

BESCHLUSSVORLAGE STADT KARLSRUHE Der Oberbürgermeister	Gremium:	29. Plenarsitzung des Gemeinderates
	Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	21.11.2006 849 7 öffentlich Dez. 5
Bebauungsplan "Ausbau B 36 zwischen Siemensallee und Sudentenstraße", Karlsruhe-Nordweststadt/Knielingen: Satzungsbeschluss gem. § 10 des Baugesetzbuches		

Beratungsfolge	Sitzung am	TOP	ö	nö	Ergebnis
Gemeinderat (Auslegungsbeschluss)	28.03.2006	5	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	zugestimmt
Gemeinderat (Satzungsbeschluss)	21.11.2006	7	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Antrag an den Gemeinderat

Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan als Abschluss des Verfahrens
(Beschluss mit vollständigem Wortlaut siehe Seiten 16 bis 17).

Finanzielle Auswirkungen				nein <input type="checkbox"/>	ja <input checked="" type="checkbox"/>
Gesamtaufwand der Maßnahme	Einnahmen (Zuschüsse u. Ä.)	Finanzierung durch städtischen Haushalt		Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeeinsparungen)	
9.050.000 €	5.663.000 € (GVFG-Zuschüsse)	In 2006: 250.000 €	In 2007: 1.050.000 €	In 2008: 4.600.000 €	In 2009: 3.150.000 €
Haushaltsmittel stehen nicht zur Verfügung. Finanzposition:					
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)		nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften		nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit	

A. Anmerkungen zum Satzungsbeschluss

I. Wesentlicher Planinhalt und bisherige Verfahrensschritte

Zum Planungsinhalt:

Der zu beschließende Bebauungsplan beinhaltet den vierstreifigen Ausbau der B 36 im Abschnitt zwischen der Kreuzung mit der Siemensallee im Süden und der im Norden auf die B 36 einmündenden Sudetenstraße. Dieser Abschnitt, der teilweise inner- und außerhalb des Siedlungsbereiches verläuft, ist zurzeit lediglich mit einer Fahrbahn ausgebaut, die beide Fahrrichtungen ohne Trennung durch einen Mittelstreifen aufnimmt.

Dem dargestellten Zweck entsprechend beschränken sich die Regelungen des Bebauungsplanes hauptsächlich auf die für einen solchen Verkehrsweg mit allen seinen Bestandteilen (einschließlich Lärmschutzwand) notwendigen zeichnerischen Festsetzungen. Von seinem Geltungsbereich erfasst werden darüber hinaus noch die außerhalb des Straßenquerschnitts und dem Straßenbegleitgrün liegenden Flächen, soweit darauf die geplanten naturschutzfachlichen Ausgleichs-(Kompensations-)maßnahmen durchgeführt werden sollen. Näheres zu alledem kann den beiliegenden Unterlagen (Begründung, Textfestsetzungen, verkleinerter Abdruck vom Originalplan) entnommen werden.

Die erheblichen Behinderungen im Verkehrsablauf, vornehmlich in Zeiten des Berufsverkehrs, erfordern den Ausbau dieses sich derzeit als Nadelöhr auswirkenden Abschnitts der B 36 zwischen den unmittelbar südlich und nördlich daran anschließenden, schon heute vierstreifigen Streckenabschnitten.

Die unmittelbar an den auszubauenden Straßenabschnitt anschließenden Grundstücke des Siedlungsgebietes westlich und östlich der Straße bleiben unverändert, denn in diese muss zum Zwecke des Ausbaus weder unmittelbar noch mittelbar eingegriffen werden. Außerhalb des Geltungsbereichs liegend werden sie in der Planzeichnung lediglich aus Gründen der räumlichen Bezüge zum Verkehrsweg mit dargestellt.

Zum Verfahren:

Zu nennen sind folgende bisher durchgeführte Verfahrensschritte:

- Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB a. F. am 08.07.2004
- vorgezogene Anhörung der Bürger gemäß § 3 Abs. 1 BauGB a. F. am 03.12.2003
- Anhörung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB am 17.08.2005 und § 4 Abs. 2 BauGB in Verbindung mit dem nachstehend aufgeführten Verfahrensschritt
- öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfes gemäß § 3 Abs. 2 BauGB vom 18.04. bis 19.05.2006 nach vorheriger Bekanntmachung in der Stadtzeitung - Amtsblatt der Stadt Karlsruhe - vom 07.04.2006.

Die ersten beiden Verfahrensschritte erfolgten noch vor der Änderung des Baugesetzbuches im Jahre 2004. Für das Verfahren ist dies unschädlich. Zwar sieht die Gesetzesänderung vor, dass sich das Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplanes im Hinblick auf den erst jetzt vorgesehenen Satzungsbeschluss insgesamt nach den Vorschriften des BauGB in seiner aktuell geltenden Fassung zu richten hat, einer Wiederholung dieser beiden Schritte bedurfte es dennoch nicht. Denn weitergehende Anforderungen, die dabei zu beachten wären, ergeben sich daraus nicht.

Gleiches gilt zur Vorgehensweise hinsichtlich der im nachstehenden Abschnitt II abgehandelten Umweltprüfung. Die Festlegung des Untersuchungsrahmens mit der dazu in Auftrag gegebenen Umweltverträglichkeitsstudie erfolgte ursprünglich noch in Anwendungen der Vorschriften des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Umfang und Methodik der so eingeleiteten Untersuchungsschritte stehen jedoch den Anforderungen des neuen Rechts des Baugesetzbuches mit der darin vorgeschriebenen Umweltprüfung nicht nach. Zum Verhältnis der Umweltprüfung nach Baugesetzbuch und der Umweltverträglichkeitsprüfung nach Fachgesetz enthält der nachstehende Abschnitt II noch weitere Ausführungen.

