

## 1 ALLGEMEINES

### 1.1 Anlass, Ziel und Zweck der Planung

In den kommenden Jahren wird die Stadt Kehl am Rhein grundlegende stadtstrukturelle und städtebauliche Entwicklungen realisieren, die entscheidend zur Standortqualität und Attraktivität der Stadt beitragen werden. Hierzu gehört insbesondere das Projekt der grenzüberschreitenden Gartenschau „Garten der zwei Ufer“, mit dem die beiden Grenzstädte Straßburg und Kehl die Nahtstelle der Siedlungsräume beidseits des Rheins funktional, baulich-räumlich und stadtgestalterisch neu ordnen und aufwerten.

Auf Kehler Seite sind damit zahlreiche weitere städtebauliche Entwicklungs- und Aufwertungsmaßnahmen verbunden. Unter diesen Maßnahmen hat eine ganz besondere Bedeutung der Umbau der Bundesstraße B 28 zwischen dem östlichen Brückenkopf der Europabrücke über den Rhein und der Kreuzung Karl Benz Straße.

Diese vierspurige Hauptverkehrsstraße ist heute die zentrale Straßenverbindung zwischen den Städten Kehl und Straßburg mit auch überregionaler Verkehrsfunktion. Sie durchquert die Kehler Kernstadt am Nordrand des historischen Stadtzentrums und stellt in diesem Abschnitt insbesondere auch eine einschneidende Trennwirkung zwischen dem südlichen Bahnhofsvorplatz und Zentralen Omnibusbahnhof auf der nördlichen Seite der Straße und der Kehler Innenstadt auf der südlichen Seite dar.

Aus übergebieter Sicht ist die Bundesstraße B 28 in diesem Bereich sowohl für den Öffentlichen Personen Nahverkehr wie den PKW Verkehr zugleich auch der Eingang zur Kernstadt von Kehl. Diese Städteingangssituation stellt sich heute infolge der hohen Verkehrsfrequenzen mit bis zu 40.000 Fahrzeugen pro Tag, aber auch aufgrund der sehr eingeschränkten stadtgestalterischen Qualität als Aufenthalts- und Erlebnisraum für Bewohner und Besucher der Stadt höchst unattraktiv dar.

Eine deutliche Entlastung der Verkehrsfrequenz auf der B 28 wird die neue Autobahnverbindung zwischen Deutschland und Frankreich mit neuer Autobahnbrücke über den Rhein bei Altenheim südlich von Kehl bewirken. Aber auch mit dieser zukünftigen Entlastung von bis zu 15 % bleiben die Verkehrsfrequenzen auf den innerstädtischen Abschnitten der B 28 so hoch, daß ein grundlegender Umbau dieser Straße vor allem im Sinne der städtebaulichen Aufwertung dieses Bereichs äußerst erstrebenswert bleibt.

In der Vorbereitung dieses Entwicklungsziels wurde im Jahr 1999 eine Machbarkeitsstudie durch das Planungsbüro Kölz aus Stuttgart erarbeitet, welche unterschiedliche Alternativen für diesen Straßenumbau konzipierte und bewertete. Hierzu gehörten Umgehungs- und Tunnelösungen wie auch verschiedene Varianten einer ebenerdigen Neuordnung der Straße entlang der bisherigen Straßentrasse. Ergebnis dieser Diskussion und Abwägung war die Konzeption einer „qualitätvollen Stadtstraße“ in diesem Kernstadtbereich, welche mit dem Begriff „Stadtboulevard“ ein angemessenes und realisierbares Leitbild für die Entwicklung vorgab.

Dieses Leitbild umfaßt einerseits die verkehrsfunktionalen Aufgaben dieses Straßenabschnitts, welche nicht nur bestehen in der reibungslosen und umweltverträglichen Verkehrsführung des übergebieter Ost-West-Verkehrs zwischen Deutschland und Frankreich sondern insbesondere auch in der Funktion als Verkehrsverteiler in das südliche Stadtzentrum und in die nördlich gelegenen Stadtbereiche und Hafenanlagen.

## BEGRÜNDUNG

Seite 2 von 7

Dieses Leitbild umfaßt gerade aber auch die Aufenthalts- und Gestaltqualität dieses wichtigen öffentlichen Stadtraums als weiteres Umfeld des Bahnhofsvorplatzes und ZOB Arealen wie insbesondere auch als Entree zur Innenstadt. In diesem Zusammenhang geht es auch um Ziele der baulichen Neuordnung und Ergänzung des nördlichen Innenstadtrandes wie auch um Ziele der Grünordnung und Grüngestaltung und weiterer Freiflächengestaltungen in diesem Bereich.

