



**Stadt Witten  
Marktstr. 16  
58452 Witten**

**Fax: 02302 – 555 54  
02302 - 229 32  
02302 - 581-4099**

Bundesverband  
Bürgerinitiativen  
Umweltschutz e.V.  
Prinz-Albert-Str. 55  
53113 Bonn  
Tel.: +49 (0) 228 214032  
Fax: +49 (0) 228 214033

bbu-bonn@t-online.de  
www.bbu-online.de  
www.facebook.com/bbu72

23.5.2019

**Betreff:** Entwurf des Bebauungsplans Nr. 256 – Ann – Bebbelsdorf-Süd“

**hier:** Ablehnende Stellungnahme zum Bebauungsplanentwurf

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit nehmen wir zum o.a. Bebauungsplanentwurf Stellung.

Der Bebauungsplanentwurf weist erhebliche Defizite beim Beurteilungs- und Abwägungsmaterial auf. Zudem ist die Berücksichtigung von Immissionsbeurteilungswerten bei der Beurteilung schädlicher Umwelteinwirkungen und der Abwägung defizitär. Ein darauf fußender Bebauungsplan wäre daher unwirksam.

## **I. Verkehrszählungen und Verkehrslärmimmissionsprognose**

Die Berechnung der Verkehrsimmissionsbelastung beruht auf nicht repräsentativen Verkehrszählungen und führt damit zu einer unrealistischen Immissionsprognose. In der Folge werden die durch den Verkehrslärm hervorgerufenen Immissionen unterschätzt.

### **I.1. Verkehrszählungen am 19.7.2016**

Gemäß dem im Auftrag der Stadt Witten erstellten Verkehrsgutachten vom August 2017 für den Bebauungsplan Nr. 256 wurden am 19.7.2016 an den Knotenpunkten Pferdebachstraße/Liegnitzer Straße, Pferdebachstraße/Gleiwitzer Straße und Pferdebachstraße/Bebbelsdorf/Alfred-Herrhausen-

**Spendenkonto**  
Sparkasse Köln/Bonn  
BLZ 370 501 98  
Konto 19 002 666  
IBAN DE62 3705 0198 0019 002666  
BIC COLSDE33

**Geschäftskonto**  
Sparkasse Köln/Bonn  
BLZ 370 501 98  
Konto 19 001 965  
IBAN DE74 3705 0198 0019 001965  
BIC COLSDE33

**Vereinsregister**  
Bonn VR 5404  
**Steuernummer**  
205/5760/0256  
Spenden und Mitgliedsbeiträge  
sind steuerlich abzugsfähig.

Anerkannt nach § 3 UmwRG

**AKTIV FÜR UNSERE UMWELT.**

Straße in den Zeiträumen zwischen 7.00 Uhr und 9.00 Uhr und zwischen 15.00 Uhr und 18.00 Uhr Verkehrszählungen durchgeführt.

Diese Verkehrszählungen sind für das zu erwartende Verkehrsaufkommen als unrealistisch anzusehen. Denn der Zeitpunkt der Verkehrszählungen lag nicht nur in den Sommerferien in Nordrhein-Westfalen. Es handelte sich auch um einen besonders heißen Sommertag mit Temperaturen von bis zu ca. 30 °C. Damit war aufgrund der Ferienzeit bereits mit einem geringeren Verkehrsaufkommen zu rechnen. Hinzu kam, dass aufgrund der hohen Temperaturen viele Verkehrsteilnehmer auf die Benutzung ihres Autos verzichtet haben. Damit lieferte die Verkehrszählung nicht repräsentative, unrealistisch niedrige Werte.

Zudem ist nicht ersichtlich, dass die Berücksichtigung der Verkehrszählungen vom 8.12.2017 am Knotenpunkt Pferdebachstraße/Liegnitzer Straße und vom 8.12.2017 am Knotenpunkt Liegnitzer Straße/Bebbelsdorf zu realistischen Ergebnissen geführt hat. Die Erhöhung der Zählwerte vom Juli 2016 um 150 Kfz/h bzw. 100 Kfz/h ist als willkürlich und zu optimistisch anzusehen.

