrbar ist.

Für die Festsetzung öffentlicher Stellplätze besteht kein Bedarf, da in unmittelbarer Umgebung ausreichend Stellplätze im Bereich des Friedhofes vorhanden sind, die auch als Besucherstellplätze für das Plangebiet ausreichend sind.

Abwägung/Beschluss:

Die Bedenken hinsichtlich der Notwendigkeit öffentlicher Stellplätze werden zur Kenntnis genommen.

Die Praxis zeigt jedoch, dass gerade bei Wohngebieten mit verdichteter Bauweise oft der öffentliche Straßenraum zum Parken genutzt wird. Daher ist die Anordnung von öffentlichen Stellplätzen sinnvoll und notwendig. Die Stellplätze im Bereich des Friedhofes stellen keine Alternative für Besucherverkehr des Baugebietes dar, da diese für gebietsunkundige Besucher in keinerlei räumlichen Zusammenhang stehen und sich auch nicht in unmittelbarer Nähe befinden. In der Anliegerinformation am 25.09.2019 wurden von Seiten der Bürgerschaft explizit öffentliche Stellplätze gefordert.

Die Anordnung der Parkplätze ist so gewählt, dass sich keine Einschränkungen von Hofzufahrten ergeben. Die Zufahrten für Haus Torkelhalden 2, 4 und 6 werden wieder befahrbar (in Asphalt oder Betonpflaster o.ä.) hergestellt. Die bisher als öffentliche Grünfläche als Pufferzone festgesetzte kleine Grünfläche im Bereich der Zufahrten zu Haus Torkelhalden 2 und 4 wird fortführend als Begleitgrün festgesetzt. In der zugehörigen Festsetzung wird zudem aufgenommen, dass Zufahrten, wo erforderlich, für die Häuser Torkelhalden 2, 4 und 6 zulässig sind.

Zudem entfallen die zwei bislang entlang des nordwestlichen Baugrundstücks Nr. 6 (neu: Nr. 12) festgesetzten öffentlichen Stellplätze, da diese auf Grund der zukünftigen Verringerung der Straßenbreite auf 5,80 m zu einer ungünstigen Verschmälerung führen würden.

2.2.2

Bürger 2

Stellungnahme vom
05.07.2020:

Es schreiben ihnen drei Anlieger der Torkelhalden, die von den geplanten Maßnahmen direkt betroffen sind.

Anlässlich der aktuellen öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes Torkelhalden nehmen wir wie folgt Stellung:

Der Querschnitt der Torkelhalden wird mit "eine(r) Verbreiterung des Regelquerschnittes auf 6,3m festgesetzt". Die Maßnahme ist in den Abschnitten 7.2.10.5 und 7.2.10.6 ist mit dem Begegnungsfall von PKW und LKW bei "verminderter Geschwindigkeit" begründet.

Diese Breite erscheint für eine kurze Erschließungsstraße ohne Durchgangsverkehr deutlich überdimensioniert.

Unter der dem Gesichtspunkt, dass die zuleitende Straße, der Hochkreuzweg, in beide Richtungen mit 4,2 m (südlich) und ca. 4,6 m (nördlich) erheblich schmaler ist, ist die Planung der Torkelhalden nicht vermittelbar. Selbst die Brücke des Hochkreuzweges über die K7742 (direkt an der Einmündung der Torkelhalden gelegen) bleibt mit einer Fahrbahnbreite von ca. 5,2 m unter dem geplanten Straßenquerschnitt der Torkelhalden.

Der Gesichtspunkt der Leichtigkeit des Verkehrs ist in der Lage der Torkelhalden unangebracht. Vielmehr muss eine reine Wohnstraße wie diese verkehrsberuhigt angelegt sein. Das ist nicht vereinbar mit ungehindertem Begegnungsverkehr durch eine Verbreiterung des Regelquerschnittes.

Wir widersprechen deshalb der Notwendigkeit des geplanten Straßenquerschnittes von 6,3 m und fordern eine angemessene Verringerung der geplanten Straßenbreite.

Abwägung/Beschluss:

Ausführungen Ingenieurbüro Schwörer:

"Nach RASt 06, Bild 17 (siehe Ausschnitt unten) ist für den Begegnungsfall LKW(Müllfahrzeug) / PKW ein Verkehrsraum von 5,55 m vorgesehen.

Hinzu kommt noch ein seitlicher Sicherheitsraum Raum von je 0,50 m. Dieser Sicherheitsraum ist insbesondere bei einer Grenzbebauung mit Einfriedungen (Zäune, Hecken) oft nicht gegeben.

Die seitliche Aufweitung der Lichtraumprofile von jeweils 0,50 m ist daher bisher in den Straßenraum integriert.

Demzufolge ist die gewählte lichte Straßenbreite mit 6,00 m für die "Sackgasse" realistisch.

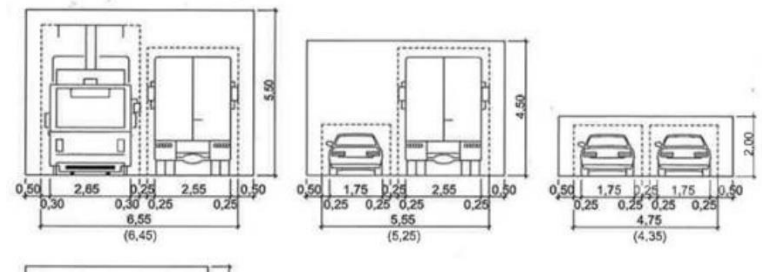
Bei der relativ langen Stichstraße (keine durchgehende Straße) ist insbesondere der Begegnungsverkehr mit größeren Fahrzeugen, z. Bsp. Müllfahrzeug oder Wohnmobilen zu beachten.

Eine Breite zwischen den Borden von 5,55 m, besser 5,75 m betrachten wir für den vorliegenden Fall als Mindestmaß.

Die geringe Verkehrsmenge ist allein kein Kriterium für eine schmalere Straße.

Eine Straßenbreite mit nur 4,50 m ist daher für den maßgebenden Begegnungsfall nicht praxisgerecht:

Nebeneinanderfahren



Gerade bei Stichstraßen ist ein Begegnungsverkehr wichtig!

Im Bebauungsplan sind entlang der künftigen Bauplätze 50 cm Abstand zur öffentlichen Verkehrsfläche textlich festgelegt, sodass dieser Sicherheitsraum im öffentlichen Straßenbereich nicht mehr berücksichtigt werden muss.

Deshalb kann die ursprüngliche Auslegung auf 6,00 m lichte Fahrbahnbreite um 50 cm auf 5,50 m verringert werden. Dies wird im Entwurf entsprechend eingearbeitet (Gesamtbreite inkl. Randeinfassung 5,80 m)."

Die Bedenken der Bürger können jedoch dahingehend nachvollzogen werden, dass es sich bei der geplanten Straße um eine reine Anliegerstraße ohne Durchgangsverkehr handelt. Darüber hinaus hat der Ortschafts- bzw. Gemeinderat die Bedenken hinsichtlich der Höhe der Erschließungskosten und u.a. dem Verlust von Wohnbauflächen, v.a. in Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit geprüft. Da gemäß Bebauungsplan Einfriedungen um 0,50 m von der öffentlichen Verkehrsfläche abgerückt sein müssen, wodurch der o.a. seitliche Sicherheitsraum von je 0,50 m gewährleistet ist, wird die

			<p>Straßenbreite fortführend um 0,50 m auf 5,80 m verringert. Eine darüber hinaus gehende Verschmälerung der Verkehrsfläche wird auf Grund der o.g. Ausführungen als nicht sinnvoll erachtet.</p>
2.2.3	<p>Bürger 3 Stellungnahme vom 15.07.2020:</p>	<p>Zusätzlich zu unserer Stellungnahme bzgl. des Bebauungsplans "Torkelhalden", welche Rechtsanwalt xxxx xxxx in unserem Auftrag erstellt und am 26.06.2020 per Arriva sowie am 13.07.2020 per Fax an die Stadtverwaltung Markdorf gesandt hat, wenden wir uns heute in einem wohlüberlegten offenen Brief an Sie.</p> <p>Wir würden uns freuen, wenn Sie als gewählte Vertreter der Verwaltung und der Bürgerschaft auf uns zukommen. Eine Möglichkeit wäre ein Treffen, bei dem eine echte Beteiligung mit Austausch der Interessen vorgesehen ist, nicht nur die Information in einer Richtung.</p> <p>Anbei also ein kurzes Schreiben, in dem wir unser Anliegen skizzieren sowie unsere Zusammenfassung des anwaltlichen Schreibens</p>	<p>Abwägung/Beschluss: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Beteiligungsform entspricht den rechtlichen Vorgaben des Baugesetzbuches (BauGB). Obwohl auf eine frühzeitige Beteiligung im beschleunigten Verfahren gemäß § 13b i.V. mit § 13a BauGB verzichtet werden kann, wurde am 25.09.2019 eine Anliegerinformation mit gegenseitigem Austausch durchgeführt. Die Aussage, dass "Informationen nur eine Richtung" erfolgen kann daher absolut nicht nachvollzogen werden.</p> <p>Es erfolgt keine Planänderung.</p>
		<p>Zusammenfassung der Stellungnahme Bebauungsplan Torkelhalden vom 15.07.2020</p> <p>Beschluss zur Durchführung und Errichtung der Öffentlichkeit, Behörden und Träger öffentlicher Belange</p> <p>Hier: Geltendmachung von Anregungen</p> <p>Folgende Anregungen werden zum Bebauungsplanverfahren vorgebracht.</p> <p>1. Regelquerschnitt Straße</p>	<p>Abwägung/Beschluss: Ausführungen Ingenieurbüro Schwörer:</p> <p>"Nach RAS 06, Bild 17 (siehe Ausschnitt unten) ist für den Begegnungsfall LKW(Müllfahrzeug) / PKW ein Verkehrsraum von 5,55 m vorgesehen.</p> <p>Hinzu kommt noch ein seitlicher Sicherheitsraum Raum von je 0,50 m. Dieser Sicherheitsraum ist insbesondere bei einer Grenzbebauung mit Einfriedungen (Zäune, Hecken) oft nicht gegeben.</p> <p>Die seitliche Aufweitung der Lichtraumprofile von jeweils 0,50 m ist daher bisher in den Straßenraum integriert.</p>

Der Regelquerschnitt für die auszubauende Torkelhalden mit 6,3 Metern ist überdimensioniert. Es handelt sich bei der Torkelhalden um eine Anliegerstraße, die keinen Durchgangsverkehr aufnimmt, sondern die am Ende mit einer Wendeplatte versehen sein soll. Von daher ist die Festsetzung als Verkehrsfläche gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB Nr. 6 und Nr. 6.1 PlanZV völlig überdimensioniert.

Es ist aufgrund der Zweckbestimmung der Straße als reine Anliegerstraße die Festsetzung einer Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung als öffentlicher Weg/Anliegerstraße gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB in Verbindung mit Nr. 6.3 PlanZV ausreichend.

Für eine Anliegerstraße mit Begegnungsverkehr ist ein Straßenquerschnitt von 4,5 Metern auch für die Anfahbarkeit der Straße durch Rettungsfahrzeuge oder Müllfahrzeuge vollständig ausreichend.

Es besteht im Gegensatz zu der Begründung im Bebauungsplan keinerlei Notwendigkeit für die Anfahbarkeit mit Rettungsfahrzeugen oder mit Müllfahrzeugen, eine überdimensionierte Straßenbreite festzusetzen.

Bei einem Regelquerschnitt von 4,5 Metern ist ein Begegnungsverkehr und auch ein Befahren mit Einsatzfahrzeugen ohne Problem möglich.

Die Torkelhalden besteht derzeit aus 8 Häusern und wird künftig 12 weitere Häuser, die maximal 2 Wohneinheiten aufnehmen können, erschließen. Die Ausweisung einer Straße mit einem Regelquerschnitt von 6,3 Metern ist von daher für eine reine Erschließungsstraße überdimensioniert und beeinträchtigt von daher die Rechte der Anlieger.

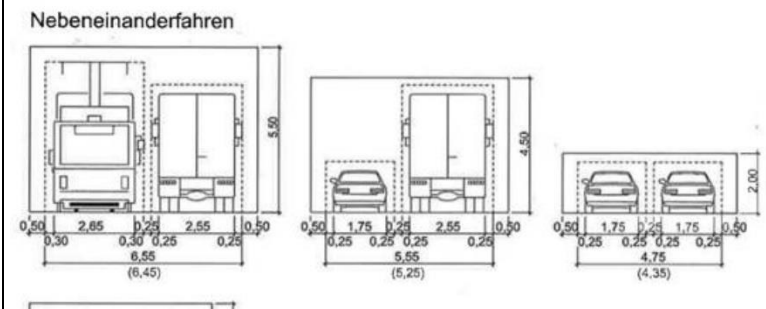
Demzufolge ist die gewählte lichte Straßenbreite mit 6,00 m für die "Sackgasse" realistisch.

Bei der relativ langen Stichstraße (keine durchgehende Straße) ist insbesondere der Begegnungsverkehr mit größeren Fahrzeugen, z. Bsp. Müllfahrzeug oder Wohnmobilen zu beachten.

Eine Breite zwischen den Borden von 5,55 m, besser 5,75 m betrachten wir für den vorliegenden Fall als Mindestmaß.

Die geringe Verkehrsmenge ist allein kein Kriterium für eine schmalere Straße.

Eine Straßenbreite mit nur 4,50 m ist daher für den maßgebenden Begegnungsfall nicht praxisingerecht:



Gerade bei Stichstraßen ist ein Begegnungsverkehr wichtig!

Im Bebauungsplan sind entlang der künftigen Bauplätze 50 cm Abstand zur öffentlichen Verkehrsfläche textlich festgelegt, sodass dieser Sicherheitsraum im öffentlichen Straßenbereich nicht mehr berücksichtigt werden muss.

Deshalb kann die ursprüngliche Auslegung auf 6,00 m lichte Fahrbahnbreite um 50 cm auf 5,50 m verringert werden. Dies wird im Entwurf entsprechend eingearbeitet (Gesamtbreite inkl. Randeinfassung 5,80 m)."