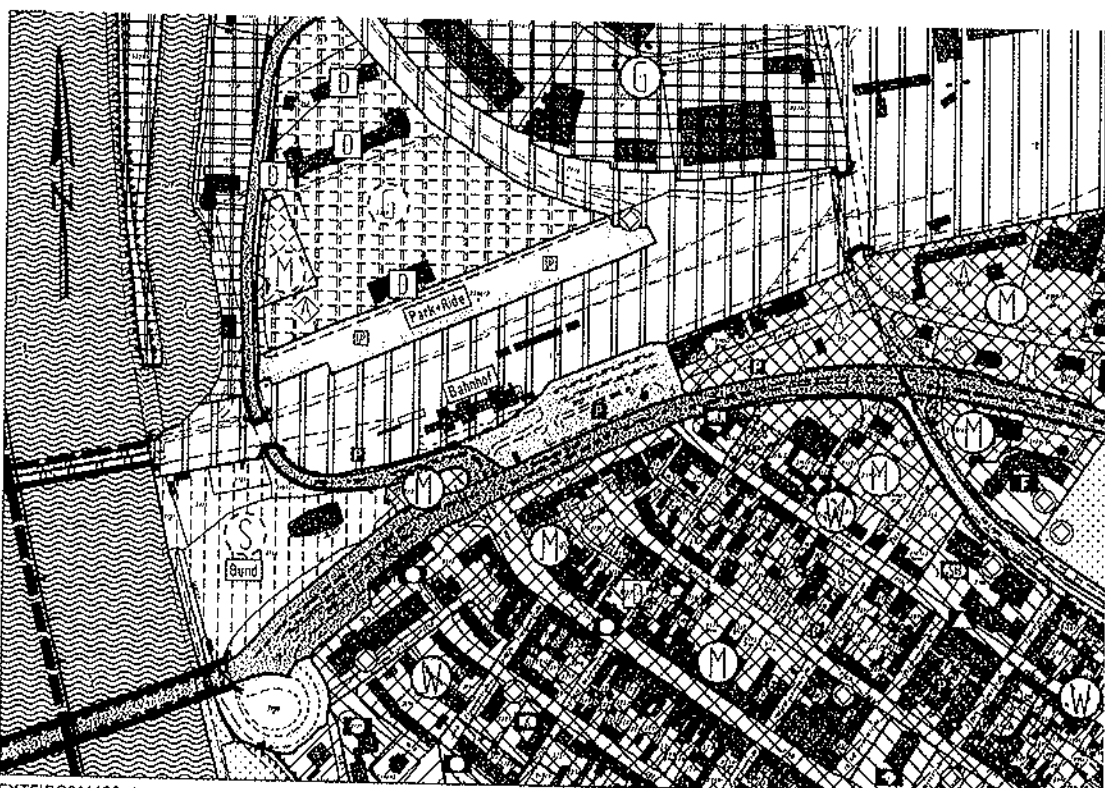
Die Inhalte der Planung liegen in Form des verkehrstechnischen Entwurfs weitgehend vor. Die Neuordnung dieses Straßenraums setzt aber eine planungsrechtliche Verfahrens- und Abwägungsgrundlage voraus, welche in der Form eines verbindlichen Bauleitplanverfahrens / Bebauungsplanverfahrens durchgeführt werden soll. Die Inhalte dieses Bebauungsplanes erstrecken sich also weitgehend auf Themen der Verkehrsneuordnung für alle Verkehrsteilnehmer. Sie erstrecken sich daneben auf Maßnahmen der Grünordnung und Grüngestaltung wie auch der Freiflächengestaltung, soweit sie einer planungsrechtlichen Regelung und Festsetzung bedürfen.

Parallel zum Bebauungsplanverfahren werden die Ziele und Maßnahmen der Grün- und Freiflächengestaltung in detaillierten Entwurfs- und Ausführungsplanungen konkretisiert. Hierzu gehören auch außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegende Freiflächengestaltungen (zum Beispiel die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes) bis hin zu baulichen Neuordnungszielen in der Umgebung des Straßenraums, die aber gleichwohl im Sinne einer Gesamtaufwertung dieses zentralen Stadtraums die Ziele des Bebauungsplanes ergänzen und mitbestimmen.

### 1.2 Flächennutzungsplan / Angrenzende Bebauungspläne

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Kehl ist der Geltungsbereich des Bebauungsplanes weitgehend als Verkehrsfläche, teilweise auch als Mischgebiet dargestellt. Der Bebauungsplan ist insoweit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

FNPAusschnitt



Im östlichen Bereich des Bebauungsplanes grenzt der seit kurzem rechtskräftige Bebauungsplan „Kreuzung B 28 / Carl Benz Straße in Kehl Stadt“ an, welcher ebenso die Ziele einer Straßenneuordnung in diesem Kreuzungsbereich beinhaltet. Im Bereich B 28 und Hauptstraße grenzt der Bebauungsplan „Straßburgerstraße / Stadteingang“ aus dem Jahr 1992 an, der durch den vorliegenden Bebauungsplan im Straßenraumbereich teilweise überlagert wird.

### 1.3 **Verfahrensablauf**

Im Zuge der verkehrstechnischen Planung sind in den vergangenen zwei Jahren alle maßgebenden Träger öffentlicher Belange beteiligt worden. Die hierbei vorgebrachten Abwägungen und Anregungen sind weitgehend in die Planungskonzeption eingeflossen.

Aufgrund dieser Vorabklärungen ist es angemessen, den Entwurf des Bebauungsplanes ohne vorherige frühzeitige Anhörung nach § 3(1) und 4(1) BauGB offenzulegen.

Der Gemeinderat der Stadt Kehl hat am 16.05.2001 in öffentlicher Sitzung gemäß § 2 (1) BauGB die Aufstellung des Bebauungsplanes über den Umbau der B 28 in Kehl beschlossen. Eine frühzeitige Bürgerbeteiligung fand in Form eines Bürgerabends am 28.06.2001 in der Kehler Stadthalle statt.

Aufstellungsbeschluss	16.05.2001
Frühzeitige Bürgerbeteiligung	28.06.2001
Offenlagebeschluss	19.09.2001
Durchführung der Offenlage sowie der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	15.10. – 16.11.2001
Satzungsbeschluss	19.12.2001

## 2 **PLANUNGSINHALTE**

### 2.1 **Städtebauliche Ziele und Inhalte**

Mit dem Neubau der Bundesstraße B 28 in den 60er Jahren wurde die stadtbauhistorisch markante Stadtgrundrissstruktur am nordwestlichen und nordöstlichen Innenstadtrand zerstört. Diese Auflösung des Innenstadtrands ist noch heute ablesbar, da eine bauliche Komplettierung des damaligen Eingriffs nicht vollständig vollzogen wurde. Der kompakte orthogonale „Weinbrenner – Stadtgrundriß“ löst sich in Richtung Bahnhof und zur Straße „Am Lager“ in Solitärbaukörper und räumlich ungefasste Freiflächen auf.