Gleiches gilt für die Erhöhung der Zählwerte um 5 %, um zusätzliche Effekte zu berücksichtigen. Auch hier ist die Wahl des Faktors als willkürlich und nicht begründet anzusehen.

Daraus ergibt sich, dass die Verkehrszählung vom 19.7.2016 einschließlich der Korrekturen als nicht repräsentativ anzusehen ist und ihre Ergebnisse nicht willkürfrei sind. Damit sind sie als Beurteilungs- und Abwägungsmaterial ungeeignet, da nicht sichergestellt ist, dass die Ergebnisse hinreichend konservativ sind.

## **I.2. Verkehrszählung in 2019**

Nichts anderes gilt für die Verkehrszählung, die laut Aussage der Stadt Witten im April 2019 vorgenommen worden sein soll. Denn im April kam es zu umfassenden Straßensperrungen, die die Umgebung des Bebauungsplangebiets betrafen (Sandstraße, Ledderken, Marienstraße). Die Pferdebachstraße war nur einseitig befahrbar. Alle, die ins Bebbelsdorf mussten, sind entweder über den Sonnenschein, die Autobahn oder über den Annener Berg gefahren. Damit lohnte es sich nicht, Abkürzungen über die Straße Bebbelsdorf zu nehmen.

Auch bei dieser Verkehrszählung ist davon auszugehen, dass sie zu geringe und nicht repräsentative Ergebnisse gebracht hat. Damit wären auch diese Ergebnisse keine geeignete Grundlage für das Beurteilungs- und Abwägungsmaterial.

## **I.3. Verkehrslärmimmissionsprognose**

Auf Grundlage von Verkehrszählungen wird die zukünftige Belastung durch Verkehrslärm prognostiziert. Da, wie vorstehend dargelegt, die Verkehrszählungen zu überoptimistischen Werten führten, wird auch die Verkehrsimmissionsbelastung unterschätzt. Dieser Mangel des Beurteilungs-

und Abwägungsmaterials führt insbesondere dazu, dass nicht sichergestellt ist, dass die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 Alt. 1 BauGB erfüllt sind.

## **II. Bewertung der bisher prognostizierten gestiegenen Verkehrslärmbelastung**

Selbst wenn die Verkehrszählungen und die darauf fußende Verkehrsimmissionsbelastung korrekt wären, wäre ein darauf beruhender Bebauungsplan unwirksam. So werden Verkehrslärmimmissionswerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit überschritten.

Grundlage der folgenden Betrachtung ist dabei, dass am Ort Bebbelsdorf 39 für den Prognose-Planfall in 5,8 m Höhe ein Beurteilungspegel von 58,8 dB(A) am Tag und 51,4 dB(A) in der Nacht überschritten werden.

### **II.1. Das 70/60 dB(A)-Konzept**

Gemäß dem Bebauungsplanentwurf ist bei Erreichen oder Überschreiten eines Beurteilungspegels von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht gemäß „verwaltungsgerichtlicher Rechtsprechung“ von gesundheitsschädigenden Auswirkungen auszugehen.

Eine Unterschreitung dieser Werte kann jedoch kein Beurteilungsmaßstab für das Vorliegen gesunder und zumutbarer Wohnverhältnisse sein.

Denn erstens mangelt es dem Bebauungsplanentwurf bzgl. des 70/60 dB(A)-Konzepts an jedem Beleg. So werden konkrete verwaltungsgerichtliche Entscheidungen erst gar nicht angegeben. Zudem ist auch bei einer Unterschreitung dieser Werte kein Ausschluss ungesunder Wohnverhältnisse zwingend gegeben, da selbst die Formulierung im Bebauungsplanentwurf keine Aussagen bzgl. niedrigerer Werte trifft. Dies ist für die Annahme derartig hoher Immissionswerte unzureichend.

Zudem steht auch die 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) der Anwendung des 70/60 dB(A)-Konzepts im vorliegenden Fall entgegen. Zwar legt § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2, S. 2 der 16 BImSchV nahe, dass das 70/60 dB(A)-Konzept als zwingende Vorschrift in bestimmten Fällen Anwendung finden kann. Allerdings liegt hier kein derartiger Fall vor.