<p>Indem Anlieger bei einem größeren Straßenquerschnitt auch höhere Erschließungskosten zu tragen haben, sind durch die überdimensionierte Straßenplanung die Grundsätze der Verhältnismäßigkeit und des Übermaßverbotes nicht eingehalten.</p> <p>Daneben verletzt der Bebauungsplan mit Straßenplanung auch den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit, in dem zu Gunsten des Straßenbaus auf Wohnbauflächen / private Grünflächen verzichtet wird und darüberhinausgehend der Gemeinde der Stadt Markdorf durch geringere verkaufbare Bauflächen ein Einnahmeverlust entsteht.</p> <p>Die Festsetzung einer Straße mit einem Regelquerschnitt von 6,3 Metern widerspricht dem Gebietscharakter, da es sich bei dem Ortsteil Riedheim um einen ländlichen Ortsteil der Stadt Markdorf handelt. Die Erschließung dieses Gebietes mit einem Regelquerschnitt von 6,3 Metern entspricht nicht dem Gebietscharakter.</p>	<p>Die Bedenken der Bürger können jedoch dahingehend nachvollzogen werden, dass es sich bei der geplanten Straße um eine reine Anliegerstraße ohne Durchgangsverkehr handelt. Darüber hinaus hat der Ortschafts- bzw. Gemeinderat die Bedenken hinsichtlich der Höhe der Erschließungskosten und u.a. dem Verlust von Wohnbauflächen, v.a. in Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit geprüft. Da gemäß Bebauungsplan Einfriedungen um 0,50 m von der öffentlichen Verkehrsfläche abgerückt sein müssen, wodurch der o.a. seitliche Sicherheitsraum von je 0,50 m gewährleistet ist, wird die Straßenbreite fortführend um 0,50 m auf 5,80 m verringert. Eine darüber hinausgehende Verschmälerung der Verkehrsfläche wird auf Grund der o.g. Ausführungen als nicht sinnvoll erachtet.</p>
<p>2. Planung eines Wendehammers mit einem Radius von 10 Metern.</p> <p>Mit der gleichen Begründung wie vorstehend, wird auch die Festsetzung des Wendehammers mit einem Radius von 10 Metern als überdimensioniert gerügt.</p> <p>Die Größenausgestaltung des Wendehammers ist abhängig von der Schleppkurve notwendiger Einsatzfahrzeuge.</p> <p>Für die ausreichenden 2-achsigen Müllfahrzeuge genügt eine Wendeanlage von ca. 9 Metern x 15,5 Metern. Da die Straße als Sackgasse nicht für weiteren öffentlichen Verkehr, wie Busse, ausgelegt ist, ist</p>	<p>Abwägung/Beschluss:</p> <p>Der Ortschafts- bzw. Gemeinderat hat die Bedenken, wie auch jene zur Straßenbreite, zur Kenntnis genommen und ausführlich geprüft.</p> <p>Ausführungen Ingenieurbüro Schwörer:</p> <p>"Der Auslegung der Wendeplatte mit Wenderadius 9 m ist die Schleppkurve eines Müllfahrzeuges zugrunde gelegt (siehe auch beigefügte Skizze). Ein Rückwärtsfahren von Müllfahrzeugen beim Wenden am Ende der Straße ist nicht zulässig.</p> <p>Die gewählten Abmessungen der Wendeplatte mit 20 m sind daher notwendig, um ein Wenden ohne Rangieren zu ermöglichen."</p>

die Wendeanlage zu Gunsten des öffentlichen Spielplatzes zu reduzieren.

Zur weiteren Begründung wird auf die Ziffer 1 des "Regelquerschnitts" verwiesen.



Auf Grund der o.a. Ausführungen wird eine Verringerung der Wendepalte daher nicht vorgenommen. Vor allem auch in Hinblick auf den angrenzenden Spielplatz legt die Gemeinde einen hohen Wert auf Sicherheit. Ein Wenden größerer Fahrzeuge ohne Rangieren und damit ohne erhöhte Gefahrensituationen ist dem Ortschafts- bzw. Gemeinderat ein großes Anliegen.

Es erfolgt daher keine Planänderung.

3. Da es sich bei den zu errichtenden Gebäuden um Gebäude geringer Höhe handelt, ist auch aus Sicherheitsfragen eine Auslegung der Straßenbreite für größere Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr nicht erforderlich.

Abwägung/Beschluss:

Nach Rücksprache mit dem Feuerwehrkommandant ist auch bei Gebäuden mit geringer Höhe ein Drehleiterfahrzeug erforderlich. In Bezug auf die Straßenbreite siehe zudem die vorangegangene Abwägung zur vorliegenden Stellungnahme. Die Straßenbreite wird demnach fortführend um 0,50 m auf 5,80 m verringert.

4. Festsetzung öffentlicher Stellplätze im Bereich der auszubauenden Torkelhalden.

Als reine Anliegerstraße besteht kein Bedarf / keine Notwendigkeit zur Festsetzung von öffentlichen Stellplätzen. Die Festsetzung von Stellplätzen würde zudem zu einer Beeinträchtigung der Zugänglichkeit der Grundstücke Torkelhalden 2, 4 und 6 führen, da insbesondere der Bereich der Grundstücke Torkelhalden 2 und 4 lediglich über eine öffentliche Grünanlage anfahrbar ist.

Für die Festsetzung öffentlicher Stellplätze besteht kein Bedarf, da in unmittelbarer Umgebung ausreichend Stellplätze im Bereich des Friedhofes vorhanden sind, die auch als Besucherstellplätze für das Plangebiet ausreichend sind.

Abwägung/Beschluss:

Die Bedenken hinsichtlich der Notwendigkeit öffentlicher Stellplätze werden zur Kenntnis genommen.

Die Praxis zeigt jedoch, dass gerade bei Wohngebieten mit verdichteter Bauweise oft der öffentliche Straßenraum zum Parken genutzt wird. Daher ist die Anordnung von öffentlichen Stellplätzen sinnvoll und notwendig. Die Stellplätze im Bereich des Friedhofes stellen keine Alternative für Besucherverkehr des Baugebietes dar, da diese für gebietsunkundige Besucher in keinerlei räumlichen Zusammenhang stehen und sich auch nicht in unmittelbarer Nähe befinden. In der Anliegerinformation am 25.09.2019 wurden von Seiten der Bürgerschaft explizit öffentliche Stellplätze gefordert.

Die Anordnung der Parkplätze ist so gewählt, dass sich keine Einschränkungen von Hofzufahrten ergeben. Die Zufahrten für Haus Torkelhalden 2, 4 und 6 werden wieder befahrbar (in Asphalt oder Betonpflaster o.ä.) hergestellt. Die bisher als öffentliche Grünfläche als Pufferzone festgesetzte kleine Grünfläche im Bereich der Zufahrten zu Haus Torkelhalden 2 und 4 wird fortführend als Begleitgrün festgesetzt. In der zugehörigen Festsetzung wird zudem aufgenommen, dass Zufahrten, wo erforderlich, für die Häuser Torkelhalden 2, 4 und 6 zulässig sind.

Zudem entfallen die zwei bislang entlang des nordwestlichen Baugrundstücks Nr. 6 (neu: Nr. 12) festgesetzten öffentlichen Stellplätze, da diese auf Grund der zukünftigen Verringerung der Straßenbreite auf 5,80 m zu einer ungünstigen Verschmälerung führen würden.

Stellungnahme per E-Mail vom 14.07.2020 an Herrn Bürgermeister Riedmann, die Mitglieder des Ortschaftsrat Riedheim sowie des Gemeinderats der Stadt Markdorf:

Seit September 1991 wohnen wir unter der Adresse xxxx. In den vergangenen 2-3 Jahren zeichnete sich eine Konkretisierung der Pläne der Wohnbebauung ab. Außer "25.09.2019 Vorstellung und Besprechung des Vorhabens mit den Anliegern", an der nahezu aus allen Torkelhalden-Häusern Anlieger teilnahmen, Fragen stellten und ihre Einwände vorbrachten, fand keinerlei Beteiligung der Anlieger statt. Nach den jüngsten städtebaulichen Erfahrungen und Vorgehensweisen sowohl in Markdorf als auch in anderen Gemeinden dürfte bekannt sein, dass dieses Prozedere zwar ordnungsgemäß sein mag, jedoch nicht mehr zeitgemäß ist. Die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes mit Möglichkeit zur Stellungnahme von 22.6. bis 22.7.2020 reicht u. E. nicht aus, um eine wirklich zufriedenstellende Bürgerbeteiligung zu ermöglichen.

Bitte vermeiden Sie Argumente mit dem Tenor "jetzt ist es zu spät, wir haben schon so viel Arbeit hineingesteckt. Da wirken Menschen/Behörden mit, die sich auskennen." Im Gegenteil: genau jetzt ist der einzige Zeitpunkt, sich mit uns Anwohnern abzusprechen und unsere Anliegen und Argumente ernst zu nehmen.

Ortsvorsteher Bernd Brielmayer deutete in der OR-Sitzung am 18.05.2020 an, dass auch die OR nicht mit der Entscheidung für die Art der Bebauung einverstanden sind. Der Ortschaftsrat hätte eine andere Bebauung bevorzugt. Zitat Ortsvorsteher Bernd Brielmayer: "So eine Kettenhaussiedlung gibt's im ganzen Stadtgebiet nicht. Das

Abwägung/Beschluss:

Der Ortschafts- bzw. Gemeinderat weist die Anschuldigungen einer zu geringen Bürgerbeteiligung zurück. Bei dem vorliegenden Bebauungsplan handelt es sich um ein Verfahren nach § 13b BauGB i.V.m. § 13a BauGB. Durch den aufgeführten Termin am 25.09.2019 sowie die öffentliche Auslegung der Planung mit Gelegenheit der Stellungnahme wurde den Bürgern ausreichend und gemäß den gesetzlichen Vorgaben hinreichend, und durch die Anliegerinformation sogar mehr als im BauGB vorgeschrieben, Möglichkeit zur Beteiligung gegeben.

Der Ortschafts- bzw. der Gemeinderat befassen sich im Rahmen der vorliegenden Abwägung eingehend mit den Bedenken, Anliegen und Argumenten der Bürger. Diese werden im Rahmen der öffentlichen Sitzungen behandelt.

Das eine zu geringe Bürgerbeteiligung stattfindet und sich die Räte zu wenig mit den Bedenken der Bürger auseinandersetzen, kann demnach nicht nachvollzogen werden.

Es erfolgt keine Planänderung.

Abwägung/Beschluss:

Der Ortschafts- und der Gemeinderat haben sich eingehend mit den möglichen Planungen zum Baugebiet auseinandergesetzt. Allein im Zuge der städtebaulichen Entwurfsplanung wurden 6 Alternativen (teilweise mit Unteralternativen)

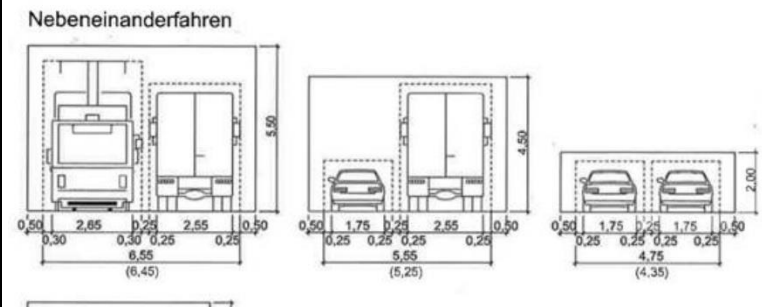
<p>müssen wir halt ausprobieren, da kannst nichts machen." Dies klingt - mit Verlaub - nicht nach einem modernen Demokratieverständnis, bei dem die Interessen der direkt Betroffenen in ausreichendem Maße Gehör, Geltung und Berücksichtigung erfahren. Die Anwohner der Torkelhalden sind beileibe keine homogene Gruppe. Die Meinungen zur Bebauung reichen von totaler Ablehnung bis Zustimmung unter Berücksichtigung ökologisch sinnvoller und sich landschaftlich harmonisch einfügender Bauweisen. Dass nun eine städtebauliche Wohnzone ausgerechnet hier, am äußersten Ende Marktdorfs irgendwelche Vorteile bietet, erschließt sich uns nicht. Wir kennen auch die Alternativvorschläge nicht.</p>	<p>erstellt und diskutiert. Dass es sich hierbei um einen Abwägungs- und Abstimmungsprozess handelt, der nicht immer einstimmig beschlossen wird, bei dem jedoch die Mehrheit entscheidet, ist Teil des modernen Demokratieverständnisses. Der Ortschaftsrat hat sich per Abstimmung für eine Empfehlung zur Umsetzung von Kettenhäusern entschieden. Dieser Empfehlung lag dann der Beschluss des Gemeinderates zu Grunde.</p> <p>Dass auch die Meinung der Bürger zum neuen Baugebiet auseinandergehen, ist daher ebenfalls verständlich. Die Räte halten jedoch auf Grund des vorangegangenen eingehenden Abwägungs- und Planungsprozesses an der geplanten Umsetzung des Baugebietes mit Kettenhäusern fest.</p> <p>Es erfolgt keine Planänderung.</p>
<p>Die Planung, die Torkelhalden auf eine Breite von 6,30 m auszubauen und daran entlang mehrere öffentliche Parkplätze vorzusehen sowie einen großen Wendeplatz zu bauen, entspricht nicht unseren Wünschen und Bedürfnissen. Ein sog. Spielplatz dürfte völlig überflüssig sein, da alle Anlieger ausreichend eigene Gärten haben. Unser Vorschlag wäre, die Straße als verkehrsberuhigte Zone nur für Anliegerverkehr frei zu geben und den Ausbau nicht zu sehr auf das Befahren durch Autos auszuliegen, sondern am Friedhof, wo ausreichend öffentliche Parkplätze zur Verfügung stehen, eine Bushaltestelle einzurichten, so dass auch eine ordentliche ÖPNV-Anbindung möglich ist. Wir nutzen diesbezüglich unsere rechtliche Möglichkeit einer Stellungnahme über Rechtsanwalt xxxxx. Darüber hinaus wünschen wir uns als direkt von den landschaftlichen und finanziellen Auswirkungen Betroffene eine stärkere Einbeziehung in die Planung.</p>	<p>Abwägung/Beschluss: Ausführungen Ingenieurbüro Schwörer:</p> <p>"Nach RASt 06, Bild 17 (siehe Ausschnitt unten) ist für den Begegnungsfall LKW(Müllfahrzeug) / PKW ein Verkehrsraum von 5,55 m vorgesehen.</p> <p>Hinzu kommt noch ein seitlicher Sicherheitsraum Raum von je 0,50 m. Dieser Sicherheitsraum ist insbesondere bei einer Grenzbebauung mit Einfriedungen (Zäune, Hecken) oft nicht gegeben.</p> <p>Die seitliche Aufweitung der Lichtraumprofile von jeweils 0,50 m ist daher bisher in den Straßenraum integriert.</p> <p>Demzufolge ist die gewählte lichte Straßenbreite mit 6,00 m für die "Sackgasse" realistisch.</p>

Bei der relativ langen Stichstraße (keine durchgehende Straße) ist insbesondere der Begegnungsverkehr mit größeren Fahrzeugen, z. Bsp. Müllfahrzeug oder Wohnmobilen zu beachten.