Die nördliche Straßenrandsituation ist geprägt durch den erhöht liegenden Bahnkörper mit seinen Böschungen und Wandbefestigungen sowie den Solitärbaukörpern des zweigeschossigen Bahnhofs, des sechsgeschossigen ehemaligen Bundesbahnverwaltungsgebäudes sowie einigen Gewerbebauten entlang der Bahntrasse.

Eine städtebauliche Konzeption für die Neuordnung der Bundesstraße muß deshalb darauf abzielen, neben den verkehrsfunktionalen Anforderungen auch baulich-räumliche Strukturen zu schaffen beziehungsweise vorzubereiten, die dazu beitragen, einen Straßenraum mit innerstädtischem Charakter zu entwickeln. Die bisherige Situa-

tion des „an der Stadt Vorbeifahrens“ muß umgewandelt werden in die Erfahrung eines Straßenraums, der als Bestandteil des Stadtzentrums erlebt wird.

Da der Geltungsbereich des Bebauungsplanes sich ausschließlich auf die Freiräume des Straßenabschnitts zwischen Europabrücke und Carl Benz Straße sowie dem nördliche Rand der Innenstadt und den Bahnhofsbauten bezieht, umfassen die angestrebten städtebaulichen Ziele und Maßnahmen insbesondere die Ordnung, Gliederung, Gestaltung und Begrünung dieses öffentlichen Stadtraums.

Ein vorrangiger Aspekt der Straßenneuordnung ist die Erleichterung des Fußgängerverkehrs aus der Innenstadt – hierbei insbesondere aus der Hauptstraße – zum Bahnhofsvorplatz. In diesem Zusammenhang ist es ein erklärtes Ziel, die vorhandenen Fußgängerunterführungen aus den bekannten Gründen zu schließen, sodass nur ebenerdige Querungen in Frage kommen.

Die Leitidee des Boulevards in Verbindung mit dem Ziel einer angenehmen Fußgängerquerung der Bundesstraße führte zu dem Konzept einer Aufspaltung beider Fahrrichtungen und der Einfügung eines großzügigen grünen Bandes zwischen die jeweils prinzipiell zweispurigen Fahrbahnen. Dadurch entsteht im Bereich der Fahrbahnquerung in der Achse der Hauptstraße eine circa 13 m tiefe und 25 m breite Fußgängerinsel und -aufenthaltsfläche.

Dieser innere Grünstreifen soll mit einer durchschnittlichen Breite von circa 15 m auf einer Länge von circa 450 m den Charakter des Straßenraums entscheidend mitbestimmen. Wenngleich seine Aufenthalt Funktion eher untergeordnet anzusehen ist, soll dieser Grünraum gleichwohl als attraktive öffentliche Grünanlage alleeartig begrünt und künstlerisch gestaltet werden.

Die aufgrund der großzügigen inneren Grünfläche notwendige Verbreiterung des Straßenquerschnitts setzt die Inanspruchnahme zusätzliche Flächen des Bahnhofsvorbereichs voraus. Andererseits gewinnt der Bahnhofsvorplatz neue Flächen durch flächensparende geänderte Verkehrsführungen. Hierzu gehören die beiden Zu- und Ausfahrten zum ZOB, vor allem aber die geänderte Straßentrasse der Hafenstraße, welche zukünftig deutlich verkehrsberuhigt ist und entsprechend gestaltet werden kann.

Hier berührt sich der Geltungsbereich des Bebauungsplanes mit Planungen für die Neuordnung und Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes, welche gerade auch für den Bereich der neuen Hafenstraße eine fußgängerfreundliche platzartige Neugestaltung der Hafenstraße vorsehen („Ortenauplatz“). Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfaßt auch diese Fläche der jetzigen, zukünftig aufzulassenden Straßenfläche und setzt diese als Fußgängerbereich fest.

## **2.2 Verkehrsflächen und Verkehrsfunktionen**

Grundlage für die Verkehrskonzeption und die entsprechenden Straßen- und Verkehrsflächenneuordnungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie des Planungsbüros Kölz sowie das Gutachten des Büros IVT Karlsruhe zur Verkehrslenkung und Verkehrssteuerung.

Dieses Konzept der Verkehrslenkung basiert wesentlich auf der Grundidee der Aufspaltung der zwei Fahrrichtungen und der Einrichtung von insgesamt 4 „U-Turns“, die nach dem Grundprinzip kreisverkehrlicher Situationen den Verkehr geregelt in alle untergeordnete Erschließungsbereiche lenken. Hierzu gehören die Hafenstraße, die Zu-

fahrten/Ausfahrten zum Bahnhofsvorplatz und zum ZOB sowie zur Bahnhofstraße im Norden sowie die Hauptstraße und die Kinzigstraße wie auch zu einem späteren Zeitpunkt die Schulstraße im Süden.

Im Bereich der U-Turns werden neben den zwei Hauptspuren Abbiegespuren in ausreichender Länge vorgesehen.

Die Zu- und Ausfahrten zum ZOB und zur Bahnhofsvorfahrt müssen in Abhängigkeit von der Gestaltungsplanung für den Bahnhofsvorplatz noch geringfügig verschoben und in ihrer präzisen Lage endgültig festgesetzt werden.

In beide Fahrtrichtungen werden am äußeren Rand der Fahrbahn separate Radwege mit einer Breite von 2,5 m vorgesehen, nur im südwestlichen Bereich an der Auffahrt zur Europabrücke ist eine Mischfläche für Radfahrer und Fußgänger geplant.