II. Umweltprüfung aus Anlass der Aufstellung des Bebauungsplanes

- zugleich Abgrenzung zur fachbezogenen Planfeststellung und allgemeinen Umweltverträglichkeitsprüfung -

Bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes obliegt es dem Träger der Bauleitplanung und somit vorliegend der Stadt Karlsruhe, bezogen auf die durch den Plan vermittelte Zulässigkeit baulicher Anlagen und Nutzungen eine Umweltprüfung vorzunehmen und deren Ergebnis in der Abwägung zu berücksichtigen. Das ergibt sich aus § 2 Abs. 4 des Baugesetzbuches in der aktuellen Fassung vom 23.09.2004 und gilt inzwischen (nach Auslaufen der Übergangsvorschrift) ausnahmslos für alle aufzustellenden Bebauungspläne, die aktuell oder künftig in Kraft treten sollen, auch wenn mit dem Verfahren schon vor der Gesetzesänderung begonnen wurde. Dabei kommt es auch nicht darauf an, ob der Umfang und die Reichweite einer Planung erwarten lässt, dass sie mit erheblichen Umweltrisiken verbunden sein könnte. Ihr genereller Zweck ist daher zunächst darauf ausgelegt, mittels einer formalisierten Verfahrensgestaltung sicherzustellen, dass Umweltbelange bei der Planung erkannt und die gebotene Berücksichtigung finden.

Umweltbelange waren in der Bauleitplanung, soweit eine Betroffenheit anzunehmen war, auch schon vor der Gesetzesänderung im Jahre 2004 zu prüfen, so dass sich in den materiellen Beachtungspflichten durch die neue Vorschrift grundsätzlich nichts geändert hat. So insbesondere im Erfordernis der naturschutzfachlichen Beurteilung der Eingriffsfolgen einer Planung und dem dazu gebotenen Ausgleich sowie der gebotenen Untersuchungen vorhandener und potentieller Immissionsbelastungen durch Verkehrslärm und Luftschadstoffe. Danach bildet die Auseinandersetzung mit den genannten Themen auch in der nach BauGB vorzunehmenden formalisierten Umweltprüfung einen Schwerpunkt. Dem wird die Planung gerecht.

Daneben gilt weiterhin das Gesetz über die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), das allerdings - im Unterschied zur Umweltprüfung nach BauGB - nur bestimmte Vorhaben erfasst, von denen in standardisierter Einschätzung angenommen werden kann, dass sie potentiell mit Umweltrisiken verbunden sind oder sein können und deshalb einer umfassenden Prüfung unterzogen werden sollen. In Anlehnung an diese Maßstäbe bestand für den hier verfolgten Ausbau einer bestehenden Bundesstraße nicht von vornherein die Pflicht zu einer alles umfassenden Verträglichkeitsprüfung. Das wäre erst bei einer durchgehenden Länge von mehr als 10 km erforderlich. Diese Distanz wird die bei dem geplanten Ausbaubereich deutlich unterschritten. Und nichts anderes als die Prüfungspflicht nach

UVPG würde gelten, wenn anstelle der Aufstellung eines Bebauungsplanes ein Planfeststellungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz zur Anwendung käme. Letzteres ist jedoch entbehrlich, weil der Bebauungsplan eine ansonsten notwendige Planfeststellung ersetzt.

Die Verwaltung hat in dieser Konstellation den Weg gewählt, eine Umweltverträglichkeitsstudie in Auftrag zu geben, die alles abdeckt, was im Rahmen einer Umweltprüfung nach BauGB oder einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach UVPG zu untersuchen ist. Diese bildet vorliegend die Grundlage der Prüfung der betroffenen Umweltbelange, wie sie abschließend in der Abwägung und Planungsentscheidung (hier Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes) vorzunehmen ist. Es existieren dazu das Gutachten des Ingenieurbüros Emch und Berger GmbH, Karlsruhe, vom Mai 2005 sowie diesem zugeordnet bzw. darin berücksichtigt, die schalltechnische Untersuchung des Stadtplanungsamtes sowie das Fachgutachten zu Luftschadstoffen des Ingenieurbüros Lohmeyer GmbH & Co. KG, Karlsruhe, vom Januar 2005. Die wesentlichen Ergebnisse zu allen untersuchten Schutzgütern wurden in die Begründung des Bebauungsplanes als integrierter Teil übernommen.

In Prüfung und Abwägung dieser Ergebnisse gemäß § 2 Abs. 4 Satz 3 und 4 BauGB gilt es dazu auszuführen:

Die Umweltverträglichkeitsstudie war in der Funktion des nach § 2 a Ziffer 2 BauGB vorgeschriebenen Umweltberichtes Gegenstand des ausgelegenen Bebauungsplanentwurfes. Gegen die angewandte Methodik und Bandbreite der vorgenommenen Untersuchung gab es im Rahmen der Beteiligung der Bürger und Träger öffentlicher Belange keine substantiierten Einwände, die das gewählte Vorgehen ernsthaft in Frage stellen könnten und mit denen sich die Prüfung befassen müsste.