Eine Breite zwischen den Borden von 5,55 m, besser 5,75 m betrachten wir für den vorliegenden Fall als Mindestmaß.

Die geringe Verkehrsmenge ist allein kein Kriterium für eine schmalere Straße.

Eine Straßenbreite mit nur 4,50 m ist daher für den maßgebenden Begegnungsfall nicht praxisingerecht:



Gerade bei Stichstraßen ist ein Begegnungsverkehr wichtig!

Im Bebauungsplan sind entlang der künftigen Bauplätze 50 cm Abstand zur öffentlichen Verkehrsfläche textlich festgelegt, sodass dieser Sicherheitsraum im öffentlichen Straßenbereich nicht mehr berücksichtigt werden muss.

Deshalb kann die ursprüngliche Auslegung auf 6,00 m lichte Fahrbahnbreite um 50 cm auf 5,50 m verringert werden. Dies wird im Entwurf entsprechend eingearbeitet (Gesamtbreite inkl. Randeinfassung 5,80 m)."

Die Bedenken der Bürger können jedoch dahingehend nachvollzogen werden, dass es sich bei der geplanten Straße um eine reine Anliegerstraße ohne Durchgangsverkehr handelt. Darüber hinaus hat der Ortschafts- bzw. Gemeinderat die Bedenken hinsichtlich der Höhe der Erschließungskosten und u.a. dem Verlust von Wohnbauflächen, v.a. in Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit geprüft. Da gemäß Bebauungsplan Einfriedungen um 0,50 m von der öffentlichen Verkehrsfläche abgerückt sein müssen, wodurch der o.a. seitliche Sicherheitsraum von je 0,50 m gewährleistet ist, wird die Straßenbreite fortführend um 0,50 m auf 5,80 m verringert. Eine darüber hinaus gehende Verschmälerung der Verkehrsfläche wird auf Grund der o.g. Ausführungen als nicht sinnvoll erachtet.

Auch die Bedenken hinsichtlich der Notwendigkeit öffentlicher Stellplätze werden zur Kenntnis genommen.

Die Praxis zeigt jedoch, dass gerade bei Wohngebieten mit verdichteter Bauweise oft der öffentliche Straßenraum zum Parken genutzt wird. Daher ist die Anordnung von öffentlichen Stellplätzen sinnvoll und notwendig. Die Stellplätze im Bereich des Friedhofes stellen keine Alternative für Besucherverkehr des Baugebietes dar, da diese für gebietsunkundige Besucher in keinerlei räumlichen Zusammenhang stehen und sich auch nicht in unmittelbarer Nähe befinden. In der Anliegerinformation am 25.09.2019 wurden von Seiten der Bürgerschaft explizit öffentliche Stellplätze gefordert.

Zudem entfallen die zwei bislang entlang des nordwestlichen Baugrundstücks Nr. 6 (neu: Nr. 12) festgesetzten öffentlichen Stellplätze, da diese auf Grund der zukünftigen Verringerung der Straßenbreite auf 5,80 m zu einer ungünstigen Verschmälerung führen würden.

2.2.4

Bürger 4

Stellungnahme vom
20.07.2020:

Gegen den im Amtsblatt vom 12.06.2020 bekannt gemachten Bebauungsplan "Torkelhalden" möchten wir als Eigentümer des Grundstücks xxxxx folgende Bedenken als Einwände vorbringen:

1. Aufgrund der Kleinräumlichkeit des Baugebiets und des dörflichen Charakters des Ortes sehen wir, entgegen der Begründung im Textteil zum Bebauungsplan, sehr wohl eine Fehlentwicklung durch die Gebäudegröße (Haustyp 3) auf dem Grundstück Nummer 6. Unklar ist uns auch, wie und wann der Haustyp 3 mit dem jetzigen Baufenster in die Planunterlagen kam. Wir sind uns nicht sicher, ob hier- mindestens im Rahmen des Ortschaftsrats - über die aktuellen Planunterlagen abgestimmt wurde.

Im Einzelnen wie folgt:

Da sich der Haustyp 3 nicht in die Umgebung einfügt, ist dieser Typ zu groß für das Grundstück Nummer 6. Die festgesetzten Wand- und Firsthöhen wirken, auf Grund der kompletten Hanglage, erheblich höher, auch wenn diese den anderen Gebäuden (Typ 1 und 2) entsprechen.

Dadurch, dass Balkone und Überdachung bis maximal 2,50 m über die Baugrenze ragen dürfen, wird es beim Grundstück Nummer 6 dazu führen, dass durch diese untergeordneten Bauteile das Gebäude bis annähernd an die Straße heranreichen und damit noch massiver wirken wird.

Das Gebäude sticht im gesamten Wohngebiet derart heraus, dass auch der "Dorf Charakter" erheblich gestört wird.

Abwägung/Beschluss:

Die Bedenken hinsichtlich der Störung des Charakters des Dorfes durch die hinzutretende Bebauung werden zur Kenntnis genommen. Es wird jedoch angemerkt, dass sowohl die festgesetzte Grundflächenzahl von 0,30 als auch die zulässigen Wand- und Firsthöhen mit der Entstehung moderater, nicht übermäßig massiver Baukörper und der bereits entlang des "Hochkreuzweg" bestehenden Bebauung vereinbar sind. Die hier bestehenden Gebäudekörper sind sowohl von der Grundfläche als auch den Wand- und Firsthöhen her, nicht, wie aufgeführt, als erheblich kleiner anzusehen. In einem, wie hier festgesetzten allgemeinen Wohngebiet ist gesetzlich sogar eine Grundflächenzahl von 0,40 möglich.

Dass die hinzutretende Bebauung auf Grund der topografischen Situation mehr in Erscheinung treten wird als die talseitig des "Hochkreuzweg" liegenden Bebauung, ist dem Ortschafts- bzw. Gemeinderat bewusst. Letzterer möchte jedoch darauf hinweisen, dass auch das Wohngebäude auf dem Grundstück mit der Fl.-Nr. 1657/1 (Hochkreuzweg 6) in den Monaten, in denen keine Eingrünung durch Belaubung der bestehenden Bäume besteht, höhenexponiert über dem Rest der Bebauung entlang des "Hochkreuzweg" in Erscheinung tritt.

Auf Grund der festgesetzten Baugrenze, welche den Baukörper in einem festgelegten Bereich auf dem Grundstück situiert, wird diese nun auch in einem solchen Maß vom "Hochkreuzweg" abgerückt, dass die Entstehung einer "Schlucht"-Situation nicht gesehen wird. Auch auf Grund der nordöstlichen Lage in Bezug auf die bestehende Bebauung und dem täglichen Sonnenverlauf können zudem keine maßgeblichen Einschränkungen in Bezug auf die Belichtungs- und Besonnungssituation für den Bestand gesehen werden.

Beim Blick auf Riedheim aus der näheren Umgebung wird das hohe Gebäude auf dem ohnehin exponierten Grundstück Nummer 6 ohne Hanglage immer als störend zu empfinden sein.

Auch innerorts stellt die Wirkung des Gebäudes auf dem Grundstück Nummer 6 aufgrund der festgesetzten Höhen eine erhebliche Beeinträchtigung dar.

Zusätzlich wird der Charakter des Hochkreuzweges im Bereich des Grundstücks Nummer 6 aus Sicht der Anlieger verändert. Der Hochkreuzweg wird in diesem Bereich als "Schlucht" empfunden und der bisher dörfliche, offene Charakter wird in diesem Bereich verloren gehen. Im Textteil des Entwurfs wird genau dieser "offene Charakter" des Baugebiets mehrfach erwähnt und ausdrücklich gewünscht.

In diesem Zusammenhang muss auch die Abrundungssatzung vom 18 Januar 1994 erwähnt werden, welche eigentlich ihre logische Fortsetzung in Grundstücks Nummer 6 finden sollte. Dies würde erheblich zur Vermeidung der Höhenproblematik und der damit einhergehenden Fehlentwicklung beitragen, da hier die Wandhöhen bergseitig und talseitig unterschiedlich festgesetzt sind.

Eine Festsetzung des Gebäudes auf dem Grundstück Nummer 6 als Typ 1 oder 2, mit verringerter Wandhöhe, so dass ein Kniestock vorgeschrieben wird, würde die Problematik sicherlich ebenso mildern wie eine Verschiebung des Baufensters weg von der Grundstücksgrenze des Hochkreuzwegs.

Bezugnehmend auf die Abrundungssatzung ist anzuführen, dass die darin enthaltenen Festsetzungen zwischen Vollgeschossen sowie Wandhöhen bei ebenen und bei hangigen Grundstücken unterscheiden. Auf Grund der Geländesituation im geplanten Baugrundstück Nr. 6 (neu: Nr. 12) in Verbindung mit der südlich angrenzenden Bestandsbebauung und der vorgesehenen Höhenlage der neuen Erschließungsstraße ist der hinzutretenden Baukörper jedoch nicht in den Hang integrierbar, sondern muss auf das eingeebnete Gelände aufgesetzt werden (vgl. hierzu auch die angefertigten Geländeschnitte B-E). Die Einschränkung der Wandhöhe auf die in der Abrundungssatzung bergseitig vorgesehenen 3,50 m für das geplante Baugrundstück Nr. 6 (neu: Nr. 12) zu übernehmen, sind daher nicht angemessen, vielmehr wird der in der Abrundungssatzung vorgesehene Wert von 6,50 m bei 2-geschossiger Bebauung übernommen.

Zudem wurden Schnitte zur Darstellung sowohl der möglichen Geländesituation zwischen dem geplanten Baugrundstück Nr. 6 (neu: Nr. 12) als auch dem unmittelbar westlich und südlich angrenzenden Bestand angefertigt. Daraus ist ersichtlich, dass nach Westen durchaus mit einem Höhenversatz zwischen Bestand und Neubau zu rechnen ist. Dies ist jedoch auch bedingt durch die Geländesituation. Bedenkt man darüber hinaus, dass im Zuge von Neuplanungen dem schonenden Umgang mit Grund und Boden sowie einem erhöhten Dämmaufwand und damit einhergehenden höheren Wand- und Firsthöhen Rechnung getragen werden muss, sind die Gesamthöhenunterschiede als angemessen zu betrachten. Der Ortschafts- und Gemeinderat sieht daher die festgesetzten Höhen als verträglich an.

Auf Grund der o.g. Ausführungen von einer Verringerung der Grundflächenzahl sowie der Wand- und Firsthöhen abgesehen. Das Baufenster wird nach Osten verschoben.

2. Die Verkehrssituation während der Bauphase als auch nach dem Bau führt zu erheblichen Problemen im Baugebiet. Im Textteil des Bebauungsplans wird hier nur ausgeführt, dass über die Straße Torkelhalden und über den Hochkreuzweg ausreichend an das Verkehrsnetz angebunden wird. Leider erfolgt eine weitere Begründung für diese Schlussfolgerung im Textteil des Bebauungsplans nicht. Aus unserer Sicht bestehen jedoch erhebliche Bedenken in Bezug auf die Verkehrsanbindung des Baugebiets.

Im Einzelnen wie folgt:

Während der Erschließung sowie Bauphase ist eine Zufahrt mit Baumaschinen vom Norden her über die Brücke auf dem Hochkreuzweg mehr als problematisch, da die Brücke für den Verkehr mit schweren Fahrzeugen nicht geeignet ist und erhebliche Schäden zu befürchten sind. Eine Anfahrt des Baugebiets vom Süden über den Hochkreuzweg mit Baumaschinen ist ohne die erhebliche Nutzung und sicherlich damit einhergehenden Schäden der anliegenden Grundstücke nicht möglich. Auf dem gesamten Hochkreuzweg ist ein Gegenverkehr bereits jetzt nicht möglich.

Bereits heute kommen PKWs nur durch Nutzung anliegender Grundstücke aneinander vorbei. Die Erschließung während der Bauphase ist damit nicht gesichert.

Aufgrund der beengten Verhältnisse im Hochkreuzweg müssen auch nach der Bauphase Grundstücke der Anlieger überfahren werden. Die Erschließung ist daher sowohl während der Bauphase, als auch nach

Abwägung/Beschluss:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.

Die Baustellenzufahrt wird in der Ausschreibung so festgelegt, dass die Fahrzeuge über "Bergheim" und die auf 30 Tonnen zugelassene Brücke über die "Riedheimer Straße" (K 7742) erfolgen muss. Somit ist innerorts durch die Baumaßnahmen mit keinem Baustellenverkehr zu rechnen. Die Befürchtungen hinsichtlich der beengten Verhältnisse des "Hochkreuzweg" und möglicher Schäden an Gebäuden können demnach ausgeräumt werden.

Dass im Baugebiet während der Bauphase ein erhöhtes Verkehrsaufkommen durch Baufahrzeuge stattfinden wird, ist der Natur der Sache geschuldet und auch bei anderen Baugebieten, bei denen Straßen- und Hausbaumaßnahmen erfolgen, der Fall. Das während einer Bauphase auftretende erhöhte Verkehrsaufkommen ist jedoch unumgänglich. Auf Grund der Lage des Baugebietes und der Führung des Bauverkehrs über die nördliche, o.a. Variante wird jedoch darauf geachtet, die Auswirkungen und Einschränkungen, v.a. für die innerörtlichen Bereiche des Ortsteils maximal zu beschränken.

Die Ausführungen, dass eine Erschließung des Baugebietes von Süden her auch nach der Bauphase nicht ordnungsgemäß möglich ist, können nicht nachvollzogen werden. Der "Hochkreuzweg" ist mit einer Breite von 4,00 m für den Begegnungsfall zweier Pkw bei verlangsamer Geschwindigkeit ausreichend ausgelegt. Die Behauptung, dass beim Passieren von zwei Fahrzeugen auch nach der Bauphase Grundstücke der Anlieger überfahren werden müssen, ist daher nicht nachvollziehbar. Unter Einhaltung einer angemessenen Geschwindigkeit ist ein Passieren ohne Nutzung anliegender Grundstücke auf Grund der o.a. Breite des "Hochkreuzweg" durchaus möglich.