Wenn ein Verkehrsweg geändert wird, muss zunächst geprüft werden, ob diese Änderung wesentlich ist. Hierzu sind die Anforderungen nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV maßgeblich. Nur dann ist zu prüfen ob durch den baulichen Eingriff der Beurteilungspegel um 3 dB erhöht wird oder auf mindestens 60 bzw. 70 dB(A) erhöht wird.

Wird aber eine Straße neu gebaut, müssen die gebietsbezogenen Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV eingehalten werden.

Gemäß der Darstellung zur Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls zur Aufstellung des Bebauungsplans handelt es sich hier um ein Vorhaben gemäß Nr. 8 der Anlage 1 zu § 1 UVPG NW (Bau einer sonstigen Straße nach Landesrecht). Damit liegt ein Neubau einer Straße gemäß § 1 Abs. 1 Alt. 1 der 16. BImSchV vor. Aufgrund der Charakterisierung der fraglichen Abschnitte der Straße Bebbelsdorf als allgemeines Wohngebiet sind dabei gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht einzuhalten. Das 70/60 dB(A)-Konzept findet keine Anwendung.

## **II.2. Grenzwerte der 16. BImSchV**

Am Ort Bebbelsdorf 39 wird zukünftig ein Beurteilungspegel von 58,8 dB(A) am Tag und 51,4 dB(A) in der Nacht überschritten. Damit wird der Beurteilungspegel von 59 dB(A) am Tag nur knapp unterschritten, der Beurteilungspegel von 49 dB(A) in der Nacht aber deutlich überschritten. Damit wäre das Vorhaben zumindest in der Nachtzeit unzulässig.

## **II.3. Immissionswerte der DIN 18005**

Die DIN 18005 – Teil 1 „Schallschutz im Städtebau – Berechnungsverfahren – Schalltechnische Orientierungswerte für die Städtebauliche Planung“ ist mit dem Runderlass des Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr vom 21.7.1988 (I A 3 - 16.21-2) „Berücksichtigung des Schallschutzes im Städtebau - DIN 18005 Teil I - Ausgabe Mai 1987“ verbindlich in Nordrhein-Westfalen eingeführt worden.

Zwar wurden die Werte der DIN 18005 Teil 1 zum Zeitpunkt der Einführung in NRW als Werte für die Abwägung im Bebauungsplanverfahren eingeführt. Allerdings haben sich in den letzten 30 Jahren die Erkenntnisse über die Gefahren durch Lärm gerade für die menschliche Gesundheit erheblich geändert. Die Lärmbelastung wird heute deutlich gefährlicher eingeschätzt als Zeitpunkt der Einführung des Runderlasses.

Daher müssen die Immissionswerte der DIN 18005 Teil 1 erfüllt werden, um den Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG sicherzustellen.

Die Werte der DIN 18005 betragen für ein allgemeines Wohngebiet 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts. Am Ort Bebbelsdorf 39 betragen die Beurteilungspegel nach Realisierung des Bebauungsplanverfahrens 58,8 dB(A) tags und 51,4 dB(A) nachts. Damit sind die Werte der DIN 18005 für den Tag und die Nacht nicht nur geringfügig, sondern deutlich überschritten. Das Vorhaben ist daher als unzulässig zu betrachten.

## II.4. Immissionswerte der Weltgesundheitsorganisation

Die Unzulässigkeit des Vorhabens wird auch durch die Lärm-Immissionswerte der Weltgesundheitsorganisation – Regionalbüro für Europa im Dokument „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“ von 2018 untermauert, siehe [http://www.euro.who.int/data/assets/pdf\\_file/0011/383924/noise-guidelines-exec-sum-ger.pdf](http://www.euro.who.int/data/assets/pdf_file/0011/383924/noise-guidelines-exec-sum-ger.pdf)

Danach empfiehlt die zuständige Leitlinienentwicklungsgruppe der Weltgesundheitsorganisation (WHO) nachdrücklich, die für die durchschnittliche Lärmbelastung durch Straßenverkehr bedingten Lärmpegel auf weniger als 53 Dezibel (dB)  $L_{den}$  zu verringern, weil Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist.