Zuletzt war noch der Frage nachgegangen worden, ob sich aus einer auf das Jahr 2020 bezogenen Prognose relevante Änderungen hinsichtlich der Ergebnisse der vorgenommenen Untersuchungen zum Verkehrslärm und den Luftschadstoffen ergeben könnten. Denn die Gutachten bezogen sich ursprünglich noch auf einen Prognosehorizont von teilweise 2010 und 2015. Die zwischenzeitliche Überprüfung ergab jedoch, dass die Prognoseergebnisse auch auf den Horizont 2020 übertragen werden können, wobei erwartet werden darf, dass es bei den Luftschadstoffimmissionen zu Verbesserungen im Vergleich zur Prognose 2010/2015 kommen wird.

Zu den untersuchten Schutzgütern:

a) Tiere und Pflanzen

In der Bauphase kommt es aufgrund der benötigten Arbeitsstreifen und sonstiger vorübergehend in Anspruch zu nehmender Flächen zur Betroffenheit von Vegetationsbeständen und der damit einhergehenden Störung der Tierwelt. Das ist nicht zu vermeiden. Gleiches gilt für Störungen der Tierwelt durch Verlärmung, Einzäunungen und Lichtquellen. Sowohl in diesem Rahmen als auch bei der dauerhaften Versiegelung von Flächen unmittelbar durch den Straßenbau werden jedoch nach dem Ergebnis der Studie keine Flächen mit einer sehr hohen Bedeutung für Tiere und Pflanzen betroffen sein.

In Abstufung dazu sind allerdings, wenn auch der flächenhafte Umfang und die damit verbundenen Auswirkungen als mäßig bezeichnet werden können, Bereiche mit ökologisch hoher Bedeutung im Gewann Husarenlager betroffen, die als Lebensraum für Tagfalter, Heuschrecken und Laufkäfer dienen. Insgesamt in einem Umfang von 3.700 m² durch Flächenversiegelung und 1.200 m² durch Umwandlung. Betroffen sind weiterhin Flächen im Umfang von 800 m² durch den Eingriff in den Bereich eines trassennahen Gehölzes im Gewann Husarenlager, wobei ca. 1/3 des bestehenden Bestandes entfernt werden muss. Wie Zufallsbeobachtungen ergeben haben, entsteht hierdurch ein Lebensraumverlust für die Vogelart des „Neuntöters“ und für die Zauneidechse. Dies wird in der Studie in seinen Auswirkungen hinsichtlich des Neuntöters als hoch und der Zauneidechse als mittleres ökologisches Risiko bewertet. Darin kommt jedoch nicht zugleich zum Ausdruck, dass dies in seiner Bewertung gleichermaßen für das allgemeine Vorkommen der betroffenen Art zu gelten hat. Schutzraumfunktion etwa im Sinne der Vogelschutzrichtlinie kommt diesen Flächen jedenfalls nicht zu.

Mithin wird in den o. e. Betroffenheiten insgesamt kein Eingriff gesehen, der in seiner Gewichtigkeit so hoch anzusetzen wäre, dass deswegen von der Planung Abstand genommen werden oder diese in ihrer Lage erheblich verändert werden müsste. Mit einer etwaigen Lageveränderung der Trasse innerhalb des näheren Umfeldes, deren straßenbautechnische Realisierbarkeit unterstellt, wären lediglich andere Flächen innerhalb des Lebensraumes im Husarenlager in Anspruch zu nehmen.

Die Eingriffsfolgen lassen sich nicht vermeiden, wenn das Vorhaben entsprechend seiner Zweckbestimmung realisiert werden soll. Sie sind deshalb - soweit möglich -

mit geeigneten Maßnahmen zu kompensieren, wobei vorrangig Ausgleichsmaßnahmen in Betracht zu ziehen sind, die sich auf den räumlichen Bereich auswirken, in dem die mit dem Vorhaben verbundenen Einwirkungen auftreten. Diesen Erfordernissen ist die Planung nachgekommen. In einer dazu erstellten Eingriffs-/Ausgleichsbetrachtung werden die insoweit betroffenen Flächen in ihrem derzeitigen Bestand in einem Punktwertesystem erfasst und entsprechend einer vorgenommenen Gewichtung den einzelnen Schutzgütern (Boden, Klima, Pflanzen, Tiere, Wasser) zugeordnet. Mit derselben Bewertungsmethodik werden dem die Flächen bzw. Maßnahmen zugeordnet, die im Rahmen des Vorhabens zur Ausführung gelangen sollen. Daraus ergibt sich, dass die Eingriffe allein mit den straßenbegleitenden Begrünungsmaßnahmen nicht vollständig ausgleichbar sein würden. Den Wertpunkten des Bestandes mit 37.071 steht die Planung mit 33.891 Wertpunkten gegenüber, mithin ein Defizit von 3.180 Wertpunkten. Deshalb sind noch weitergehende Maßnahmen vorgesehen, die zur funktionellen Verbesserung des Naturhaushaltes beitragen können. Diese schlagen mit 3.241 Wertpunkten zu Buche, so dass ein Überschuss zugunsten der Kompensation von 61 erzielt werden kann.