<p>der Bauphase nicht ohne erhebliche Beeinträchtigung der Anlieger des Baugebiets gegeben.</p> <p>Auch die Parksituation auf Grundstück Nummer 6 wird zu erheblichen Problemen führen. Bei einer Festsetzung als Haustyp 3 müssen sechs Stellplätze eingerichtet werden. Vor einer Tiefgaragenzufahrt zum Grundstück Nummer 6 kann sicherlich nicht geparkt werden, da der Hochkreuzweg - wie bereits ausgeführt - viel zu eng ist und das Gebäude ohnehin zu nah an der Straße gebaut werden muss. Das Grundstück ist darüber hinaus nicht geeignet die erforderliche Anzahl von Stellplätzen bereitzustellen. Es muss daher damit gerechnet werden, dass im Umfeld geparkt wird, was wiederum zu erheblichen Beeinträchtigungen der Anlieger führen wird.</p> <p>Wir bitten Sie höflichst, vorgenannte Einwände im Bebauungsplan zu berücksichtigen und den Bebauungsplan bzw. dessen Festsetzungen entsprechend zu ändern, bzw. zu ergänzen.</p>	<p>Die verkehrstechnisch sichere und wirtschaftlich sinnvolle Erschließung des geplanten Baugrundstücks Nr. 6 (neu: Nr. 12) sowie die Umsetzung der erforderlichen Anzahl an Stellplätzen obliegt dem Bauherren. Im Rahmen der Umsetzung der Bebauung sind die im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen einzuhalten, dies gilt auch für die Zahl der Stellplätze. Demnach sind die Befürchtungen, dass Beeinträchtigungen der Anlieger durch das Parken im Umfeld entstehen, nicht haltbar.</p> <p>Es erfolgt keine Planänderung</p>
<p>Eine weitere Anregung wäre die Fortsetzung der geplanten Lärmschutzwand entlang der Raderacher Straße in Richtung Markdorf. Dies wäre eine Entlastung von Verkehrslärm für den gesamten Ort.</p>	<p>Abwägung/Beschluss:</p> <p>Die Anregung zur Fortsetzung der geplanten Lärmschutzwand entlang der "Raderacher Straße" in Richtung Markdorf liegt außerhalb des Geltungsbereiches der vorliegenden Planung und ist für das vorliegenden Verfahren nicht relevant, wird jedoch zur Kenntnis genommen. Eine Lärmschutzmaßnahme entlang der "Raderacher Straße" würde keine nennenswerte Verbesserung für den Ort bringen. Es wird davon ausgegangen, dass eine Verlängerung entlang der "Riedheimer Straße" gemeint war. Durch die vorgesehene, aktive Lärmschutzmaßnahme entlang der "Riedheimer Straße" im Bereich des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes "Torkelhalden" wird bereits der Großteil des Ortes von den Lärmimmissionen der Straße geschützt werden. Da sich der Lärm parallel</p>

			<p>zur Straße ausbreitet kann davon ausgegangen werden, dass eine Verlängerung nur geringfügige Verbesserungen im Vergleich zur geplanten Lärmschutzmaßnahme hervorrufen würde. Zudem würde die Lärmschutzmaßnahme durch den "Hochkreuzweg" im Westen unterbrochen werden, was die Barrierewirkung erheblich mindern würde und der Nutzen kaum gegeben wäre.</p> <p>Es erfolgt keine Planänderung.</p>
		<p>Weiter halten wir für erwähnenswert, dass durch die Bebauungspläne "Klosteröschle" und "Oberfischbach-Ost" in kürzester Zeit viel in den Charakter der Teilorte Bergheim und Riedheim eingegriffen wurde.</p> <p>Wichtig ist uns abschließend klarzustellen, dass wir keineswegs das Baugebiet verhindern möchten. Wir möchten jedoch aus unserer Sicht offensichtliche Probleme aufgrund der aktuellen Festsetzungen im Hinblick auf eine weiterhin angenehme Atmosphäre im Dorf und in unserer Nachbarschaft mit oben ausgeführten Bedenken und Einwänden verhindern.</p>	<p>Abwägung/Beschluss:</p> <p>Die abschließenden Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Der Ortschafts- und der Gemeinderat haben sich eingehend mit den Inhalten befasst und diese abgewogen.</p> <p>Es erfolgt keine Planänderung.</p>
2.2.5	<p>Bürger 5, Bürger 6, Bürger 7 und Bürger 10</p> <p>Stellungnahmen vom 19. und 20.07.2020:</p> <p>Die Stellungnahmen sind nicht im Wortlaut komplett identisch, jedoch stark ähnlich, inhaltlich variieren sie untereinander (tlw. wird der Belang Wärmepumpen nicht</p>	<p>Gegen den im Amtsblatt vom 12.06.2020 bekannt gemachten Bebauungsplan "Torkelhalden" möchten wir als Eigentümer des Grundstücks xxxxx (Flurstück xxxxx) und damit direkte Anlieger, folgende Bedenken als Einwände vorbringen:</p> <p>1. Entgegen der Begründung im Textteil zum Bebauungsplan sehen wir aufgrund der Kleinräumlichkeit des Baugebiets und des dörflichen Charakters des Ortes sehr wohl eine Fehlentwicklung aufgrund der zu starken Bewohnerdichte und Gebäudegröße durch die Festsetzung eines Haustyps 3 auf dem Grundstück Nummer 6. Außerdem ist unklar, wie und wann der Haustyp 3 mit dem jetzigen Baufenster in die</p>	<p>Abwägung/Beschluss:</p> <p>Die Bedenken, dass der Haustyp 3 auf dem geplanten Baugrundstück Nr. 6 (neu: Nr. 12) nicht zum dörflichen Charakter des Ortes passt und Fehlentwicklungen gesehen werden, können nicht nachvollzogen werden. Geht man bei der geplanten Grundstücksgröße von 666 m² und einer GRZ von 0,30 davon aus, dass demnach ein Gebäudekörper von knapp 200 m² Grundfläche entstehen kann, so ist dies nicht mit einer über die bereits im Ortskern oder entlang dem "Hochkreuzweg" übermäßig hinausgehenden Bebauung verbunden. Auch</p>

<p>genannt; in der Abwägung ist die Stellungnahme mit dem meisten Inhalt (Bürger 10) genannt;</p>	<p>Planunterlagen kam. Wir sind uns nicht sicher, ob hier - mindestens im Rahmen des Ortschaftsrats - über die aktuellen Planunterlagen abgestimmt wurde.</p>	<p>die bereits bestehenden Gebäude im Ort weisen auf Grund des Zusammenhangs von Wohn- und Wirtschaftsgebäuden größere Grundflächen und auch Kubaturen auf.</p> <p>Der festgesetzte Wert von 0,30 unterschreitet zudem die im § 17 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) definierte Obergrenze für Wohngebiete. In einem, wie hier festgesetzten allgemeinen Wohngebiet ist gesetzlich sogar eine Grundflächenzahl von 0,40 möglich.</p> <p>Sowohl der Ortschafts- als auch der Gemeinderat vertreten daher die Ansicht, dass das Baugrundstück Nr. 6 (neu: Nr. 12) samt der o.a. zulässigen GRZ durchaus mit dem bestehenden baulichen Charakter des Ortsteiles vereinbar ist.</p> <p>In der Sitzung des Ortschaftsrates am 18.05.2020 sowie in der darauffolgenden Sitzung des Gemeinderates am 19.05.2020 wurde der Bebauungsplan in der Fassung vom 24.04.2020 behandelt. Dies entspricht den Planunterlagen, die auch im Rahmen der öffentlichen Auslegung den Bürgern vorlagen.</p> <p>Durch die Wegnahme der zwei öffentlichen Stellplätze wird das Baufenster nach Osten verschoben.</p>
	<p>Im Einzelnen wie folgt:</p> <p>Der Haustyp 3 ist zu groß für das Grundstück Nummer 6, da er sich nicht in die Umgebung einfügt. Die festgesetzten Wand- und Firsthöhen entsprechen zwar den anderen Gebäuden, Typ 1 und 2, wirken aber erheblich höher auf dem Grundstück Nummer 6, da auf diesem Grundstück keine komplette Hanglage besteht und damit eben nicht wie auf den übrigen Grundstücken des Hochkreuzwegs ein Teil des</p>	<p>Abwägung/Beschluss:</p> <p>Die Bedenken hinsichtlich der Störung des Charakters des Dorfes durch die hinzutretende Bebauung werden zur Kenntnis genommen. Es wird jedoch angemerkt, dass sowohl die festgesetzte Grundflächenzahl von 0,30 als auch die zulässigen Wand- und Firsthöhen mit der Entstehung moderater, nicht übermäßig massiver Baukörper und der bereits entlang des "Hochkreuzweg" bestehenden Bebauung vereinbar sind. Die hier bestehenden Gebäudekörper sind sowohl von der Grundfläche als auch den Wand- und Firsthöhen her, nicht, wie</p>

Gebäudes und dessen Wandhöhe durch den Bau in den Hang „versteckt“ wird. Hinzu kommt, dass Balkone und Überdachung bis maximal 2,50 m über die Baugrenze ragen dürfen, was beim Grundstück Nummer 6 dazu führen wird, dass durch diese untergeordneten Bauteile das Gebäude faktisch bis annähernd an die Straße heranreichen und damit noch massiver wirken wird.

Das Gebäude sticht damit in voller zulässiger Höhe im gesamten Wohngebiet derart heraus, dass auch der Charakter des Dorfes erheblich gestört wird.

Außerdem hat der Gebäudetyp 3 keine individuelle Wohnflächenbegrenzung. Diese wird lediglich durch die GRZ begrenzt, was zur Folge hätte, dass hier nahezu 600 qm Wohnfläche entstehen können!

Beim Blick auf Riedheim aus der näheren Umgebung wird das hohe Gebäude auf dem ohnehin exponierten Grundstück Nummer 6 ohne Hanglage immer als störend zu empfinden sein. Aus einigen Blickrichtungen aus der Umgebung wird der bisher schöne Blick auf das Dorf, insbesondere auch auf die Hochkreuzkapelle erheblich beeinträchtigt.

Auch innerorts stellt die Wirkung des Gebäudes auf dem Grundstück Nummer 6 aufgrund der festgesetzten Höhen eine erhebliche Beeinträchtigung dar.

Die anliegenden Gebäude sind allesamt erheblich kleiner, wodurch die Wirkung des Gebäudes auf dem Grundstück Nummer 6 auch in der unmittelbaren Nachbarschaft im Ort schlicht als Fremdkörper und als störend empfunden werden muss. Auch werden durch die Lage

aufgeführt, als erheblich kleiner anzusehen. In einem, wie hier festgesetzten allgemeinen Wohngebiet ist gesetzlich sogar eine Grundflächenzahl von 0,40 möglich.

Dass die hinzutretende Bebauung auf Grund der topografischen Situation mehr in Erscheinung treten wird als die talseitig des "Hochkreuzweg" liegenden Bebauung, ist dem Ortschafts- bzw. Gemeinderat bewusst. Letzterer möchte jedoch darauf hinweisen, dass auch das Wohngebäude auf dem Grundstück mit der Fl.-Nr. 1657/1 (Hochkreuzweg 6) in den Monaten, in denen keine Eingrünung durch Belaubung der bestehenden Bäume besteht, höhenexponiert über dem Rest der Bebauung entlang des "Hochkreuzweg" in Erscheinung tritt.

Auf Grund der festgesetzten Baugrenze, welche den Baukörper in einem festgelegten Bereich auf dem Grundstück situiert, wird diese nun auch in einem solchen Maß vom "Hochkreuzweg" abgerückt, dass die Entstehung einer "Schlucht"-Situation nicht gesehen wird. Auch auf Grund der nordöstlichen Lage in Bezug auf die bestehende Bebauung und dem täglichen Sonnenverlauf können zudem keine maßgeblichen Einschränkungen in Bezug auf die Belichtungs- und Besonnungssituation für den Bestand gesehen werden.