Für die nächtliche Lärmbelastung empfiehlt die Leitlinienentwicklungsgruppe nachdrücklich, durch Straßenverkehr bedingten Lärmpegel auf weniger als 45 dB  $L_{night}$  zu verringern, weil nächtlicher Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit Beeinträchtigungen des Schlafes verbunden ist.

Diese Werte untermauern die Werte der DIN 18005, so dass ihre Einhaltung auch aus diesem Grund als erforderlich anzusehen ist, um den Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG sicherzustellen.

## III. Zulässigkeit des Verfahrens nach § 13a BauGB

Der Bebauungsplan soll im Rahmen eines beschleunigten Verfahrens nach § 13a BauGB beschlossen werden. Dadurch würde eine Umweltprüfung entfallen. Zudem würden aufgrund des fingierten Eingriffsausgleichs gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen entfallen.

Angesichts der nicht erkennbaren Ermessensausübung bei der Entscheidung, ob ein Verfahren nach § 13a BauGB durchgeführt wird, sowie der fehlerhaften UVP-Vorprüfung ist die Durchführung eines beschleunigten Verfahrens nach § 13a BauGB rechtsfehlerhaft.

### III.1. Fehlende Ermessensausübung

Gemäß § 13a Abs. 1 S. 1 BauGB kann unter bestimmten Voraussetzungen ein beschleunigtes Verfahren durchgeführt werden. Dies bedeutet, dass eine Ermessensentscheidung zu erfolgen hat. Allerdings ist keine Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens erkennbar. So mangelt es bereits an einer Gegenüberstellung der Argumente, die für und die gegen ein beschleunigtes Verfahren sprechen. Erst recht ist der Weg der Entscheidungsfindung nicht erkennbar.

Im Gegenteil hätten die Gründe gegen ein beschleunigtes Verfahren sprechen müssen. So nutzt das Vorhaben lediglich einem einzelnen Investor. Für diese privaten Interessen entfallen der Umweltbericht sowie die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Es hätte hingegen kein Problem

bereitet, beispielsweise im Rahmen einer Planungsvereinbarung, den Investor die Kosten für den Umweltbericht und die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen tragen zu lassen.

### **III.2. Fehlerhafte UVP-Vorprüfung**

Die Durchführung des beschleunigten Verfahrens ist gemäß § 13a Abs. 1 S. 4 BauGB ausgeschlossen, wenn durch den Bebauungsplan die Zulässigkeit eines Vorhabens begründet wird, das nach Landesrecht einer Pflicht zur Durchführung einer UVP unterliegt. Gemäß § 3 Abs. 4 Nr. 2 StrWG NRW handelt es sich um eine Anliegerstraße.

Das Vorhaben, für das Planungsrecht geschaffen werden soll, unterliegt damit gemäß Nr. 5 der Anlage 1 zu § 1 UVPG NRW (Bau einer sonstigen Straße nach Landesrecht) der Pflicht zur Durchführung einer allgemeinen Vorprüfung.

Eine UVP-Pflicht besteht gemäß § 7 Abs. 1 S. 3 UVPG, wenn das Neuvorhaben erhebliche nachteilige Umwelteinwirkungen haben kann. Bei Abwägungsentscheidungen wie Beschlüssen über Bebauungspläne sind dies nicht erst Umweltauswirkungen, die zur Ablehnung eines Vorhabens führen, sondern bereits solche, die eine Geringfügigkeitsschwelle überschreiten, siehe

A. Schink, O. Reidt, S. Mitschang; UVPG, UmwRG; Kommentar;  
C.H. Beck 2018; § 7 UVPG Rn. 5

Die Vorprüfung wird dabei als überschlägige Prüfung durchgeführt. Die zuständige Behörde darf nicht durch eine übermäßige Ermittlungstiefe der Vorprüfung die UVP vorwegnehmen. Andererseits darf sich die Vorprüfung nicht in einer oberflächlichen Abschätzung spekulativen Charakters erschöpfen, siehe

A. Schink, O. Reidt, S. Mitschang; UVPG, UmwRG; Kommentar;  
C.H. Beck 2018; § 7 UVPG Rn. 6

Zudem wird nicht ermittelt, welche Umweltauswirkungen das Vorhaben voraussichtlich haben wird, sondern haben kann. Ein sogenanntes „Durchprüfen“, welches die UVP vorwegnimmt, ist unzulässig, siehe

A. Schink, O. Reidt, S. Mitschang; UVPG, UmwRG; Kommentar;  
C.H. Beck 2018; § 7 UVPG Rn. 6

Diesen Ansprüchen genügt die vorgelegte UVP-Vorprüfung nicht.