Die vorhandenen Stellplätze vor der Sparkasse bleiben erhalten und erschlossen. Ansonsten gelten Zufahrtsverbote zu den Fußwegbereichen vor den Gebäuden an der südlichen Straßenraumkante wie auch zum Bahnhofsvorplatz und ZOB.

Wichtiger Bestandteil des Fußwegekonzepts ist die Fußgängerquerung in der Achse der Hauptstraße. Diese führt jeweils über die Abbiegefahrbahnen bzw. Zufahrten Hauptstraße/B 28 auf eine erste dreieckige Fußgängerinsel, von der aus es dann großzügig zur Mittelinsel der B 28 weiterführt. Östlich der Fahrbahnen erstreckt sich der neu gestaltete Bahnhofsvorplatz mit offenen Zuwegen zum Bahnhof und zum ZOB.

Im südlichen Straßenraum soll auch der Fußgängerbereich vor den Gebäuden insbesondere zwischen der Hauptstraße und der Kinzigstraße attraktiver gestaltet werden.

### **2.3 Grünordnung und Gestaltung**

Entsprechend dem Leitbild „Stadtboulevard“ sollen Planungen realisiert werden, dem gesamten Straßenraum einen eindeutig „grüngestalterischen Charakter“ zu geben. Dies soll auf die gesamte Länge von circa 450 m durch eine geschlossene Baumallee erfolgen. Hiervon ausgenommen – und durch wahrnehmbare Raumkanten klar definiert – soll sich der Bahnhofplatz als zusammenhängend erlebbarer öffentlicher Platzraum vom Bahnhof über den Boulevard bis hin zur gegenüber liegenden Raumkante erstrecken. Detailplanungen für Entwurf und Ausführungen werden parallel zum Bebauungsplanverfahren durchgeführt.

Alle Grünflächen werden als zusammenhängendes Grünordnungskonzept als öffentliche Grünflächen mit der Nutzungszuweisung „Stadtboulevard“ festgesetzt. Diese Festsetzung ist planungsrechtliche Grundlage für die Ausgestaltung von Grün- und Freiflächen, für das Anpflanzen von Bäumen – so wie dies prinzipiell planzeichnerisch vorgegeben ist – sowie auch die Integration von Kunstobjekten in diesen öffentlichen Grünraum.

## **3 EINGRIFFE IN NATUR UND LANDSCHAFT**

Die Bestandflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplan sind durch die heutigen Straßenanlagen fast vollständig versiegelt. In dieser versiegelten Fläche sind allerdings insgesamt circa 20 Bäume integriert, die einer Neuordnung des Straßenraums weichen müssen.

Zur Neuordnungskonzeption gehört die Neuanlage von circa 7000 m<sup>2</sup> Grünanlagen und die Neupflanzung von 70 – 80 Bäumen. Hierdurch ergeben sich neue Möglichkeiten der Versickerung von Oberflächenwasser sowie insbesondere auch kleinklimatische und grüngestalterische Aufwertungen.

Durch diese Ausgleichsmaßnahmen werden die ökologischen Eingriffe mehr als ausgeglichen.

#### **4 BODENORDNUNG**

Bodenordnende Maßnahmen sind nicht erforderlich. Soweit die Planung Privatflächen berührt, sind diese im Zusammenhang der verkehrstechnischen Planungen zwischen der Stadt Kehl und den jeweiligen Grundstückseigentümern verhandelt worden.

#### **5 LÄRMIMMISSION**

Es wurde vom Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Freiburg gefordert, zur Feststellung der Lärmbelastung durch den Umbau der Straße, ein lärmschutztechnisches Gutachten erstellen zu lassen, das die notwendigen Schallschutzmaßnahmen berechnet und beschreibt.

Nach Auffassung der Stadt Kehl handelt es sich bei der vorliegenden Straßenplanung nicht um einen grundsätzlichen Neubau der Straße B28 im Geltungsbereich des Bebauungsplanes, für den ein Lärmschutzgutachten nach der 16. BimSchV notwendig wäre.

Es handelt sich vielmehr um einen Straßenumbau, durch den die verkehrliche Situation bezüglich der Verkehrsmengen, der Verkehrsführung sowie der Trassenlage nur unwesentlich verändert wird.

Durch die geplanten verkehrstechnischen Maßnahmen wird diese Situation sogar im Sinne der Lärmreduzierung verbessert.

Die Umbaumaßnahme dient vor allem der Verbesserung des Fuß- und Radwegeverkehrs sowie der attraktiven Gestaltung des öffentlichen Straßenraums.

Im übrigen wird mit der Inbetriebnahme der neuen Südumgehung mit neuer Rheinbrücke bei Altenheim eine wesentliche Entlastung der Verkehrsfrequenzen auf der B28 erwartet.

Aus den vorgenannten Gründen wurde der Anregung zur Erstellung eines lärmschutztechnischen Gutachtens nicht entsprochen.

#### **6 ALTLASTENVERDACHTSFLÄCHEN**

Das Landratsamt Ortenaukreis - Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz hat darauf hingewiesen, dass im Geltungsbereich des Bebauungsplanes zwei altlastverdächtige Flächen, das ehemalige Gaswerk Kehl und das ehemalige Betriebswerk Kehl der MBE, liegen.

Zur letzteren Fläche bestehen keine Bedenken.

Zum Altstandort „Gaswerk Kehl“ wurde mitgeteilt, dass die Kenntnisse über den Altstandort „Gaswerk Kehl“ nicht ausreichend seien, um eine umfassende Abwägung durchführen zu können.