Bezugnehmend auf die Abrundungssatzung ist anzuführen, dass die darin enthaltenen Festsetzungen zwischen Vollgeschossen sowie Wandhöhen bei ebenen und bei hangigen Grundstücken unterscheiden. Auf Grund der Geländesituation im geplanten Baugrundstück Nr. 6 (neu: Nr. 12) in Verbindung mit der südlich angrenzenden Bestandsbebauung und der vorgesehenen Höhenlage der neuen Erschließungsstraße ist der hinzutretenden Baukörper jedoch nicht in den Hang integrierbar, sondern muss auf das eingeebnete Gelände aufgesetzt werden (vgl. hierzu auch die angefertigten Geländeschnitte B-E). Die Einschränkung der Wandhöhe auf die in der Abrundungssatzung bergseitig vorgesehenen

<p>des ohnehin exponierten Grundstücks Nummer 6 und dem darauf erlaubten Gebäude aufgrund der Gesamthöhe erhebliche Störungen in der unmittelbaren Nachbarschaft und bei den Anliegern eintreten. Es kommt zu erheblichen Verschattungen bei Anliegern. Auch wird der Charakter des Hochkreuzweges im Bereich des Grundstücks Nummer 6 aus Sicht der Anlieger verändert. Der Hochkreuzweg wird in diesem Bereich als Schlucht empfunden werden und der bisher dörfliche, offene Charakter wird in diesem Bereich verloren gehen.</p> <p>Dieser "offene Charakter" des Baugebiets wird ja im Textteil des Entwurfs mehrfach erwähnt und ausdrücklich gewünscht.</p> <p>In diesem Zusammenhang ist auch die Abrundungssatzung vom 18 Januar 1994 zu erwähnen, welche eigentlich ihre logische Fortsetzung in Grundstücks Nummer 6 finden sollte. Dies würde erheblich zur Vermeidung der Höhenproblematik und der damit einhergehenden Fehlentwicklung beitragen, da hier die Wandhöhen bergseitig und talseitig unterschiedlich festgesetzt sind.</p> <p>Eine Festsetzung des Gebäudes auf dem Grundstück Nummer 6 als Typ 1 oder 2, mit verringerter Wandhöhe, so dass ein Kniestock vorgeschrieben wird, würde die Problematik sicherlich ebenso mildern wie eine Verschiebung des Baufensters weg von der Grundstücksgrenze des Hochkreuzwegs.</p>	<p>3,50 m für das geplante Baugrundstück Nr. 6 (neu: Nr. 12) zu übernehmen, sind daher nicht angemessen, vielmehr wird der in der Abrundungssatzung vorgesehene Wert von 6,50 m bei 2-geschossiger Bebauung übernommen.</p> <p>Zudem wurden Schnitte zur Darstellung sowohl der möglichen Geländesituation zwischen dem geplanten Baugrundstück Nr. 6 (neu: Nr. 12) als auch dem unmittelbar westlich und südlich angrenzenden Bestand angefertigt. Daraus ist ersichtlich, dass nach Westen durchaus mit einem Höhenversatz zwischen Bestand und Neubau zu rechnen ist. Dies ist jedoch auch bedingt durch die Geländesituation. Bedenkt man darüber hinaus, dass im Zuge von Neuplanungen dem schonenden Umgang mit Grund und Boden sowie einem erhöhten Dämmaufwand und damit einhergehenden höheren Wand- und Firsthöhen Rechnung getragen werden muss, sind die Gesamthöhenunterschiede als angemessen zu betrachten. Der Ortschafts- und Gemeinderat sieht daher die festgesetzten Höhen als verträglich an.</p> <p>Auf Grund der o.g. Ausführungen von einer Verringerung der Grundflächenzahl sowie der Wand- und Firsthöhen abgesehen. Das Baufenster wird nach Osten verschoben.</p>
<p>2. Die Verkehrssituation während der Bauphase als auch nach dem Bau führt zu erheblichen Problemen im Baugebiet. Im Textteil des Bebauungsplans wird hier nur ausgeführt, dass über die Straße Torkelhalden und über den Hochkreuzweg ausreichend an das Verkehrs-</p>	<p>Abwägung/Beschluss:</p> <p>Die Baustellenzufahrt wird in der Ausschreibung so festgelegt, dass die Fahrzeuge über "Bergheim" und die auf 30 Tonnen zugelassene Brücke über die "Riedheimer Straße" (K 7742) erfolgen muss. Somit ist innerorts durch die</p>

netz angebunden wird. Eine weitere Begründung für diese Schlussfolgerung erfolgt im Textteil des Bebauungsplans leider nicht. Es bestehen jedoch erhebliche Bedenken in Bezug auf die Verkehrsanbindung des Baugebiets, insbesondere auch bezüglich des Grundstücks Nummer 6 mit der Festsetzung Haustyp 3.

Im Einzelnen wie folgt:

Während der Bauphase ist eine Erschließung des Baugebiets mit Baumaschinen vom Norden her über die Brücke auf dem Hochkreuzweg mehr als problematisch, da die Brücke für den Verkehr mit schweren Fahrzeugen nicht geeignet ist und erhebliche Schäden zu befürchten sind. Eine Anfahrt des Baugebiets vom Süden über den Hochkreuzweg ist schlicht mit Baumaschinen ohne die erhebliche Nutzung und sicherlich damit einhergehenden Schäden der anliegenden Grundstücke nicht möglich. Bereits jetzt ist auf dem gesamten Hochkreuzweg ein Gegenverkehr nicht möglich. Normale PKWs kommen nur durch Nutzung anliegender Grundstücke aneinander vorbei. Die Erschließung während der Bauphase ist damit nicht gesichert.

Aufgrund der beengten Verhältnisse im Hochkreuzweg ist eine Erschließung des Baugebietes vom Süden her auch nach der Bauphase wiederum aufgrund der beengten Straßenverhältnisse nicht ordnungsgemäß möglich. Beim Passieren von zwei Fahrzeugen müssen auch nach der Bauphase Grundstücke der Anlieger überfahren werden. Die Erschließung ist daher sowohl während der Bauphase, als auch nach der Bauphase nicht ohne erhebliche Beeinträchtigung der Anlieger des Baugebiets gegeben.

Baumaßnahmen mit keinem Baustellenverkehr zu rechnen. Die Befürchtungen hinsichtlich der beengten Verhältnisse des "Hochkreuzweg" und möglicher Schäden an Gebäuden können demnach ausgeräumt werden.

Dass im Baugebiet während der Bauphase ein erhöhtes Verkehrsaufkommen durch Baufahrzeuge stattfinden wird, ist der Natur der Sache geschuldet und auch bei anderen Baugebieten, bei denen Straßen- und Hausbaumaßnahmen erfolgen, der Fall. Das während einer Bauphase auftretende erhöhte Verkehrsaufkommen ist jedoch unumgänglich. Auf Grund der Lage des Baugebietes und der Führung des Bauverkehrs über die nördliche, o.a. Variante wird jedoch darauf geachtet, die Auswirkungen und Einschränkungen, v.a. für die innerörtlichen Bereiche des Ortsteils maximal zu beschränken.

Die Ausführungen, dass eine Erschließung des Baugebietes von Süden her auch nach der Bauphase nicht ordnungsgemäß möglich ist, können nicht nachvollzogen werden. Der "Hochkreuzweg" ist mit einer Breite von 4,00 m für den Begegnungsfall zweier Pkw bei verlangsamer Geschwindigkeit ausreichend ausgelegt. Die Behauptung, dass beim Passieren von zwei Fahrzeugen auch nach der Bauphase Grundstücke der Anlieger überfahren werden müssen, ist daher nicht nachvollziehbar. Unter Einhaltung einer angemessenen Geschwindigkeit ist ein Passieren ohne Nutzung anliegender Grundstücke auf Grund der o.a. Breite des "Hochkreuzwege" durchaus möglich.

Die verkehrstechnisch sichere und wirtschaftlich sinnvolle Erschließung des geplanten Baugrundstücks Nr. 6 (neu: Nr. 12) sowie die Umsetzung der erforderlichen Anzahl an Stellplätzen obliegt dem Bauherren. Im Rahmen der Umsetzung der Bebauung sind die im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen ein-

<p>Auch die Parksituation auf Grundstück Nummer 6 wird zu erheblichen Problemen führen. Bei einer Festsetzung als Haustyp 3 müssen sechs Stellplätze eingerichtet werden. Vor einer Tiefgaragenzufahrt zum Grundstück Nummer 6 kann sicherlich nicht geparkt werden, da der Hochkreuzweg - wie bereits ausgeführt - viel zu eng ist und das Gebäude ohnehin zu nah an der Straße gebaut werden muss. Auch die gesicherte Ausfahrt aus einer möglichen Tiefgarage ist aufgrund der Sichtbehinderung durch die Hangsituation nicht möglich. Das Grundstück ist darüber hinaus nicht geeignet die erforderliche Anzahl von Stellplätzen bereitzustellen. Es muss daher damit gerechnet werden, dass im Umfeld geparkt wird, was wiederum zu erheblichen Beeinträchtigungen der Anlieger führen wird.</p>	<p>zuhalten, dies gilt auch für die Zahl der Stellplätze. Demnach sind die Befürchtungen, dass Beeinträchtigungen der Anlieger durch das Parken im Umfeld entstehen, nicht haltbar.</p> <p>Es erfolgt keine Planänderung.</p>
<p>3. Als unmittelbare Nachbarn werden wir darüber hinaus weiter erheblich beeinträchtigt. Aufgrund der Topographie des Grundstücks Nummer 6 ist in jedem Fall damit zu rechnen, dass unser Grundstück abgegraben wird, wodurch es die erforderliche Stütze verlieren wird. Bereits in der Vergangenheit kam es zu Erdbeben im Bereich des Grundstücks Nummer 6 (s. Anlage).</p> <p>Abschließend stellen wir anheim, die Festsetzung für das Grundstück Nummer 6 abzuändern, wie es im Übrigen auch in sämtlichen vorangegangenen Entwürfen vorgesehen war, nämlich nur Haustyp 1 festzusetzen. Um zu vermeiden, dass aufgrund der exponierten Lage des Grundstücks mit einem entsprechend hohen Gebäude eine Fehlentwicklung wie oben beschrieben erfolgt stellen wir anheim, die Höhe des Gebäudes zu beschränken, bzw. einen Kniestock vorzuschreiben.</p>	<p>Abwägung/Beschluss:</p> <p>Die Bedenken hinsichtlich möglicher Abgrabungen und dem Verlust der erforderlichen Stütze können nachvollzogen werden, sind jedoch unbegründet. Auf Grund der im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen zur "Erdgeschoßfußbodenhöhe" sowie zu "Aufschüttungen, Abgrabungen und Stützmauern in dem Baugebiet" ist ausgeschlossen, dass hinzutretenden Baukörper talseitig oder in Bezug zu Nachbargrundstücken zu weit ausgegraben werden und mit mehr Geschossen in Erscheinung treten, als angedacht. Im Rahmen der Abwägung hat sich der Ortschafts- und Gemeinderat entschlossen, die Vorschrift zu Abgrabungen darüber hinaus zu ergänzen. Um eine optische 3-Geschossigkeit des geplanten Baugrundstück Nr. 6 (neu: Nr. 12) auf der Westseite zum "Hochkreuzweg" einzuschränken, soll die Breite der Abgrabung auf 2/3 der Gebäudebreite (max. 18 m) beschränkt werden.</p>

<p>Die Festsetzungen auf dem Grundstück 6 werden im Textteil durch die bessere Vermarktung und durch den Zuschnitt des Grundstücks selbst begründet. Wie oben jedoch ausgeführt, ist insbesondere der Zuschnitt des Grundstückes Grund für erhebliche Probleme. Eine Vermarktung des exponierten Grundstücks Nummer 6 auch als höhenbegrenzter Haustyp 1 oder 2 ist sicherlich mindestens genauso gut möglich. Der für die Gemeinde zu erzielende Grundstückspreis wird sich sicherlich aufgrund des schönen und exponierten Grundstücks nicht reduzieren.</p>	<p>Um der besonderen topographischen Situation – sehr hängiges Gelände – darüber hinaus Rechnung zu tragen, sollen im Bereich des geplanten Baugrundstücks Nr. 6 (neu: Nr. 12) Stützmauern bis 1,50 m zugelassen werden.</p> <p>Zudem wurden Schnitte zur Darstellung sowohl der möglichen Geländesituation zwischen dem geplanten Baugrundstück Nr. 6 (neu: Nr. 12) als auch dem unmittelbar westlich und südlich angrenzenden Bestand angefertigt. Daraus ist ersichtlich, dass nach Westen durchaus mit einem Höhenversatz zwischen Bestand und Neubau zu rechnen ist. Dies ist jedoch auch bedingt durch die Geländesituation. Bedenkt man darüber hinaus, dass im Zuge von Neuplanungen dem schonenden Umgang mit Grund und Boden sowie einem erhöhten Dämmaufwand und damit einhergehenden höheren Wand- und Firsthöhen Rechnung getragen werden muss, sind die Gesamthöhenunterschiede als angemessen zu betrachten. Der Ortschafts- und Gemeinderat sieht daher die festgesetzten Höhen als verträglich an.</p> <p>Für das Baugrundstück Nr. 6 (neu: Nr. 12) werden zusätzliche textliche Vorschriften hinsichtlich Abgrabungen und Stützmauern aufgenommen.</p>
<p>4. Im gesamten Plangebiet werden zwar Vorkehrungen wegen Lärm getroffen, jedoch besteht die Gefahr durch Luft - Luft Wärmepumpen, die im Außenbereich aufgestellt werden, erhebliche Dauer-Lärmbelastung verursachen werden. Hier sollten genauere Auflagen und Regelungen gefunden werden.</p>	<p>Abwägung/Beschluss:</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen, kann jedoch nicht nachvollzogen werden, da bereits im Entwurf des Bebauungsplanes unter Ziffer 5.14 "Luftwärmepumpen" ein Hinweis hinsichtlich der genannten Anlagen enthalten ist.</p> <p>Der von der zuständigen Behörde angeregte Ergänzungswunsch wird in den Textteil aufgenommen.</p> <p>Die Einhaltung der Immissionswerte muss daher beim Einbau einer Luftwärmepumpe nachgewiesen werden.</p>

		<p>Wir bitten Sie höflichst vorgenannte Einwände im Bebauungsplan zu berücksichtigen und den Bebauungsplan, bzw. dessen Festsetzungen entsprechend zu ändern, bzw. zu ergänzen.</p> <p>Eine weitere Anregung wäre die Fortsetzung der geplanten Lärmschutzwand entlang der Raderacher Straße in Richtung Markdorf. Dies wäre eine Entlastung von Verkehrslärm für den gesamten Ort.</p> <p>Weiter halten wir für erwähnenswert, dass durch die Bebauungspläne "Mühlöschle" und "Oberfischbach-Ost" in kürzester Zeit viel in den Charakter der Teilorte Bergheim und Riedheim eingegriffen wurde.</p> <p>Jederzeit stehen wir gerne für entsprechende Lösungsmöglichkeiten zur Verfügung. Auch zur persönlichen Erörterung.</p> <p>Uns ist wichtig abschließend klarzustellen, dass wir keineswegs das Baugebiet verhindern möchten. Wir möchten jedoch aus unserer Sicht offensichtliche Probleme aufgrund der aktuellen Festsetzungen im Hinblick auf eine weiterhin angenehme Atmosphäre im Dorf und in unserer Nachbarschaft mit oben ausgeführten Bedenken und Einwänden verhindern.</p> <p>Anlage: Foto</p>	<p>Es erfolgt keine Planänderung.</p> <p>Abwägung/Beschluss: Die abschließenden Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Der Ortschafts- und der Gemeinderat haben sich eingehend mit den Inhalten befasst und diese abgewogen.</p> <p>Die Anregung zur Fortsetzung der geplanten Lärmschutzwand entlang der "Raderacher Straße" in Richtung Markdorf liegt außerhalb des Geltungsbereiches der vorliegenden Planung und ist für das vorliegende Verfahren nicht relevant, wird jedoch zur Kenntnis genommen. Eine Lärmschutzmaßnahme entlang der "Raderacher Straße" würde keine nennenswerte Verbesserung für den Ort bringen. Es wird davon ausgegangen, dass eine Verlängerung entlang der "Riedheimer Straße" gemeint war. Durch die vorgesehene, aktive Lärmschutzmaßnahme entlang der "Riedheimer Straße" im Bereich des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes "Torkelhalden" wird bereits der Großteil des Ortes von den Lärmimmissionen der Straße geschützt werden. Da sich der Lärm parallel zur Straße ausbreitet kann davon ausgegangen werden, dass eine Verlängerung nur geringfügige Verbesserungen im Vergleich zur geplanten Lärmschutzmaßnahme hervorrufen würde. Zudem würde die Lärmschutzmaßnahme durch den "Hochkreuzweg" im Westen unterbrochen werden, was die Barrierewirkung erheblich mindern würde und der Nutzen kaum gegeben wäre.</p> <p>Es erfolgt keine Planänderung.</p>
2.2.6	Bürger 8 Stellungnahme vom 21.07.2020:	Zu dem im Amtsblatt vom 12.06.2020 bekannt gemachten Bebauungsplan "Torkelhalden" möchte ich als Eigentümerin des Grundstücks xxxx (Flurstück xxxx) folgende Einwände vorbringen.	Abwägung/Beschluss:

1. Festsetzung Haustyp 3 auf dem Grundstück Nr. 6

Die Festsetzung dieses Gebäudetyps 3 auf eine GRZ von 0,30 sowie eine Wandhöhe von 6,50m und eine Firsthöhe von 9,50m ermöglicht einen derart massiven Baukörper, dass dieser sich nicht mehr in die umgebende Bebauung einfügt. Sowohl mit Blickrichtung vom Hochkreuzweg als auch von der Hochkreuzkapelle kann hier an markanter Stelle am Ortseingang von Riedheim ein Gebäude entstehen, das nicht dem dörflichen Charakter entspricht.