Die funktionalen Zuordnungen zwischen dem Eingriff und den Ausgleichsmaßnahmen sind in Ziffer 5.4.3 der Begründung dargestellt. Dem entsprechen die in Ziffer 1.1 der Textfestsetzungen enthaltenen Regelungen. Dabei wird dem Lebensraumverlust für das Vorkommen des Neuntötters und der Zauneidechse, aber auch zahlreicher Laufkäferarten begegnet und zugleich dem gebotenen Artenschutz nach § 42 BNatSchG Rechnung getragen. Denn danach dürfen Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten der Natur von wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nur dann beschädigt oder zerstört werden, soweit hierfür nach § 62 BNatSchG eine Befreiung erteilt werden kann. Der vorgesehene Ausgleich mindert das ökologische Risiko und bietet zugleich eine rechtfertigende Grundlage für die Befreiung. Im Übrigen sprechen für die Straßenbaumaßnahme überwiegende, die Befreiung schon als solche rechtfertigende Gründe des Gemeinwohls im Sinne des § 62 Abs. 1 Ziff. 2 BNatSchG. Das kann ganz allgemein für ein Straßenbauvorhaben angenommen werden, das den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes entspricht. Und an letzterem besteht in Ansehen der Verkehrsmenge, die mit dem geplanten Ausbau bewältigt werden soll, kein Zweifel. Auch steht dies im Einklang mit der gesetzgeberischen Wertsetzung, die darin zum Ausdruck kommt, dass eine Enteignung benötigter Flächen für die nach den Vorschriften des Bundesfernstraßengesetzes festgestellten Straßenbauvorhaben zulässig ist. Und soweit für eine Enteignung in gleicher Weise zu fordern ist, dass sie vom Gemeinwohlerfordernis getragen wird, kann dies, wie das Bundesverwaltungsgericht erst kürzlich festgestellt hat, auf das o. e. natur-

schutzrechtliche Befreiungserfordernis übertragen werden. Die Befreiung wird auf der Grundlage der Geltung des Bebauungsplanes später die zuständige Behörde auszusprechen haben, bevor die verändernden Eingriffe in die Biotopstruktur erfolgen.

b) Schutzgut Mensch bezogen auf Verkehrslärmimmissionen

Die an die B 36 westlich und östlich angrenzenden Siedlungszonen sind schon heute erheblich vom Verkehrslärm belastet. Es war zu untersuchen, ob und in welchem Umfang der geplante Straßenbau die Immissionssituation nachteilig verändert. Aber auch bezogen auf die schon bestehende Lärmbelastung erschien es geboten, der Frage nachzugehen, welche Maßnahmen zur Minderung getroffen werden können.

Veränderungen in der Verkehrslärmbelastung können sowohl die Folge verminderter Abstände zwischen den Fahrbahnen und den angrenzenden Siedlungszonen als auch Verkehrsmengenerhöhungen sein. Beides war in seinem möglichen Zusammenwirken auf den Prognosehorizont 2020 zu beziehen. Gegenstand der schalltechnischen Untersuchung hatte dabei eine vergleichende Ermittlung und Bewertung für den Prognose-Null-Fall (ohne Straßenausbau) und für den Prognose-Plan-Fall (gemäß Bebauungsplan) zu sein. Dies zunächst unabhängig von den rechtlichen Voraussetzungen, aus denen sich - anknüpfend an ein solches Ergebnis - ein Anspruch Dritter auf Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen gemäß § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV aufgrund des geplanten Ausbaus ergeben kann.

Die Verkehrsprognose zeigt hier zunächst auf, dass im Vergleich der zu betrachtenden Szenarien keine Veränderungen in der Verkehrsmenge zu erwarten sind, die ursächlich als eine vom menschlichen Ohr wahrnehmbare Erhöhung des Verkehrslärms wahrgenommen werden könnten. So jedenfalls bezogen auf den über den Tageszeitraum zwischen 06.00 Uhr und 22.00 Uhr und den Nachtzeitraum zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr errechneten Mittelungspegel. Als Steigerung wahrnehmbar wäre in diesem Sinne erst ein Pegelunterschied von 3 dB(A), was sich jedoch erst bei einer Verdoppelung der Verkehrsmenge einstellt. Tatsächlich wird es nach der vorliegenden Verkehrsprognose zu einer solchen Größenordnung nicht annähernd kommen. Danach ist ein Anstieg von 27.600 Kfz auf 36.500 Kfz zu erwarten.

Allerdings erlangen Verkehrsmengenerhöhungen unabhängig von ihrer Größenordnung in Anwendung der 16. BImSchV immer dann schon eine lärmschutzrechtliche und somit zugleich auch abwägungserhebliche Bedeutung, wenn Mittelungspegel

von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tagsüber erreicht oder, soweit solche Pegel schon im Bestand vorliegen, weiter erhöht werden. Das hat seinen Grund darin, dass Lärmpegel dieses Ausmaßes ohne Ansehen qualitätsorientierender Abstufungen an der Obergrenze des Zumutbaren liegen. Denn dann ist schon ein Stör- und Belastungsgrad erreicht, bei dem straßenbauliche Veränderungen, die Verkehrsmengenerhöhungen zur Folge haben können, schlechthin nicht mehr hinnehmbar erscheinen, ohne Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen.

Konkret ist von solchen verschärften Gegebenheiten in einigen Fällen der Bebauung westlich der B 36 auszugehen, zumal sich der Querschnitt der Straße infolge der hinzukommenden Fahrstreifen in die Richtung dieser Bebauung entwickelt. Dieser Siedlungsbereich ist zwar planungsrechtlich als Gewerbegebiet ausgewiesen, doch existieren dort in nicht unerheblichem Umfang auch Wohnnutzungen. Ferner wird dort der Anstieg des Verkehrsaufkommens mit dem gleichzeitigen Heranrücken der Fahrbahn auch als Lärmerhöhung von 3 dB(A) wahrnehmbar sein und dabei gebietsbezogene Zumutbarkeitsgrenzen überschreiten.