**BEGRÜNDUNG**

Seite 7 von 7

In einem Abstimmungsgespräch zwischen der Stadt Kehl, dem LRA und dem Planer wurde folgende Übereinstimmung erzielt:

1. Es besteht weiterer Handlungsbedarf. Für den Fall, dass das für die Sanierung angestrebte Verfahren des „Natürlichen Rückhalts“ nicht zur Anwendung kommen kann, ist die Eingrenzung des Altlastenbereichs durch Spundwände erforderlich.
2. Eine vorgezogene präventive Spundwandmaßnahme im Bereich der neuen Straßentrassen hält die Stadt Kehl nicht für angemessen.
3. Die Stadt sichert jedoch dem LRA schriftlich zu, diese Fläche im Plan zu kennzeichnen und eine möglicherweise später erforderliche Sanierungsmaßnahme auch nach Abschluss der Straßenbaumaßnahme durchzuführen.

Stadt Kehl, den .....

Architektur ■ Städtebau ■ Projektentwicklung  
Freie Architekten · Freie Stadtplaner

Schwabentoring 12 · D-79098 Freiburg  
Tel 07 61/3 68 75-0 · Fax 07 61/3 68 75-17  
info@kbf-freiburg.de · www.kbf-freiburg.de

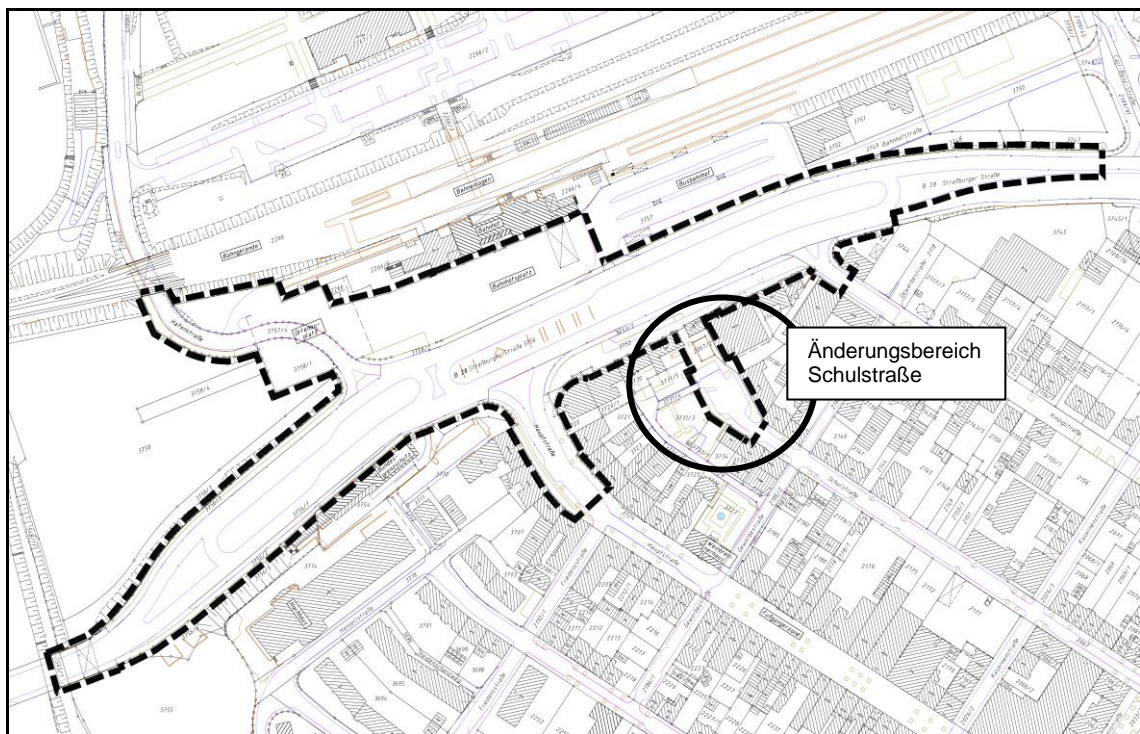


Der Bürgermeister

Der Planverfasser

## BEGRÜNDUNG

### zur 1. Änderung des Bebauungsplans „Umgestaltung B 28“ in Kehl-Stadt





<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
I. Notwendigkeit der Planänderung	1
II. Geltungsbereich und Bestand	2
III. Vorhandene Planungen / Untersuchungen	4
III.1 Flächennutzungsplan 2004 der Stadt Kehl am Rhein	4
III.2 Altlasten	5
III.3 Denkmalschutz	6
III.4 Verkehr	8
IV. Planinhalt	9
V. Ver- und Entsorgungsleitungen	10
<b>Umweltbericht</b>	<b>11</b>
1 Rechtsgrundlagen	12
2 Ziele und Zweck der Planung	12
3 Merkmale des Vorhabens	13
4 Planungsalternativen	13
5 Beschreibung und Bewertung der Umwelt und ihrer Bestandteile	14
5.1 Schutzgut Mensch	14
5.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen	16
5.3 Schutzgut Klima und Luft	16
5.4 Schutzgut Landschafts- und Ortsbild	17
5.5 Schutzgut Boden	17
5.6 Schutzgut Wasser	18
5.7 Kultur und Sachgüter	19
5.8 Zusammenfassung der Wechselwirkungen	19
6 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung	20
7 Zusätzliche Angaben des Umweltberichtes	20
7.1 Etwaiger grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen	20
7.2 Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen (Monitoring)	20
8 Zusammenfassung des Umweltberichtes	21
9 Anhang	22
9.1 Verkehrszählung	22
9.2 Mittelungspegel	24
9.3 Gestaltungsplan	25
<b>Abbildungen</b>	
Abb. 1 Luftbild - Bereich Bahnhof / B 28 / nördliche Kernstadt	2
Abb. 2 Geltungsbereich der 1. Änderung des B-Plans „Umgestaltung B 28“	3
Abb. 3 Auszug aus dem FNP 2004 - Bereich Bahnhof / B 28 / nördliche Kernstadt	4
Abb. 4 Altlastenverdachtsflächen	5
Abb. 5 Rekonstruktion der Festung Kehl	7
Abb. 6 Archäologisch relevante Bereiche	8
Abb. 7 Skizze Verkehrsflächen	10

## **I. Notwendigkeit der Planänderung**

Die Bundesstraße B 28 ist die zentrale Straßenverbindung zwischen den Städten Kehl und Straßburg mit auch überregionaler Verkehrsfunktion. Die B 28 durchquert die Kehler Kernstadt am Nordrand der Innenstadt.