Aufgrund der Lage dieses Grundstücks ist als umgebende Bebauung für dieses Grundstück die Bestandsbebauung im Hochkreuzweg anzusehen:

- Gebäude Hochkreuzweg 7, 9, 11, 11a (Flurst. Nr. 1551, 1725/2, 1724, 1723) auf der gegenüberliegenden Straßenseite des Hochkreuzwegs Gebäude Hochkreuzweg 6 (Flurst. 1657/1) Dies wird auch dadurch unterstrichen, dass die Erschließung dieses Grundstücks nicht von der Straße Torkelhalden, sondern über den Hochkreuzweg erfolgen soll. Dieses Grundstück ist die logische Fortsetzung der bestehenden beidseitigen Häuserzeilen am Hochkreuzweg.

Aus diesem Grund muss für das Grundstück Nr. 6 eine Bebauung vorgesehen werden, die der Klarstellungs- und Abrundungssatzung für den Ortsteil Riedheim aus dem Jahr 1994 entspricht.

Folgende Festlegungen des Bebauungsplans können mit der im Plan vorgesehenen Festlegung des Gebäudetyps 3 nicht eingehalten werden: 7.2.4.3 "... ohne als Fremdkörper zu erscheinen..."

Die Bedenken hinsichtlich der Störung des Charakters des Dorfes durch die hinzutretende Bebauung werden zur Kenntnis genommen. Es wird jedoch angemerkt, dass sowohl die festgesetzte Grundflächenzahl von 0,30 als auch die zulässigen Wand- und Firsthöhen mit der Entstehung moderater, nicht übermäßig massiver Baukörper und der bereits entlang des "Hochkreuzweg" bestehenden Bebauung vereinbar sind. Die hier bestehenden Gebäudekörper sind sowohl von der Grundfläche als auch den Wand- und Firsthöhen her, nicht, wie aufgeführt, als erheblich kleiner anzusehen. In einem, wie hier festgesetzten allgemeinen Wohngebiet ist gesetzlich sogar eine Grundflächenzahl von 0,40 möglich.

Dass die hinzutretende Bebauung auf Grund der topografischen Situation mehr in Erscheinung treten wird als die talseitig des "Hochkreuzweg" liegenden Bebauung, ist dem Ortschafts- bzw. Gemeinderat bewusst. Letzterer möchte jedoch darauf hinweisen, dass auch das Wohngebäude auf dem Grundstück mit der Fl.-Nr. 1657/1 (Hochkreuzweg 6) in den Monaten, in denen keine Eingrünung durch Belaubung der bestehenden Bäume besteht, höhenexponiert über dem Rest der Bebauung entlang des "Hochkreuzweg" in Erscheinung tritt.

Bezugnehmend auf die Abrundungssatzung ist anzuführen, dass die darin enthaltenen Festsetzungen zwischen Vollgeschossen sowie Wandhöhen bei ebenen und bei hangigen Grundstücken unterscheiden. Auf Grund der Geländesituation im geplanten Grundstück Nr. 6 in Verbindung mit der südlich angrenzenden Bestandsbebauung und der vorgesehenen Höhenlage der neuen Erschließungsstraße ist der hinzutretenden Baukörper jedoch nicht in den Hang integrierbar, sondern muss auf das eingeebnete Gelände aufgesetzt werden (vgl. hierzu auch die angefertigten Geländeschnitte B-E). Die Einschränkung der Wandhöhe auf die in der Abrundungssatzung bergseitig vorgesehenen 3,50 m für das ge-

<p>7.2.8.1, Sechster Spiegelstrich "... Die erzielbaren Rauminhalte der Gebäude werden auf ein städtebaulich vertretbares Maß beschränkt."</p> <p>8.2.2.6 "... und sich die neu hinzukommende Bebauung gut in die gewachsene dörfliche Struktur einfügt."</p>	<p>plante Baugrundstück Nr. 6 (neu: Nr. 12) zu übernehmen, sind daher nicht angemessen, vielmehr wird der in der Abrundungssatzung vorgesehene Wert von 6,50 m bei 2-geschossiger Bebauung übernommen.</p> <p>Zudem wurden Schnitte zur Darstellung sowohl der möglichen Geländesituation zwischen dem geplanten Baugrundstück Nr. 6 (neu: Nr. 12) als auch dem unmittelbar westlich und südlich angrenzenden Bestand angefertigt. Daraus ist ersichtlich, dass nach Westen durchaus mit einem Höhenversatz zwischen Bestand und Neubau zu rechnen ist. Dies ist jedoch auch bedingt durch die Geländesituation. Bedenkt man darüber hinaus, dass im Zuge von Neuplanungen dem schonenden Umgang mit Grund und Boden sowie einem erhöhten Dämm-aufwand und damit einhergehenden höheren Wand- und Firsthöhen Rechnung getragen werden muss, sind die Gesamthöhenunterschiede als angemessen zu betrachten. Der Ortschafts- und Gemeinderat sieht daher die festgesetzten Höhen als verträglich an.</p> <p>Auf Grund der o.g. Ausführungen von einer Verringerung der Grundflächenzahl sowie der Wand- und Firsthöhen abgesehen. Das Baufenster wird nach Osten verschoben.</p>
<p>2. Erschließung des Baugebiets während der Bauphase</p> <p>Weder die Zufahrt über Bergheim noch über den Hochkreuzweg ist für den Schwerlastverkehr geeignet.</p> <p>Aus Bergheim muss der Verkehr über die gewichtsbeschränkte Brücke über die K7742 geführt werden. Zudem ist diese Zufahrt aufgrund der Straßenbreite für den Begegnungsverkehr mit Schwerlastfahrzeugen nur bedingt geeignet.</p>	<p>Abwägung/Beschluss:</p> <p>Die Baustellenzufahrt wird in der Ausschreibung so festgelegt, dass die Fahrzeuge über "Bergheim" und die auf 30 Tonnen zugelassene Brücke über die "Riedheimer Straße" (K 7742) erfolgen muss. Der "Hochkreuzweg" ist Richtung Bergheim mit einer Breite von 5,00 m mit einer ausreichenden Breite ausgebaut, dies gilt auch für Baustellenfahrzeuge. Somit ist innerorts durch die Bau-</p>

		<p>Eine Zufahrt über Riedheim - Hochkreuzweg ist noch weit weniger geeignet, da aufgrund der sehr geringen Straßenbreite ein Begegnungsverkehr nur dort möglich ist, wo sich Privatgrundstücke mit Ausweichmöglichkeiten befinden. Beim Befahren dieser privaten Grundstücke mit Baufahrzeugen ist mit Beschädigungen zu rechnen.</p>	<p>maßnahmen mit keinem Baustellenverkehr zu rechnen. Die Befürchtungen hinsichtlich der beengten Verhältnisse des "Hochkreuzweg" und möglicher Schäden an Gebäuden können demnach ausgeräumt werden.</p> <p>Dass im Baugebiet während der Bauphase ein erhöhtes Verkehrsaufkommen durch Baufahrzeuge stattfinden wird, ist der Natur der Sache geschuldet und auch bei anderen Baugebieten, bei denen Straßen- und Hausbaumaßnahmen erfolgen, der Fall. Das während einer Bauphase auftretende erhöhte Verkehrsaufkommen ist jedoch unumgänglich. Auf Grund der Lage des Baugebietes und der Führung des Bauverkehrs über die nördliche, o.a. Variante wird jedoch darauf geachtet, die Auswirkungen und Einschränkungen, v.a. für die innerörtlichen Bereiche des Ortsteils maximal zu beschränken.</p> <p>Die Ausführungen, dass eine Erschließung des Baugebietes von Süden her auch nach der Bauphase nicht ordnungsgemäß möglich ist, können nicht nachvollzogen werden. Der "Hochkreuzweg" ist mit einer Breite von 4,00 m für den Begegnungsfall zweier Pkw bei verlangsamter Geschwindigkeit ausreichend ausgelegt. Die Behauptung, dass beim Passieren von zwei Fahrzeugen auch nach der Bauphase Grundstücke der Anlieger überfahren werden müssen, ist daher nicht nachvollziehbar. Unter Einhaltung einer angemessenen Geschwindigkeit ist ein Passieren ohne Nutzung anliegender Grundstücke auf Grund der o.a. Breite des "Hochkreuzweg" durchaus möglich.</p> <p>Es erfolgt daher keine Planänderung.</p>
2.2.7	<p>Bürger 9 Stellungnahme vom 19.07.2020:</p>	<p>Wir hatten am 30.06.2020 ein Informationsgespräch im Stadtbauamt mit Herrn Schäfer. Bei diesem Gespräch haben wir bereits mündlich unsere Anregungen bezüglich der Bebauung der Torkelhalden</p>	<p>Abwägung/Beschluss: Ausführungen Ingenieurbüro Schwörer:</p>

mitgeteilt. Nun möchte ich Ihnen die ausgesprochenen Punkte im Bezug auf die Straße schriftlich darlegen.

Ich bin seit 1971 Anwohnerin und Eigentümerin des Grundstückes xxxxx in Markdorf/Riedheim.

In diesen 50 Jahren wurde die Torkelhalden von uns mit einer Breite von 3,30 m ohne Probleme genutzt. Der Zustand der Straße war jedoch in den zurückliegenden Zeiten überwiegend in einem Zustand, der schlechter ist als sämtliche Feldwege, die ich kenne. Vorhandene Schlaglöcher wurden, wenn überhaupt, nur minimalistisch ausgebessert, deshalb begrüße ich auch eine Straßenerneuerung.

Nun planen Sie ein Neubaugebiet mit 12 Häusern, die Verlegung und den Ausbau der Torkelhalden auf eine Breite von 6,30 m mit 7 öffentlichen Parkplätzen und einem Wendekreis mit einem Radius von 10 m.

Die Erneuerung, Verbreiterung der Straße (in einem angemessenen Maße) und Beteiligung an den Kosten durch die bisherigen Anwohner kann ich nachvollziehen. Jedoch entsprechen die von Ihnen geplanten Dimensionen in keinster Weise meinen Vorstellungen.

Gemäß Ihren Ausführungen wird die Torkelhalden eine Anliegerstraße ohne Durchgangsverkehr bleiben. Ich halte aus diesem Grund eine Verbreiterung der Torkelhalden von aktuell 3,30 m auf geplante 6,30 m, was fast einer Verdoppelung der Straßenbreite entspricht, für völlig überdimensioniert und unnötig.

"Nach RAS 06, Bild 17 (siehe Ausschnitt unten) ist für den Begegnungsfall LKW(Müllfahrzeug) / PKW ein Verkehrsraum von 5,55 m vorgesehen.

Hinzu kommt noch ein seitlicher Sicherheitsraum Raum von je 0,50 m. Dieser Sicherheitsraum ist insbesondere bei einer Grenzbebauung mit Einfriedungen (Zäune, Hecken) oft nicht gegeben.

Die seitliche Aufweitung der Lichtraumprofile von jeweils 0,50 m ist daher bisher in den Straßenraum integriert.

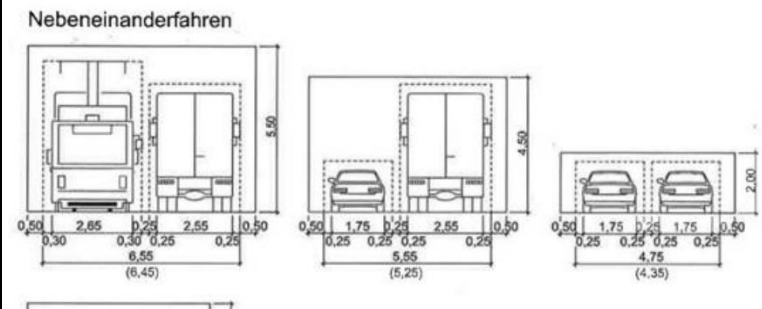
Demzufolge ist die gewählte lichte Straßenbreite mit 6,00 m für die "Sackgasse" realistisch.

Bei der relativ langen Stichstraße (keine durchgehende Straße) ist insbesondere der Begegnungsverkehr mit größeren Fahrzeugen, z. Bsp. Müllfahrzeug oder Wohnmobilen zu beachten.

Eine Breite zwischen den Borden von 5,55 m, besser 5,75 m betrachten wir für den vorliegenden Fall als Mindestmaß.


Die geringe Verkehrsmenge ist allein kein Kriterium für eine schmalere Straße.