Auf der Ostseite der B 36 erweist sich die Veränderung des Verkehrslärms als weniger kritisch, nachdem dort der Verkehrslärm schon durch einen heute vorhandenen, ca. 2,5 m hohen Lärmschutzwall teilweise abgeschirmt wird. Dennoch käme es auch in diesem Gebiet in einigen Fällen zum Erreichen oder Überschreiten des oben erwähnten Mittelungspegels in der Nacht von 60 dB(A). Derartige Folgen können jedoch mit dem geplanten, 5,0 m hohen Steilwall vermieden werden, der den heutigen 2,5 m hohen Wall ersetzen soll.

Weiter gilt es zur abwägungserheblichen Betroffenheit der Vollständigkeit halber noch zu erwähnen, dass in zahlreichen Fällen auch die der jeweiligen Gebietsart zugeordneten und insoweit qualitätsorientierten Zumutbarkeitswerte überschritten werden, die gem. 16. BImSchV beim Neubau oder der wesentlichen Änderung einer Straße Lärmschutzansprüche auslösen. Dies selbst in einigen Fällen auf der Ostseite der B 36 unter Berücksichtigung des geplanten Steilwalles. Näheres dazu siehe im unmittelbar nachfolgenden Abschnitt.

Bezogen auf Lärmschutzansprüche bleibt danach insgesamt festzustellen:

Bei allen Grundstücken, die künftig (mit oder ohne den geplanten Steilwall) mit Verkehrslärmimmissionen der B 36 über den gebietsartbezogenen Zumutbarkeitsgrenzen (in dB(A)-Werten Tag/Nacht: WA 59/49, MI 64/54, GE 69/59) belastet sein wer-

den, und solches ist in zahlreichen Situationen der Fall, bedarf es zu Lasten der Stadt passiver Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden.

Maßnahmen dieser Art sind allerdings nur geboten, sofern die jeweils belasteten Objekte noch über keinen ausreichenden eigenen Schallschutz verfügen. Dabei kommt passiver Lärmschutz auch für Wohngebäude auf der Ostseite der B 36 in Betracht, weil in einigen Fällen selbst nach Errichten der Steilwand noch Lärmpegel zu erwarten sind, die über den o. e. gebietsartbezogenen Zumutbarkeitswerten liegen.

Grundlage dieser Ansprüche ist unabhängig aller vorstehenden Erörterungen über die Wahrnehmbarkeit eines erhöhten Verkehrslärms die Tatsache des Hinzukommens von zwei weiteren durchgehenden Fahrstreifen (§ 1 Abs. 2 Ziffer 1 der 16. BImSchV).

Dazu sei in Abgrenzung zu aktiven Schallschutzmaßnahmen am Verkehrsweg noch angemerkt:

Aktive Schallschutzmaßnahmen auf der Westseite der B 36 scheiden aus stadtgestalterischen Gründen aus, weil dort aus Platzgründen lediglich eine Lärmschutzwand in Betracht kommen könnte. Dabei entstünde im Zusammenwirken mit dem Steilwall auf der Ostseite ein schluchtartiges, in seiner Erscheinungsform asymmetrisch wirkendes und dem örtlichen Gepräge nicht adäquates innerstädtisches Straßenbild. Dies erscheint auch unter Würdigung der prinzipiell berechtigten Schutzansprüche nicht vertretbar. Hinzu kommt, dass die Lärmschutzwand ihre Funktion im Hinblick auf die notwendigen Öffnungen bei den einmündenden Straßen nur unzureichend erfüllen könnte. Ferner kann bezüglich aktivem oder passivem Lärmschutz in die Abwägung mit eingestellt werden, dass es sich bei den Flächen auf der Westseite der B 36 um ein Gewerbegebiet handelt, in welchem Wohnnutzungen nur unter bestimmten Voraussetzungen ausnahmsweise zulässig sind. Diese können gebietstypisch auch durch legitime gewerbliche Nutzungen mit erheblichen Lärmeinflüssen belastet sein. Da diese durchaus das Wohnen auch erheblich stören können und sich deswegen schon aus solchen Gründen passiver Schallschutz an den Gebäuden anbietet, erscheint es sachgerecht und jedenfalls nicht unverhältnismäßig, die Ansprüche wegen des Straßenverkehrslärms darauf zu begrenzen. Die Stadt bewegt sich mit einer solchen Linie des Handelns innerhalb des ihr als Plangeber eingeräumten Ermessens.

c) Schutzgut Mensch bezogen auf die Luftqualität

Neben den oben erörterten Verkehrslärmimmissionen ist ferner von Bedeutung, wie sich künftig die lufthygienische Situation im Hinblick auf Luftschadstoffbelastungen darstellt. Dieses Thema gilt es sowohl mit Blick auf die ursächlich dem Vorhaben zuzuordnenden Veränderungen als auch unter dem allgemeinen Gesichtspunkt der Luftreinhaltung ins Blickfeld zu nehmen. Letzteres unter Beachtung der gesetzlichen Zielvorgaben, wie sie in § 45 BImSchG verankert sind und denen mit Luftreinhalteplänen nach § 47 BImSchG nach Maßgabe der 22. BImSchV Rechnung zu tragen ist.