Für den motorisierten Verkehr besteht zur Zeit keine direkte Anbindung von der Schulstraße auf die B 28. Die Schulstraße führt von der Großherzog-Friedrich-Straße Richtung Nordwesten bis zur Gewerbestraße. Über Haupt- und Kinzigstraße wird dann die Verbindung zur B 28 auf einem Umweg hergestellt.

Die Anbindung der Schulstraße als Ausfahrt auf die B 28 soll die Ausfahrmöglichkeiten aus der Innenstadt entzerren. Heute steht in diesem Bereich nur die Ausfahrt über die Hauptstraße zur Verfügung. Dadurch kommt es oft zu schwierigen Situationen und Rückstaus. Durch die zusätzliche Ausfahrt über die Schulstraße wird der Verkehr entzerrt und der Verkehrsfluss verbessert.

Der Bebauungsplan „Umgestaltung B 28“, der am 18.02.2002 in Kraft getreten ist, hat die Verkehrsneuordnung für alle Verkehrsteilnehmer zum Inhalt. Daneben sind auch Festsetzungen zur Grünordnung und Grüngestaltung wie auch zur Freiflächengestaltung getroffen worden.

Das Konzept der Verkehrslenkung basiert wesentlich auf der Grundidee der Aufspaltung der zwei Fahrtrichtungen und der Einrichtung von insgesamt 4 „U-Turns“, die nach dem Grundprinzip kreisverkehrlicher Situationen den Verkehr geregelt in alle untergeordnete Erschließungsbereiche lenken. Hierzu gehören im Norden die Hafenstraße, die Zu- und Ausfahrten zum Bahnhofsvorplatz und zum ZOB sowie zur Bahnhofstraße und im Süden die Hauptstraße und die Kinzigstraße. Bereits zum damaligen Zeitpunkt bestanden Überlegungen dahingehend, eine weitere Zufahrt von der Schulstraße auf die B 28 zu schaffen.

Der Bereich nordwestliche Schulstraße ist durch erhebliche städtebauliche und funktionale Missstände gekennzeichnet. Das Quartier geriet in eine verkehrliche „Schattenlage“, denn es ist nur relativ umwegig auf engen Innenstadtstraßen anfahrbar, obwohl es direkt an der B 28 liegt. Dieses dürfte der Hauptgrund für die erkennbare wirtschaftliche und städtebauliche Stagnation des Quartiers sein.

Aufgrund der heutigen Eigentumsverhältnisse ist es möglich, einen direkten Anschluss von der Schulstraße an die B 28 herzustellen auch vor dem Hintergrund der im Zusammenhang mit der Realisierung des geplanten Handels- und Dienstleistungszentrums „Nördliche Innenstadt“ notwendigen Verbesserung der Verkehrssituation. Es soll nur das Rechtseinbiegen von der Schulstraße in die B 28 gestattet werden. Der Busverkehr könnte ebenso von der Schulstraße direkt auf die B 28 zum Bahnhof und nicht mehr über Gewerbestraße und Hauptstraße Richtung Bahnhof geführt werden.

## II. Geltungsbereich und Bestand

Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, ist es notwendig, den Geltungsbereich des Bebauungsplans „Umgestaltung B 28“ im Bereich der Schulstraße zu erweitern.