Eine Straßenbreite mit nur 4,50 m ist daher für den maßgebenden Begegnungsfall nicht praxisingerecht:



<p>Dies steht für mich in keinem Verhältnis und führt zu überdimensionierten Kosten, die wir als Anwohner mittragen müssen. Zudem werden hier unnötig Grünflächen verbaut.</p> <p>Im Vergleich hierzu beispielhaft die Daten des Hochkreuzweges, die eine Durchgangsstraße in Riedheim ist.</p> <p>Diese wurde bei der letzten Straßensanierung lediglich auf eine Breite von nur 4,00-4,50 m gebaut.</p> <p>Diese Breite wäre aus meiner Sicht auch für die Torkelhalden als Anliegerstraße ohne Durchgangsverkehr für den Begegnungsverkehr sowie der Nutzung durch Müll- und Rettungsfahrzeuge ausreichend.</p>	<p>Gerade bei Stichstraßen ist ein Begegnungsverkehr wichtig!</p> <p>Im Bebauungsplan sind entlang der künftigen Bauplätze 50 cm Abstand zur öffentlichen Verkehrsfläche textlich festgelegt, sodass dieser Sicherheitsraum im öffentlichen Straßenbereich nicht mehr berücksichtigt werden muss.</p> <p>Deshalb kann die ursprüngliche Auslegung auf 6,00 m lichte Fahrbahnbreite um 50 cm auf 5,50 m verringert werden. Dies wird im Entwurf entsprechend eingearbeitet (Gesamtbreite inkl. Randeinfassung 5,80 m)."</p> <p>Die Bedenken der Bürger können jedoch dahingehend nachvollzogen werden, dass es sich bei der geplanten Straße um eine reine Anliegerstraße ohne Durchgangsverkehr handelt. Darüber hinaus hat der Ortschafts- bzw. Gemeinderat die Bedenken hinsichtlich der Höhe der Erschließungskosten und u.a. dem Verlust von Wohnbauflächen, v.a. in Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit geprüft. Da gemäß Bebauungsplan Einfriedungen um 0,50 m von der öffentlichen Verkehrsfläche abgerückt sein müssen, wodurch der o.a. seitliche Sicherheitsraum von je 0,50 m gewährleistet ist, wird die Straßenbreite fortführend um 0,50 m auf 5,80 m verringert. Eine darüber hinaus gehende Verschmälerung der Verkehrsfläche wird auf Grund der o.g. Ausführungen als nicht sinnvoll erachtet.</p>
<p>Für Ihre Planung öffentlicher Parkmöglichkeiten kann ich keinen Bedarf erkennen, zumal am nahegelegenen Friedhof genügend Parkmöglichkeiten in Form zweier Parkbereiche vorhanden sind.</p>	<p>Abwägung/Beschluss:</p> <p>Die Bedenken hinsichtlich der Notwendigkeit öffentlicher Stellplätze werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Praxis zeigt jedoch, dass gerade bei Wohngebieten mit verdichteter Bauweise oft der öffentliche Straßenraum zum Parken genutzt wird. Daher ist die</p>

	<p>Anordnung von öffentlichen Stellplätzen sinnvoll und notwendig. Die Stellplätze im Bereich des Friedhofes stellen keine Alternative für Besucherverkehr des Baugebietes dar, da diese für gebietsunkundige Besucher in keinerlei räumlichen Zusammenhang stehen und sich auch nicht in unmittelbarer Nähe befinden. In der Anliegerinformation am 25.09.2019 wurden von Seiten der Bürgerschaft explizit öffentliche Stellplätze gefordert.</p> <p>Zudem entfallen die zwei bislang entlang des nordwestlichen Baugrundstücks Nr. 6 (neu: Nr. 12) festgesetzten öffentlichen Stellplätze, da diese auf Grund der zukünftigen Verringerung der Straßenbreite auf 5,80 m zu einer ungünstigen Verschmälerung führen würden.</p>
<p>Desweiteren bitte ich Sie auch zu prüfen, ob der geplante Wendekreisels tatsächlich in dieser Dimension mit einem Radius von 10 m notwendig ist, oder auch hier sinnvoll Ressourcen und Kosten eingespart werden können.</p> <p>Ich hoffe, dass Sie Ihre Planungen aufgrund meiner Bedenken und Anregungen aus einem anderen Sichtwinkel in den dafür zuständigen Gremien überprüfen und zu einem für alle Beteiligten guten und vertretbaren Ergebnis kommen werden.</p> <p>Vorab vielen Dank für Ihre schriftliche Rückmeldung.</p>	<p>Abwägung/Beschluss:</p> <p>Der Ortschafts- bzw. Gemeinderat hat die Bedenken, wie auch jene zur Straßenbreite, zur Kenntnis genommen und ausführlich geprüft.</p> <p>Ausführungen Ingenieurbüro Schwörer:</p> <p>"Der Auslegung der Wendeplatte mit Wenderadius 9 m ist die Schleppkurve eines Müllfahrzeuges zugrunde gelegt (siehe auch beigefügte Skizze). Ein Rückwärtsfahren von Müllfahrzeugen beim Wenden am Ende der Straße ist nicht zulässig.</p> <p>Die gewählten Abmessungen der Wendeplatte mit 20 m sind daher notwendig, um ein Wenden ohne Rangieren zu ermöglichen."</p>

			 <p data-bbox="1332 782 2134 1061">Auf Grund der o.a. Ausführungen wird eine Verringerung der Wendeplatte daher nicht vorgenommen. Vor allem auch in Hinblick auf den angrenzenden Spielplatz legt die Gemeinde einen hohen Wert auf Sicherheit. Ein Wenden größerer Fahrzeuge ohne Rangieren und damit ohne erhöhte Gefahrensituationen ist dem Ortschafts- bzw. Gemeinderat ein großes Anliegen. Es erfolgt daher keine Planänderung.</p>
2.2.8	Bürger 11 Stellungnahme vom 18.07.2020:	Hiermit zeige ich an, die rechtlichen Interessen von Frau xxxx und Herrn xxxx und zu vertreten. Eine ordnungsgemäße Bevollmächtigung kann ich anwaltschaftlich versichern.	Abwägung/Beschluss: Ausführungen Ingenieurbüro Schwörer: "Nach RAST 06, Bild 17 (siehe Ausschnitt unten) ist für den Begegnungsfall LKW(Müllfahrzeug) / PKW ein Verkehrsraum von 5,55 m vorgesehen.

Folgende Anregungen werden zu dem im Betreff genannten Bebauungsplanverfahren vorgebracht.

1. Regelquerschnitt Straße

1.1 Der Regelquerschnitt für die auszubauende Straße Torkelhalden mit 6,3 m ist überdimensioniert. Es handelt sich bei der neu zu errichtenden Straße Torkelhalden um eine Anliegerstraße, die keinen Durchgangsverkehr aufnimmt, sondern die am Ende mit einer Wendeplatte versehen sein soll. Die Wendeplatte dient ausschließlich dem Anliegerverkehr und einer Befahrbarkeit mit Einsatzfahrzeugen.

1.2 Auch die Festsetzung als allgemeine Verkehrsfläche gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB Nr. 6 und Nr. 6.1 PlanZV überdimensioniert.

Die planerische Festsetzung ist insoweit fehlerhaft und ermessensfehlerhaft.

Es ist aufgrund der Zweckbestimmung der Straße als reine Anliegerstraße die Festsetzung einer Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung als öffentlicher Weg/Anliegerstraße gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB in Verbindung mit Nr. 6.3 PlanZV ausreichend.

1.3 Für eine Anliegerstraße mit Begegnungsverkehr ist üblicherweise und vorliegend ein Straßenquerschnitt von 4,5 m, auch für die Anfahrbarkeit der Straße durch Rettungsfahrzeuge oder Müllfahrzeuge vollumfänglich ausreichend.

Es besteht im Gegensatz zu der Begründung im Bebauungsplan keinerlei Notwendigkeit für die Anfahrbarkeit mit Rettungsfahrzeugen oder mit Müllfahrzeugen, eine größere Straßenbreite festzusetzen. Bei einem Regelquerschnitt von 4,5 m ist ein Begegnungsverkehr und

Hinzu kommt noch ein seitlicher Sicherheitsraum Raum von je 0,50 m. Dieser Sicherheitsraum ist insbesondere bei einer Grenzbebauung mit Einfriedungen (Zäune, Hecken) oft nicht gegeben.

Die seitliche Aufweitung der Lichtraumprofile von jeweils 0,50 m ist daher bisher in den Straßenraum integriert.

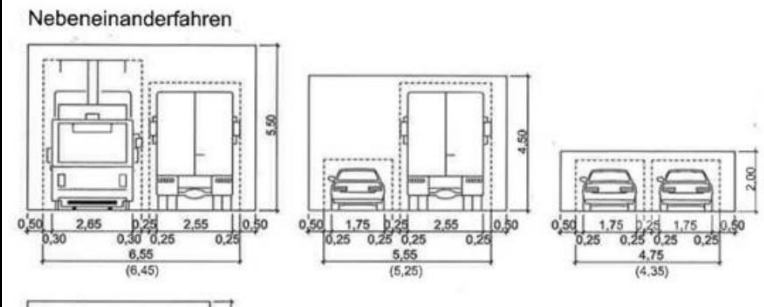
Demzufolge ist die gewählte lichte Straßenbreite mit 6,00 m für die "Sackgasse" realistisch.

Bei der relativ langen Stichstraße (keine durchgehende Straße) ist insbesondere der Begegnungsverkehr mit größeren Fahrzeugen, z. Bsp. Müllfahrzeug oder Wohnmobilen zu beachten.

Eine Breite zwischen den Borden von 5,55 m, besser 5,75 m betrachten wir für den vorliegenden Fall als Mindestmaß.

Die geringe Verkehrsmenge ist allein kein Kriterium für eine schmalere Straße.

Eine Straßenbreite mit nur 4,50 m ist daher für den maßgebenden Begegnungsfall nicht praxisingerecht:



Gerade bei Stichstraßen ist ein Begegnungsverkehr wichtig!

auch ein Befahren dieser Straße mit Einsatzfahrzeugen ohne Problem möglich. Die Begründung eines größeren Regelquerschnitts für den Ausbau der Straße Torkelhalden ist von daher rechtsfehlerhaft

1.4 Die Festsetzung einer Straße mit einem Regelquerschnitt von 6,3 m widerspricht dem Gebietscharakter, da es sich bei dem Ortsteil Riedheim um einen ländlichen Ortsteil der Stadt Markdorf handelt

1.5 Bei den zu errichteten Gebäuden handelt es sich um Gebäude geringer Höhe. Daher ist zur Sicherstellung des Brandschutzes eine Auslegung der Straßenbreite für größere Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr weder erforderlich noch sinnvoll. Auch die Begründung der Festsetzung einer überdimensionierten Straßenbreite mit Sicherheitsaspekten ist fehlerhaft.

1.6 Die Bebauung entlang der Straße Torkelhalden besteht derzeit aus 8 Häusern und wird künftig weitere 12 Häuser mit jeweils maximal zwei Wohneinheiten erschliessen. Die Ausweisung einer Straße mit einem Regelquerschnitt von 6,3 m ist von daher für eine reine Erschließungsstraße überdimensioniert und beeinträchtigt von daher die nachfolgenden Rechte der Anlieger.

a. Indem Anlieger bei einem größeren Straßenquerschnitt auch höhere Erschließungskosten zu tragen haben, sind durch die überdimensionierte Straßenplanung die Grundsätze der Verhältnismäßigkeit und des Übermaßverbotes nicht eingehalten,

b. Daneben verletzt diese Festsetzung des Bebauungsplans zur Straßenplanung auch den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit, indem zu Lasten des Straßenbaus auf die Festsetzung zusätzlicher Wohnbauflächen / privater Grünflächen verzichtet wird. Durch diese fehlerhaften

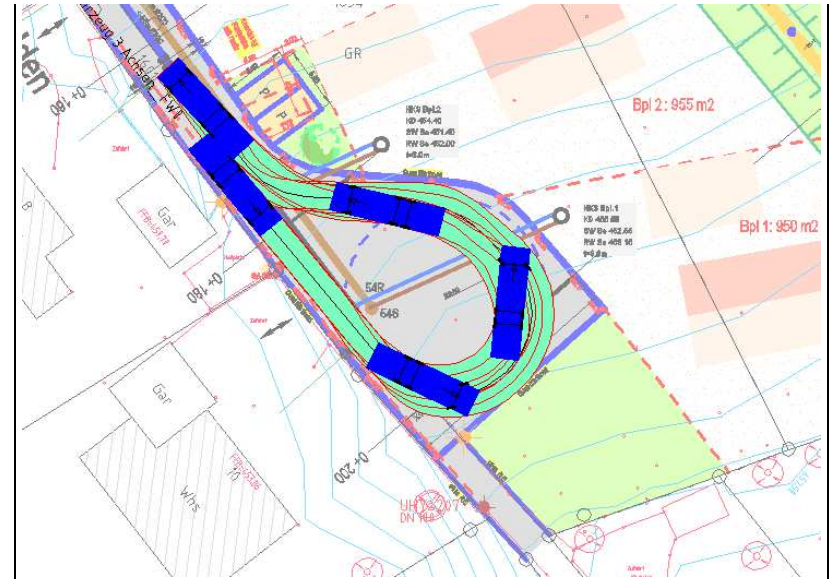
Im Bebauungsplan sind entlang der künftigen Bauplätze 50 cm Abstand zur öffentlichen Verkehrsfläche textlich festgelegt, sodass dieser Sicherheitsraum im öffentlichen Straßenbereich nicht mehr berücksichtigt werden muss.

Deshalb kann die ursprüngliche Auslegung auf 6,00 m lichte Fahrbahnbreite um 50 cm auf 5,50 m verringert werden. Dies wird im Entwurf entsprechend eingearbeitet (Gesamtbreite inkl. Randeinfassung 5,80 m)."

Nach Rücksprache mit dem Feuerwehrkommandant ist zudem auch bei Gebäuden mit geringer Höhe ein Drehleiterfahrzeug erforderlich.

Die Bedenken der Bürger können jedoch dahingehend nachvollzogen werden, dass es sich bei der geplanten Straße um eine reine Anliegerstraße ohne Durchgangsverkehr handelt. Darüber hinaus hat der Ortschafts- bzw. Gemeinderat die Bedenken hinsichtlich der Höhe der Erschließungskosten und u.a. dem Verlust von Wohnbauflächen, v.a. in Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit geprüft. Da gemäß Bebauungsplan Einfriedungen um 0,50 m von der öffentlichen Verkehrsfläche abgerückt sein müssen, wodurch der o.a. seitliche Sicherheitsraum von je 0,50 m gewährleistet ist, wird die Straßenbreite fortführend um 0,50 m auf 5,80 m verringert. Eine darüber hinaus gehende Verschmälerung der Verkehrsfläche wird auf Grund der o.g. Ausführungen als nicht sinnvoll erachtet.