Die o. e. Verordnung beinhaltet in konformer Umsetzung der Europäischen Richtlinien der Vorsorge dienende Grenzwerte, die allerdings ihrer Zielsetzung entsprechend einen flächendeckenden Ansatz zur Verbesserung der Luftreinheit verfolgen. Damit ist die Verordnung auf eine Planung, bei der es - wie vorliegend - mehr auf die Beurteilung punktueller Betroffenheiten ankommt, nach inzwischen gefestigter Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht unmittelbar anwendbar. Gleichwohl kann das Anliegen, das mit der Verordnung verfolgt wird, aus den oben dargelegten Zusammenhängen heraus im Rahmen der Abwägung bei diesem Satzungsbeschluss nicht unberücksichtigt bleiben. Nicht zuletzt deshalb war gutachterlich zu untersuchen,

- a) wie sich die Schadstoffbelastung in Zukunft unter Aufrechterhaltung des bisherigen Ausbaustandes entwickeln würde,
- b) mit welchen Veränderungen aufgrund des vierspurigen Ausbaus zu rechnen ist und ob dabei u. U. grenzwertüberschreitende Belastungen eintreten.

Abwägungserheblich im Sinne von a ist dabei, ob die prognostizierte Belastung evtl. Anlass geben könnte, im Hinblick auf mögliche verkehrsplanerische Alternativen von einer Verfestigung des bestehenden Verkehrskonzepts abzusehen.

Ergebnisse zu b wären insbesondere dann kritisch zu betrachten, wenn es aufgrund des Straßenausbaus zu beachtlichen Grenzwertüberschreitungen käme und in Zukunft keine Aussichten bestünden, dass die Gesamtbelastung des Gebietes mit anderen Maßnahmen der Luftreinhaltung verbessert werden kann. Dann würde sich die 22. BImSchV, auch wenn sie nicht unmittelbar anzuwenden ist, mit den von ihr

definierten Grenzwerten letztlich als ein nicht überwindbares Hindernis in dieser Planung darstellen.

Zur prognostizierten Luftschadstoffbelastung liegt das schon erwähnte Gutachten des Ingenieurbüros Lohmeyer GmbH & Co. KG vom Januar 2005 vor. Dessen Ergebnisse zeigen die Situation bestehend aus der Hintergrundbelastung und der verkehrsbedingten Zusatzbelastung im Untersuchungsgebiet. Die Einzelheiten dazu sind in einer Zusammenfassung in Ziff. 5.5 der Begründung wiedergegeben. Dabei zeigt sich, dass der Focus in erster Linie auf die zu erwartenden Fein- (Schwebe-)staub-Konzentrationen (PM_{10}) zu richten ist. Bei diesem Schadstoff ist unter konservativen Annahmen, deren Eintrittswahrscheinlichkeit aufgrund von Unsicherheitsfaktoren nicht präzise zu bestimmen ist, mit leicht erhöhten bis erhöhten Konzentrationen im Jahresmittel zu rechnen, die allerdings den Grenzwert nach der 22. BImSchV von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ deutlich unterschreiten. Etwas kritischer stellt sich die Situation jedoch dar, wenn der über 24 Stunden gemittelte, als Grenzwert festgelegte Tageswert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ betrachtet wird, der maximal an 35 Tagen eines Jahres überschritten werden darf. Das lässt sich mit Rechenmethoden nicht direkt prognostizieren. Deshalb behilft sich das Gutachten in diesem Fall mit einem vom Jahresmittelwert nach wissenschaftlicher Methodik abgeleiteten Äquivalentwert, bei dem angenommen werden kann, dass bei dessen Einhaltung auch der Tagesmittelwert nicht überschritten wird. Diesen beziffert das Gutachten mit $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Soweit dieser Wert der Betrachtung zugrunde gelegt wird, erscheint die Einhaltung des Tagesmittelwertes nicht überall in den an die B 36 unmittelbar angrenzenden Randbereichen gesichert. Im Planfall ist am Knotenpunkt B 36/Siemensallee ein leicht überschrittener Wert von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zu erwarten, punktuell wird der Äquivalentwert von $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gerade erreicht und im Übrigen unterschritten.

Die genannten Werte beinhalten auch die Hintergrundbelastung unter Berücksichtigung der auf den Prognosezeitraum zu erwartenden Reduktion, so dass der Beitrag des Straßenverkehrs beim Feinstaub tatsächlich als dominierende Quelle anzusehen ist. Die Hintergrundbelastung selbst erreicht lediglich einen Wert von $23 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Deren Ermittlung beruht auf Messdaten der festen Messstation Karlsruhe-Nordwest, die als Basis für eine auf den Untersuchungsraum vorgenommene Ausbreitungsrechnung gedient haben. Eine solche Vorgehensweise steht im Einklang mit den Anforderungen der 22. BImSchV. Im vorliegenden Fall wurde das Berechnungsverfahren Prokas verwendet.

Die Wahrscheinlichkeit, dass PM₁₀-Konzentrationen später tatsächlich die der Wahrung der menschlichen Gesundheit dienenden grenzwertigen Vorsorgewerte überschreiten werden, ist bei den konservativen Annahmen des Gutachtens recht gering und lokal auch äußerst, d. h. auf die Ränder der B 36 begrenzt. Erhebliche Überschreitungen dürften damit dort und auf jeden Fall im weiteren Umfeld ausgeschlossen sein.