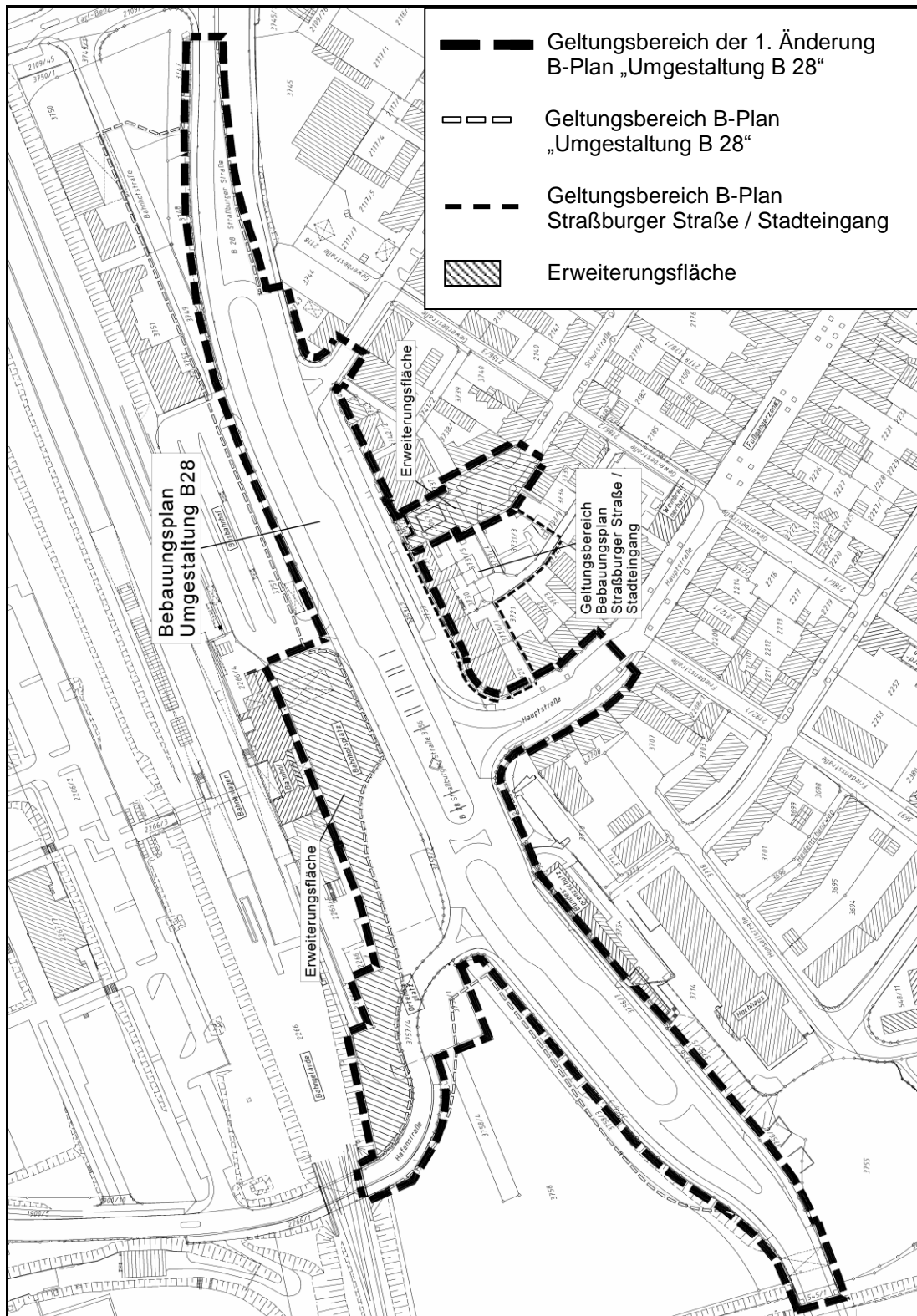


**Abbildung 1: Luftbild  
Bereich Bahnhof / B 28 / nördliche Kernstadt**

Der geplante Erweiterungsbereich nördliche Schulstraße liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Straßburger Straße / Stadteinfahrt“, dessen Flächen mittelfristig neu geordnet und städtebaulich aufgewertet werden sollen. Jedoch befinden sich diese Planungen erst im Vorstadium. Vorrangig soll der Anschluss der Schulstraße an die B 28 ermöglicht werden. Der Teilbereich nördliche Schulstraße wird in die 1. Änderung des Bebauungsplans „Umgestaltung B 28“ aufgenommen.

Weiterhin soll der Bebauungsplan den Gegebenheiten angepasst werden. Im Rahmen der Landesgartenschau „Garten der zwei Ufer / Jardin des Deux Rives“ sind umfangreiche Umbau- und Gestaltungsmaßnahmen nördlich der B 28 durchgeführt worden. U. a. wurde die Hafenstraße zurückgebaut und der Bahnhofsvorplatz neu gestaltet. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans „Umgestaltung B 28“ wird auch in diesem Bereich erweitert.

Das ehemalige Zollhofgelände wird z. Zt. überplant. Es sollen langfristig neue Nutzungen gefunden und die städtebaulichen Missstände behoben werden. Aufgrund der veränderten Gegebenheiten wird der Geltungsbereich im Nordwesten angepasst.



**Abbildung 2: Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplans „Umgestaltung B 28“**

Im Nordosten soll der Geltungsbereich des Bebauungsplans bis zum Radweg zurückgenommen werden. Der Bereich des ZOB wurde bis zum Radweg neu gestaltet. Eine teilweise Einbeziehung des ZOB-Platzes in den

Geltungsbereich ist nicht sinnvoll. Aufgrund der Umbau- und Gestaltungsmaßnahmen des Bahnhofsvorplatzes einschl. ZOB-Bereich wirkt die nördliche Abgrenzung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans „Umgestaltung B 28“ willkürlich. Eine Änderung ist hier sinnvoll, d. h. Einbeziehung des gesamten neu gestalteten Bahnhofsvorplatzes einschl. der Kurzzeitstellplätze.

Die Flächen entlang der Bahnhofstraße sollen im Zusammenhang mit den nördlich angrenzenden Grundstücken neu geordnet werden. Konkrete Planungen liegen zur Zeit noch nicht vor. Hier wird der Geltungsbereich zurückgenommen.

Die Erweiterung bzw. Anpassung des Geltungsbereichs „Umgestaltung B 28“ stellt eine sinnvolle Abgrenzung zum Umbau und zur Gestaltung des Stadtboulevards Straßburger Straße bzw. B 28 dar (s. Abbildung 2).

### III. Vorhandene Planungen / Untersuchungen

#### III.1 Flächennutzungsplan 2004 der Stadt Kehl am Rhein

Die 2. Fortschreibung des Flächennutzungsplans der Stadt Kehl am Rhein ist vom Regierungspräsidium Freiburg am 24.09.2004 Az. 21-2511.1-5 genehmigt worden. Mit der öffentlichen Bekanntmachung am 16.10.2004 wurde die 2. Fortschreibung des Flächennutzungsplans wirksam. Das Planungsgebiet ist im Flächennutzungsplan 2004 als Verkehrsflächen sowie gemischte Bauflächen und Sanierungsgebiet dargestellt. Die 1. Änderung des Bebauungsplans ist insoweit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