<p>Festsetzungen entsteht der Stadt Markdorf durch geringere verkaufbare Bauflächen weitergehend ein Einnahmeverlust.</p>	
<p>2. Planung eines Wendehammers mit einem Radius von 10 m</p> <p>Mit der gleichen Begründung wie vorstehend wird auch die Festsetzung des Wendehammers mit einem Radius von 10 m als überdimensioniert gerügt.</p> <p>Der Größenausgestaltung des Wendehammers ist abhängig von der Schleppkurve notwendiger Einsatzfahrzeuge.</p> <p>Für die für eine Anliegerstraße ausreichenden 2-achsigen Müllfahrzeuge genügt eine Wendeanlage von ca. 9x15,5. Da die Straße als Sackgasse angelegt ist und auch keinen weiteren öffentlichen Verkehr wie Busverkehr aufzunehmen hat, stellt die Planung der Wendeanlage in der bisherigen Größe einen Planungsfehler auf (Übermaßverbot, Verstoß gegen Grundsatz der Wirtschaftlichkeit). Die Wendeanlage ist von daher zu Gunsten des öffentlichen Spielplatzes zu reduzieren.</p> <p>Zur weiteren Begründung wird auf die Ziffer 1 des "Regelquerschnitts" verwiesen.</p>	<p>Abwägung/Beschluss:</p> <p>Der Ortschafts- bzw. Gemeinderat hat die Bedenken, wie auch jene zur Straßenbreite, zur Kenntnis genommen und ausführlich geprüft.</p> <p>Ausführungen Ingenieurbüro Schwörer:</p> <p>"Der Auslegung der Wendeplatte mit Wenderadius 9 m ist die Schleppkurve eines Müllfahrzeuges zugrunde gelegt (siehe auch beigefügte Skizze). Ein Rückwärtsfahren von Müllfahrzeugen beim Wenden am Ende der Straße ist nicht zulässig.</p> <p>Die gewählten Abmessungen der Wendeplatte mit 20 m sind daher notwendig, um ein Wenden ohne Rangieren zu ermöglichen."</p>



Auf Grund der o.a. Ausführungen wird eine Verringerung der Wendepalte daher nicht vorgenommen. Vor allem auch in Hinblick auf den angrenzenden Spielplatz legt die Gemeinde einen hohen Wert auf Sicherheit. Ein Wenden größerer Fahrzeuge ohne Rangieren und damit ohne erhöhte Gefahrensituationen ist dem Ortschafts- bzw. Gemeinderat ein großes Anliegen.

Es erfolgt daher keine Planänderung.

3. Festsetzung öffentlicher Stellplätze im Bereich der auszubauenden Torkelhalden

Als reine Anliegerstraße besteht kein Bedarf/ keine Notwendigkeit zur Festsetzung von öffentlichen Stellplätzen im Straßenbereich.

Die Festsetzung öffentlicher Stellplätze führt zudem zu einer Beeinträchtigung der Zugänglichkeit der Grundstücke Torkelhalden 2,4 und

Abwägung/Beschluss:

Die Bedenken hinsichtlich der Notwendigkeit öffentlicher Stellplätze werden zur Kenntnis genommen.

Die Praxis zeigt jedoch, dass gerade bei Wohngebieten mit verdichteter Bauweise oft der öffentliche Straßenraum zum Parken genutzt wird. Daher ist die

		<p>6, da insbesondere der Bereich der Grundstücke Torkelhalden 2 und 4 lediglich über eine öffentliche Grünanlage anfahrbar ist.</p> <p>Für die Festsetzung öffentlicher Stellplätze besteht kein Bedarf, da in unmittelbarer Umgebung ausreichend Stellplätze im Bereich des Friedhofes vorhanden sind, die auch als Besucherstellplätze für das Plangebiet ausreichend sind. Auch hier liegt ein Verstoß gegen das Übermaßverbot sowie den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit vor.</p>	<p>Anordnung von öffentlichen Stellplätzen sinnvoll und notwendig. Die Stellplätze im Bereich des Friedhofes stellen keine Alternative für Besucherverkehr des Baugebietes dar, da diese für gebietsunkundige Besucher in keinerlei räumlichen Zusammenhang stehen und sich auch nicht in unmittelbarer Nähe befinden. In der Anliegerinformation am 25.09.2019 wurden von Seiten der Bürgerschaft explizit öffentliche Stellplätze gefordert.</p> <p>Die Anordnung der Parkplätze ist so gewählt, dass sich keine Einschränkungen von Hofzufahrten ergeben. Die Zufahrten für Haus 2, 4 und 6 werden wieder befahrbar (in Asphalt oder Betonpflaster o.ä.) hergestellt. Die bisher als öffentliche Grünfläche als Pufferzone festgesetzte kleine Grünfläche im Bereich der Zufahrten zu Haus Torkelhalden 2 und 4 wird fortführend als Begleitgrün festgesetzt. In der zugehörigen Festsetzung wird zudem aufgenommen, dass Zufahrten, wo erforderlich, für die Häuser Torkelhalden 2, 4 und 6 zulässig sind.</p> <p>Zudem entfallen die zwei bislang entlang des nordwestlichen Baugrundstücks Nr. 6 (neu: Nr. 12) festgesetzten öffentlichen Stellplätze, da diese auf Grund der zukünftigen Verringerung der Straßenbreite auf 5,80 m zu einer ungünstigen Verschmälerung führen würden.</p>
2.2.9	<p>Bürger 12 Stellungnahme vom 23.07.2020:</p>	<p>Sehr geehrter H. Schäfer, nochmals vielen Dank für den freundlichen Empfang und die offene Beantwortung meiner Fragen.</p> <p>Damit meine Anregungen nicht in Vergessenheit geraten, sende ich Ihnen nochmals meine wesentlichen Punkte in der Hoffnung, dass zumindest eine wirtschaftliche Verbesserung, sowohl für die Stadtkasse als auch für uns Anleger, entsteht.</p>	<p>Abwägung/Beschluss:</p> <p>Der Zusammenhang zwischen der Ausführung einer verkehrsberuhigten Straße (Spielstraße) und der Straßenbreite kann nicht nachvollzogen werden.</p> <p>In Bezug auf die Verringerung der Straßenbreite wird jedoch auf Folgendes verwiesen:</p> <p>Ausführungen Ingenieurbüro Schwörer:</p>

1. Ich glaube Verstanden zu haben, dass eine verkehrsberuhigte Straße (Spielstraße) keine Chance auf Genehmigung hat, da die Vielzahl der Wohneinheiten und das damit verbundene Verkehrsaufkommen ein zu hohes Risiko für spielende Kinder bedeutet. Ich halte auch aus diesem Grund eine Verringerung der Straßenbreite von 6,3m für zwingend erforderlich, weiterhin sollten die 5 Parkplätze welche außerhalb der Straße geplant sind in die Straße integriert werden, beide Maßnahmen würden zu einer Verkehrsberuhigung führen, Kosten senken und zusätzliche m² Bauland generieren.

"Nach RAS 06, Bild 17 (siehe Ausschnitt unten) ist für den Begegnungsfall LKW(Müllfahrzeug) / PKW ein Verkehrsraum von 5,55 m vorgesehen.

Hinzu kommt noch ein seitlicher Sicherheitsraum Raum von je 0,50 m. Dieser Sicherheitsraum ist insbesondere bei einer Grenzbebauung mit Einfriedungen (Zäune, Hecken) oft nicht gegeben.

Die seitliche Aufweitung der Lichtraumprofile von jeweils 0,50 m ist daher bisher in den Straßenraum integriert.

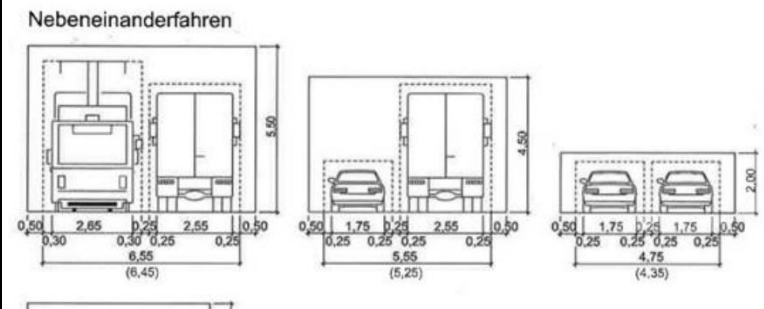
Demzufolge ist die gewählte lichte Straßenbreite mit 6,00 m für die "Sackgasse" realistisch.

Bei der relativ langen Stichstraße (keine durchgehende Straße) ist insbesondere der Begegnungsverkehr mit größeren Fahrzeugen, z. Bsp. Müllfahrzeug oder Wohnmobilen zu beachten.

Eine Breite zwischen den Borden von 5,55 m, besser 5,75 m betrachten wir für den vorliegenden Fall als Mindestmaß.

Die geringe Verkehrsmenge ist allein kein Kriterium für eine schmalere Straße.

Eine Straßenbreite mit nur 4,50 m ist daher für den maßgebenden Begegnungsfall nicht praxisingerecht:



	<p>Gerade bei Stichstraßen ist ein Begegnungsverkehr wichtig!</p> <p>Im Bebauungsplan sind entlang der künftigen Bauplätze 50 cm Abstand zur öffentlichen Verkehrsfläche textlich festgelegt, sodass dieser Sicherheitsraum im öffentlichen Straßenbereich nicht mehr berücksichtigt werden muss.</p> <p>Deshalb kann die ursprüngliche Auslegung auf 6,00 m lichte Fahrbahnbreite um 50 cm auf 5,50 m verringert werden. Dies wird im Entwurf entsprechend eingearbeitet (Gesamtbreite inkl. Randeinfassung 5,80 m)."</p> <p>Darüber hinaus hat der Ortschafts- bzw. Gemeinderat die Bedenken und Anregungen hinsichtlich der Höhe der Erschließungskosten und u.a. dem Verlust von Wohnbauflächen, v.a. in Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit geprüft. Da gemäß Bebauungsplan Einfriedungen um 0,50 m von der öffentlichen Verkehrsfläche abgerückt sein müssen, wodurch der o.a. seitliche Sicherheitsraum von je 0,50 m gewährleistet ist, wird die Straßenbreite fortführend um 0,50 m auf 5,80 m verringert. Eine darüber hinaus gehende Verschmälerung der Verkehrsfläche wird auf Grund der o.g. Ausführungen als nicht sinnvoll erachtet.</p>
<p>2. Gemäß Ihrer Aussage gibt es für das Grundstück Nr.7 mit 128 m² einen potentiellen Käufer, so dass eine Spielplatzgestaltung in diesem Bereich mit der dort bereits vorhandenen Grünfläche nicht möglich ist.</p> <p>Da ein Spielplatz bereits im Ort vorhanden ist, schlage ich vor auf diesen zu verzichten, die Wendeplatte zu verkleinern (9x15,5m) und an das Ende der Straße zu verlegen. Auch diese Maßnahmen führen zu einer deutlichen Kostenreduzierung und Generierung von zusätzlichen m² Bauland.</p>	<p>Abwägung/Beschluss:</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Das geplante Grundstück Nr. 7 steht nicht zur Verfügung. Zudem wäre der Bereich auf Grund der Geländesituation und Lage nicht für einen Spielplatz geeignet.</p> <p>Ein Verzicht auf den geplanten Spielplatz wird nicht erwogen, da in dem geplanten Baugebiet vorwiegend mit jungen Familien zu rechnen ist. Daher wird der Bedarf eines weiteren Spielplatzes zur Umsetzung eines kinderfreundlichen Baugebietes gesehen.</p>

			Es erfolgt keine Planänderung.
		<p>3. Um eine deutliche Verbesserung in allen Bereichen zu erreichen, wäre es aus meiner Sicht sinnvoll eine weitestgehende Beibehaltung des bisherigen Straßenverlaufes zu prüfen, die 9 südöstlichsten Bauplätze über eine private Anliegerstraße im nordöstlichen Bereich zu erschließen, und dazu den vorgesehenen Schallschutzwall in der Tiefe um ca. 3,5m zu verringern. Das führt m.E. zu einer deutlichen Qualitätssteigerung und somit eines gerechtfertigten, höheren m² Preis dieser Grundstücke, da der lukrative südwestliche Teil der Grundstücke voll zur Gartengestaltung dient und nicht durch 4 Stellplätze, Garagenzufahrt, Hauseingangsbereiche und 2 Geh- u. Fahrrechte für die Stadtgärtnerei zur Pflege des Schutzwalles belastet wären. Auch wären die Maßnahmen meiner Punkte 1 und 2 damit vollkommen ausreichend und sogar durch das deutlich verringerte Verkehrsaufkommen im südwestlichen Teil der Torkelhalden eine verkehrsberuhigende Zone (Spielstraße) möglich.</p> <p>Sie hatten mir zwar mitgeteilt, dass an diese Möglichkeit bisher keiner gedacht hat, und jetzt die Planungen zu weit fortgeschritten sind.</p> <p>Aufgrund der aus meiner Sicht deutlichen Qualitätsverbesserungen, verbunden mit einem Einnahmen-/Ausgaben-Potenzial zw. 500T€ bis zu 1MIO€, bitte ich Sie jedoch diese Möglichkeit noch zur Diskussion zu stellen.</p>	<p>Abwägung/Beschluss:</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Es ist zu bedenken, dass die bislang über den Weg "Torkelhalden" erschlossenen Grundstücke jedoch auch zukünftig erschlossen sein müssen, so dass diese Straße nicht entfallen kann.</p> <p>Eine Erschließung der neu geplanten südöstlichen Grundstücke über eine zusätzliche private Anliegerstraße mit eigener Wendepflanzung würde daher zu noch mehr Verkehrsfläche führen, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall ist. Zudem wären die Grundstücke beidseitig erschlossen und von Verkehrsflächen umgeben. Eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und eine Steigerung der Wohnqualität wird daher nicht gesehen.</p> <p>Der erforderliche Schallschutzwall benötigt ein gewisses Maß an Böschung und somit eine bestimmte Breite, um eine stabile Statik zu gewährleisten. Eine Verringerung der bereits optimierten Maße würde die Stabilität des Lärmschutzwalls beeinträchtigen.</p> <p>Die Umsetzung eines verkehrsberuhigten Bereiches (Spielstraße) ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanes.</p> <p>Auf Grund der o.g. Ausführungen erfolgt keine Planänderung.</p>