#### **III.2.1. Verkehrsimmissionsbelastung**

Die UVP-Vorprüfung hätte bereits bzgl. der Verkehrsimmissionsbelastung zu einer UVP führen müssen.

### III.2.1.a) Prüfungstiefe

Die UVP-Vorprüfung darf bezüglich der schädlichen Umwelteinwirkungen nicht lediglich spekulativen Charakter haben. Angesichts der nicht repräsentativen Verkehrszählungen und der daraus folgenden Unterschätzung der Verkehrslärmimmissionen ist dies aber genau der Fall. Damit ist die UVP-Vorprüfung bereits aus diesem Grund fehlerhaft.

Zudem ergibt sich allerdings bereits aus den zu optimistischen Verkehrszählungen, dass eine UVP hätte durchgeführt werden müssen.

Gemäß dem vorstehend Dargestellten hätte zwar bereits die Überschreitung der Immissionswerte der 16. BImSchV bzgl. der Gesamtbelastung und der DIN 18005 zu dem Ergebnis führen müssen, dass das Vorhaben in dieser Form nicht zulässig ist. Wenn beide Beurteilungsmaßstäbe allerdings der Abwägung zugänglich sein sollten, würde sich ergeben, dass eine UVP erforderlich ist.

So zeigen die Prognose-Immissionswerte am Ort Bebbelsdorf 39, dass der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV in der Nacht, die Immissionswerte der DIN 18005 am Tag und in der Nacht überschritten sind.

Der Immissionswert der 16. BImSchV kann nur in atypischen Ausnahmefällen überschritten werden. Die Werte der 16. BImSchV sind grundsätzlich einzuhalten und können - ihren zwingenden Charakter ausblendend - nur im Wege der Abwägung mit anderen Belangen überwunden werden. Sie stellen Geringfügigkeitsschwellen dar, bei deren Überschreitung nachteilige Umweltauswirkungen nicht mehr ausgeschlossen werden können. Dies gilt auch für die Immissionswerte der DIN 18005.

Eine Bezugnahme auf das 70/60 dB(A)-Konzept scheidet hierbei aus. Denn dies kann bestenfalls nach einer Abwägung zur Anwendung kommen, d.h. nach der Feststellung der Überschreitung der Geringfügigkeitsschwellen und einer abgeschlossenen UVP-Vorprüfung. Das 70/60 dB(A)-Konzept bereits im Rahmen der Bestimmung der Möglichkeit nachteiliger Umweltauswirkungen heranzuziehen, würde die Methodik der UVP-Vorprüfung aushebeln. Denn die Abwägung muss methodisch nach der UVP-Vorprüfung erfolgen.

Zudem sind die Erhöhungen der Verkehrsimmissionsbelastung nicht als unerheblich anzusehen. So ist der nächtliche Beurteilungspegel am Ort Bebbelsdorf 39 gegenüber dem Grenzwert der 16. BImSchV bereits um 2,4 dB(A) überschritten. Bei Berücksichtigung der Rundungsregel der 16. BImSchV ergeben sich damit 3 dB(A). Berücksichtigt man die Wertung des § 1 Abs. 2 Nr. 2 lit. a der 16. BImSchV ist eine Erhöhung des Schalleistungspegels von 3 dB(A) als wesentlich anzusehen, so dass diese Erhöhung gegenüber dem Grenzwert nicht als gering bewertet werden kann.

Aus all diesem ergibt sich, dass eine UVP zwingend erforderlich ist. Dies ist rechtsfehlerhaft unterblieben.