Mit für die Abwägung von gewichtiger Bedeutung ist jedoch auch noch die weitere Erkenntnis aus dem Gutachten, dass der vierstreifige Ausbau der B 36 in ihrer derzeitigen Lage zu keiner beachtlichen Verschärfung der Immissionssituation bezogen auf die Luftschadstoffe beitragen wird. Das mag angesichts der prognostizierten Steigerung der Verkehrsmenge um 33 % im Unterschied zwischen dem derzeitigen und dem künftigen Ausbauzustand der B 36 zunächst unverständlich klingen, erklärt sich aber letztlich daraus, dass durch den flüssigeren Verkehrsablauf weniger Schadstoffe emittiert werden. Demzufolge spricht unter Abwägungsgesichtspunkten nichts dagegen, im Interesse der Verbesserung der Verkehrssituation dem geplanten vierstreifigen Ausbau den Vorzug zu geben.

So bleibt unter Abwägungsgesichtspunkten letztlich nur noch auf die eingangs formulierte Fragestellung zurückzukommen, ob sich alternative Verkehrsplanungen anbieten könnten, die zu einer Reduktion der Feinstaub- und anderen Luftschadbelastungen beitragen könnten und es deshalb zu erwägen wäre, zugunsten einer solchen Alternative eine Verfestigung der Situation durch den geplanten Ausbau zu vermeiden. Solche Überlegungen, die ernsthaft in Betracht kommen könnten, drängen sich indessen konkret nicht auf. Denkbar erschiene allenfalls, dass ein Teil des durchgehenden Verkehrs der B 36 im Nordabschnitt der Stadt anders geleitet werden könnte, wenn es künftig zu einer Realisierung des Westabschnitts der Nordtangente käme. Denn darüber könnte - wenn auch recht umwegig - im Zuge eines weiterführenden Lückenschlusses über die Südtangente eine Verbindung zur B 36 im südlichen Abschnitt von Karlsruhe bestehen. Mehr als ein dem Westabschnitt der Nordtangente zukommender Nebeneffekt würde damit aber nicht erreicht werden, denn deren vorrangige Verkehrsbedeutung läge in der Herstellung einer leistungsfähigen West-Ost-Verbindung mit anderweitigen Entlastungsfunktionen von Siedlungsbereichen. Also ergäbe oder ergibt sich deren Notwendigkeit mit oder ohne Ausbau der B 36. Außerdem wäre dies keine Alternative für die B 36 hinsichtlich ihrer zugleich zukommenden Verteilerfunktion innerhalb des Westabschnitts der Stadt. In Anbetracht dieser Zusammenhänge bietet sich der vierspurige Ausbau der B 36 als

die derzeit einzige sachgerechte Lösung an, die geeignet erscheint, die Verkehrsengpässe im Westen der Stadt im Zuge der B 36 möglichst zeitnah zu bewältigen.

Hinsichtlich der übrigen Luftschadstoffe, die näher untersucht wurden (NO_x und Benzol) wird auf die Ausführungen in Ziffer 5.5 der Begründung verwiesen. Diese unterschreiten die Grenzwerte und verursachen infolgedessen keine unter Abwägungsgesichtspunkten gesondert zu betrachtende Konfliktsituation. Und weil in einer solchen Situation ohne spezifische Untersuchungen weiter davon ausgegangen werden darf, dass erfahrungsgemäß dann auch alle anderen hier nicht erwähnten Luftschadstoffe (z.B. SO, Blei, CO₂) unterhalb der Grenzwerte bleiben, brauchte dem im Luftschadstoffgutachten auch nicht näher nachgegangen werden.

d) Zu den übrigen Schutzgütern

Erfasst, beschrieben und bewertet wurden in der Umweltverträglichkeitsstudie noch die Auswirkungen aller anderen umweltrelevanten Schutzgüter (Boden, Wasser, Klima, Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter). Darauf gehen in einer Zusammenfassung die Ziffern 6.1.3 bis 6.1.7 der Begründung ein. Insgesamt gehen die Auswirkungen nicht über das bei einem Straßenbau zu erwartende übliche Maß hinaus. Orts- bzw. lagespezifische Besonderheiten, die infolge des Straßenbaues zu erheblichen negativen Betroffenheiten führen könnten, sind dem nicht zu entnehmen. Damit bewegt sich eine Abwägung, die dem Straßenbau auch mit Blick auf zu berücksichtigende Umweltbelange den Vorzug gibt, in einem rechtlich zulässigen, den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz wahren Rahmen.

III. Eingegangene Stellungnahmen aus Anlass der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfs

Während des Zeitraumes der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfes konnten sich die Bürger mit Stellungnahmen allgemeiner Art und in eigenen Betroffenheiten zur Planung äußern. Beteiligt haben sich daraufhin einige Bürger und auch der Bürgerverein Knielingen. Im Übrigen sind von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange, die mit der Auslegung zugleich gem. § 4 Abs. 2 BauGB am Verfahren beteiligt wurden, Stellungnahmen eingegangen.

Dazu wird insgesamt auf die der Gemeinderatsvorlage beigefügte Anlage 1 verwiesen. In dieser sind die eingegangenen Beiträge in inhaltlicher Zusammenfassung wiedergegeben, jeweils mit der dazu erfolgten Stellungnahme der Stadtplanung. Die

Beiträge sind zudem in die rechtliche Würdigung der im vorstehenden Abschnitt vorgenommenen Umweltprüfung mit eingeflossen, soweit es sich angeboten hatte, diese im jeweils gegebenen Zusammenhang aus Abwägungsgründen mit abzuhandeln. Das gilt vornehmlich für die allgemein auf die Planung bezogenen Stellungnahmen der Immissionsschutzbehörde und des BUND sowie der geltend gemachten Belange eines Bürgers, der für aktive Lärmschutzmaßnahmen auf der Westseite der B 36 im dortigen Gewerbegebiet eintritt.