### **III.2.1.b) Keine bloß überschlägige Prüfung**

Die in der UVP-Vorprüfung dargestellte tabellarische Vorprüfung des Einzelfalls stellt keine bloß überschlägige Prüfung des Einzelfalls dar. Zumindest nach der Darstellung der Verfasser wird nicht dargestellt, welche Umweltauswirkungen das Vorhaben haben kann, sondern voraussichtlich haben wird. Dies ist eine unzulässige Ermittlungstiefe, da so eine UVP-Pflicht unterlaufen wird.

So wird die Verkehrszählung und die prognostizierte Verkehrsimmissionsbelastung nicht als vorläufig, sondern als abschließend dargestellt. Auch den Bewertungskriterien einschließlich dem 70/60 dB(A)-Konzept kommt abschließende Bedeutung zu, auch wenn dies anscheinend lediglich aus der Abwägung resultiert. Damit sind keine Aspekte der Prüfung mehr offen; die Auswirkungen sind unzulässig „durchgeprüft“. Dies kommt auch in der absoluten Aussage zum Ausdruck „Die Aussagen sind insgesamt unerheblich“.

Damit ist die UVP-Vorprüfung fehlerhaft. Gemäß dem vorstehenden Punkt ist eine UVP erforderlich.

### **III.2.2. Staub- und gasförmige Emissionen**

Die Aussagen zu staub- und gasförmigen Emissionen und Immissionen sind nicht nachvollziehbar. Dies gilt insbesondere für PM<sub>10</sub> und Stickstoffoxide. Weder existiert auf der Grundlage des gestiegenen Verkehrsaufkommens eine Immissionsprognose für diese Stoffe noch eine Plausibilitätsbetrachtung.

Ein offensichtlicher Ausschluss nachteiliger Umweltauswirkungen und ein Ausschluss der UVP-Pflicht sind daher nicht gegeben.

### **III.2.3. Artenschutzrechtliche Prüfung**

Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag konzentriert sich auf die europäisch geschützten Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und die europäischen Vogelarten. Dies greift zu kurz.

So mangelt es der UVP-Vorprüfung zumindest an Plausibilität. Die Auswirkungen auf die heimischen Tierarten, unterhalb des o.a. Schutzstatus wurden erst gar nicht betrachtet, sondern pauschal für unerheblich erklärt.

Die weitere Verdichtung der Bebauung am Bebbelsdorf durch das Vorhaben und das damit verbundene erhöhte Verkehrsaufkommen werden zu einer Abwanderung heimischer Tierarten führen. Dies schädigt nicht nur die Natur. Auch die Bevölkerung in der Umgebung des Bebauungsplangebiets verliert ein Stück Lebensqualität.



### **III.2.4. Unfallrisiko**

Gemäß Nr. 1.6 der Anlage 3 des UVP-Gesetzes ist auch das Unfallrisiko zu betrachten. Der Begriff des Risikos umfasst nicht nur die Häufigkeit des Eintritts eines Ereignisses, sondern auch den Umfang der Auswirkungen. Eine Auseinandersetzung gerade mit dem zweiten Aspekt ist nicht erkennbar.

Zwar wird mit den in der UVP-Vorprüfung geschilderten Maßnahmen die Eintrittswahrscheinlichkeit bzw. Häufigkeit von Unfällen reduziert. Allerdings mangelt es an einer Auswirkungsbetrachtung.

Geschieht ein Unfall am Anfang der Anlieferstraße, ist den Anwohnern des Plangebiets faktisch der Weg ins Freie abgeschnitten. Die Unfallfolgen, z.B. hervorgerufen durch Brandgase, werden angesichts des Fehlens einer Fluchtmöglichkeit vergrößert.

Insofern können nachteilige Umwelteinwirkungen nicht ausgeschlossen werden.

### **III.2.5. Mikroklima**

Die in der UVP-Vorprüfung vorgenommenen Aussagen zum Mikroklima sind pauschal und nicht belegt. Dies ist unzureichend. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der gestiegenen Anforderungen durch den Klimawandel und die Erhöhung der durchschnittlichen Temperaturen sowie Extremwetterlagen.

Dies kann den Ausschluss erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen nicht begründen.

### **III.3. Fazit zu UVP-Vorprüfung**

Die UVP-Vorprüfung besitzt einerseits in weiten Teilen lediglich einen spekulativen Charakter. Damit wird sie den Anforderungen des § 7 Abs. 1 UVP-Gesetz nicht gerecht. Daher hätte eine UVP erfolgen müssen.

Andererseits fällt die UVP-Vorprüfung abschließend ein Urteil darüber, welche erheblichen nachteiligen Umwelteinwirkungen das Vorhaben haben wird und nicht darüber, welche erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen das Vorhaben haben kann. Damit liegen ein unzulässiges „Durchprüfen“ und damit eine fehlerhafte UVP-Vorprüfung vor.

### **III.4. Fazit zur Zulässigkeit des Verfahrens nach § 13a BauGB**

Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens eine UVP hätte durchgeführt werden müssen. Ein beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a BauGB ist damit unzulässig. Das Bebauungsplanverfahren kann daher nicht rechtmäßig weitergeführt werden.

## **IV. Festsetzungen und Hinweise im Bebauungsplan**

Der Bebauungsplanentwurf ist hinsichtlich der Festsetzungen und Hinweise defizitär.

### **IV.1. Umfang der baulichen Nutzung**

Ein wesentlicher Faktor für die Belastung der Umgebung des Plangebiets ist der Umfang des Projekts. Zur Reduzierung der Umweltauswirkungen sollte daher auf die Nutzung bestimmter Flächen im Plangebiet verzichtet werden oder eine Reduktion des Maßes der baulichen Nutzung gemäß BauNVO erfolgen

### **IV.2. Altlasten**

Für das Projekt wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens eine „Orientierende Gefährdungsabschätzung und Erstbewertung der Niederschlagswasserversickerung“ erstellt. Angesichts des Fehlens weiterer Untersuchungen gemäß BBodSchV und der in der Gefährdungsabschätzung aufgezeigten Problematik des Anbaus von Nutzpflanzen sollte im Bebauungsplan im Rahmen einer Festsetzung oder eines Hinweises der Verzicht auf einen Anbau von Nutzpflanzen festgelegt werden

### **IV.3. Klimaschutz**

Bei der Aufstellung der Bauleitpläne ist gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. f BauGB insbesondere die Nutzung regenerativer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie zu berücksichtigen. Hierzu fehlt es dem Bebauungsplanentwurf an entsprechenden Aussagen. Dies ist gerade vor dem Hintergrund der Regelung des § 1a Abs. 5 BauGB relevant.

Vor dem Hintergrund der Vermeidung von CO<sub>2</sub>-Emissionen müssen daher bestimmte Festlegungen erfolgen (Solardächer, Null-Energie-Häuser etc.).

### **IV.4. Anpassung an den Klimawandel**

Gemäß § 1a Abs. 5 BauGB muss auch den Erfordernissen des Klimaschutzes durch Maßnahmen, die der Anpassung an den Klimawandel entgegenwirken, Rechnung getragen werden. Dies ist hier nicht ersichtlich.

Es ist vielmehr davon auszugehen, dass die Kanalisation nicht hinreichend dimensioniert sein wird, um Abwasser und drückendes Regenwasser schadlos abzuleiten. Dies gilt insbesondere für Starkregenereignisse.

## V. Fazit

Der Bebauungsplanentwurf leidet an zahlreichen Defiziten, die der Rechtmäßigkeit eines Bebauungsplans entgegenstehen. Dies gilt sowohl für das unzureichende Abwägungsmaterial wie auch für die unzureichende Berücksichtigung der Verkehrslärmimmissionen, der fehlenden Umweltverträglichkeitsprüfung wie der unzulässigen Durchführung eines beschleunigten Verfahrens nach § 13a BauGB.

Hinzu kommen mangelnde Bestimmungen im Bebauungsplan, so dass die Anforderungen des BauGB nicht erfüllt sind.

Daher ist der Bebauungsplanentwurf zurückzunehmen.

Es wird höflich darauf verwiesen, dass der BBU gemäß § 3 UmwRG klagebefugt ist.

Mit freundlichen Grüßen  
Für den BBU

Christine Ellermann  
(Geschäftsführerin des BBU)