Nicht generell beizupflichten ist der in der Stellungnahme des Bürgers vertretenen Ansicht, dass die unterschiedliche Höhe der Grenzwerte für ein Gewerbegebiet und ein Wohngebiet, die beim jeweiligen Überschreiten Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg auslösen, kein maßgeblicher Grund sein könne, im Bereich des Gewerbegebietes von aktiven Schallschutzmaßnahmen abzusehen. Verständlich erscheint im Übrigen, wenn der Bürger dazu weiter argumentiert, bei der Vielzahl der betroffenen Familien mit Kindern, die in den Gebäuden angrenzend an die Westseite der B 36 wohnen, müsse auch dort „Karlsruher Lebensqualität“ spürbar werden. Das gelte insbesondere, wenn es um die Einhaltung von Nachtwerten gehe. Dem bliebe jedoch entgegen zu halten, dass es gerade in der Nachtzeit effektiver sein kann, Lärmschutz am Gebäude selbst zu ergreifen und Schlafräume vorzugsweise auf der von der Straße abgewandten Seite anzuordnen, soweit die Grundrisse der bestehenden Gebäude solches ermöglichen. Letztlich ist das Ganze aber, wie bereits in der Umweltprüfung abwägend dargestellt, eine Frage, welchen Belangen der Vorzug gegeben werden kann oder soll und der daran orientierten Entscheidung des Gemeinderates.

Eine abwägende Entscheidung hält sich im Rahmen des der Gemeinde in der Bauleitplanung eingeräumten Planermessens, wenn in sie

- alle abwägungsrelevanten Sachverhalte eingestellt wurden, soweit sie der Gemeinde bekannt sind oder in sachgemäßer Planbearbeitung bekannt sein müssten,
- die Belange ihrer objektiven Bedeutung entsprechend gewichtet wurden und dabei nicht außer Verhältnis gegenüber anderen Belangen zurückgestellt oder unberücksichtigt geblieben sind.

In diesem Rahmen bewegt sich der Gemeinderat, wenn er dem Vorschlag der Verwaltung folgt und den Bebauungsplanentwurf in der vorgelegten Fassung als Satzung beschließt und Stellungnahmen, die dem entgegenstehen unberücksichtigt

lässt. Unter Beachtung dessen wird dem Gemeinderat empfohlen, den nachstehenden Beschluss zu fassen.

IV. Schlussbemerkung

Weitere Verfahrensschritte zur Aufstellung des Bebauungsplanes bedarf es nicht mehr. Bestandteil des Gemeinderatsbeschlusses sind der Bebauungsplan mit seinen zeichnerischen und textlichen Festsetzungen, den örtlichen Bauvorschriften sowie der Begründung und der Hinweise zum Bebauungsplan. Diese Unterlagen sind dieser Vorlage als Anlage beigefügt (der zeichnerische Teil als unmaßstäblich verkleinerter Abdruck).

B. Antrag an den Gemeinderat

Der Gemeinderat möge beschließen:

1. Die Anregungen zum ausgelegenen Bebauungsplanentwurf bleiben, soweit diesen aus den in der Anlage 1 zur dieser Vorlage dargelegten Gründen nicht entsprechen werden kann, unberücksichtigt.
2. Zum Schutz vor den Verkehrslärmimmissionen, die von dem auszubauenden Abschnitt der B 36 entsprechend dem gem. Ziffer 3 zu beschließenden Bebauungsplan ausgehen, werden
 - a) unter Beachtung der Planzeichnung aktive Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg ausgeführt,
 - b) zu Lasten der Stadt Karlsruhe als Straßenbaulastträger die Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden getragen, soweit mit oder ohne Maßnahmen nach Buchstabe a die für die jeweilige Gebietsart festgelegten Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. 1990, S. 1036) überschritten sind und die betroffenen Objekte noch über keinen ausreichenden Schallschutz verfügen.

Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen richten sich nach der 24. BImSchV.

3. Folgende

S a t z u n g

Bebauungsplan „Ausbau B 36 zwischen Siemensallee und Sudetenstraße“ Karlsruhe-Nordweststadt/Knielingen

Der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe hat aufgrund § 10 des Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung vom 23.09.2004 (BGBl. I, S. 2414) in Verbindung mit § 4 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg in der Neufassung vom 24.07.2000 (GBl. S. 581) einschließlich späterer Änderungen und Ergänzungen den Bebauungsplan „Ausbau B 36 zwischen Siemensallee und Sudetenstraße“ zusammen mit den örtlichen Bauvorschriften jeweils als Satzung beschlossen. Der Bebauungsplan enthält zeichnerische und schriftliche Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 des Baugesetzbuches (BauGB). Die Regelungen ergeben sich aus der Planzeichnung mit Zeichenerklärung sowie aus dem Textteil, jeweils vom 24.02.2006 in der Fassung vom 29.03.2006. Sie sind Bestandteil dieser Satzung. Dem Bebauungsplan ist ferner eine Begründung gemäß § 9 Abs. 8 mit Datum vom 31.10.2006 BauGB und als deren Bestandteil der Umweltbericht gem. § 2 a BauGB beigefügt. Bestandteil der Begründung sind ferner alle sonstigen Planunterlagen zur Darstellung und Erläuterung des Vorhabens.

Der Bebauungsplan tritt mit dem Tag der Bekanntmachung in Kraft (§ 10 BauGB).

Hauptamt - Sitzungsdienste -
10. November 2006