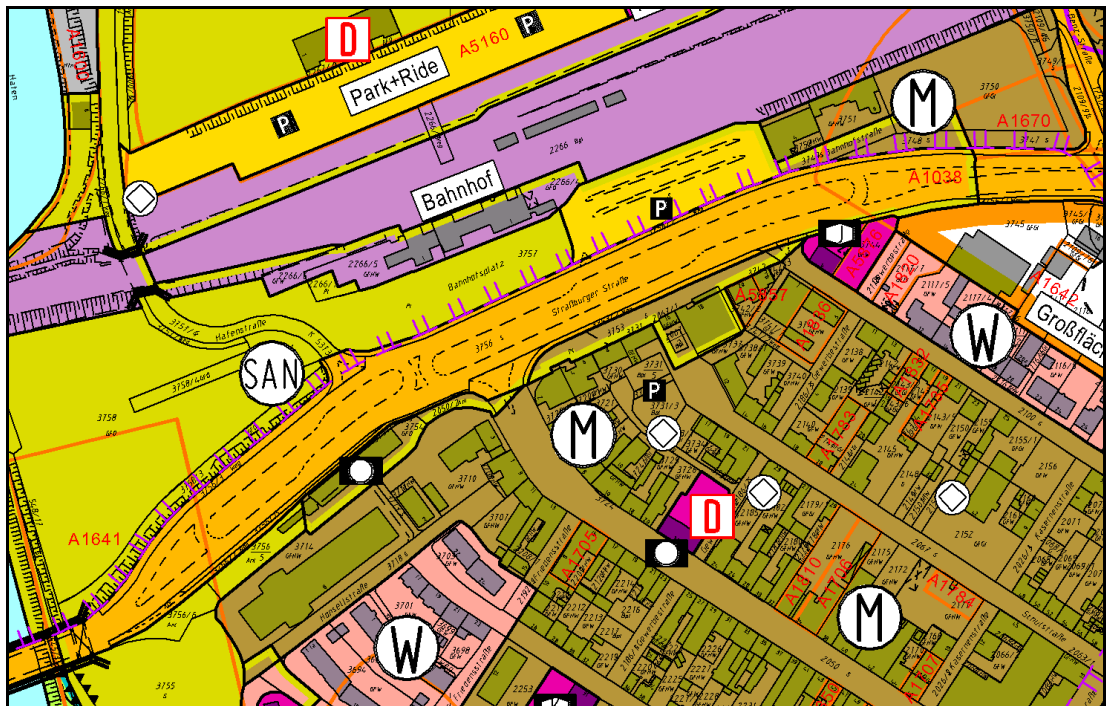
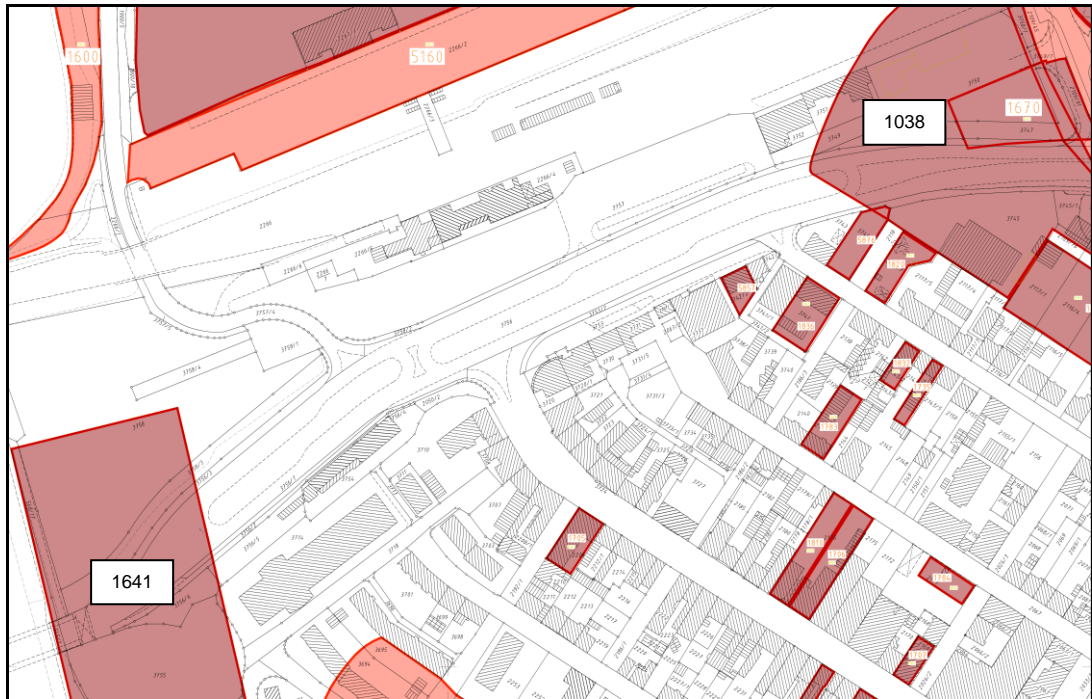


Abbildung 3: Auszug aus dem Flächennutzungsplan 2004  
Bereich Bahnhof / B 28 / nördliche Kernstadt

### III.2 Altlasten

Im Rahmen der flächendeckenden historischen Erhebung altlastenverdächtiger Flächen wurden im Planungsgebiet folgende Verdachtsfläche festgestellt.

Im westlichen Bereich des Planungsgebietes befindet sich der Altstandort Nr. 3170-1641, Flächen des ehemaligen Betriebswerks Kehl der MBE.



**Abbildung 4: Altlastenverdachtsflächen**

Vom Ing.-Büro Roth & Partner GmbH liegt hierfür eine weiterführende Historische Untersuchung des Altstandortes vom 12.08.2004 vor, um ein möglichst umfassendes Bild über den Standort und die möglicherweise vorhandenen Gefahrenpotenziale zu erhalten. Im nördlichen Bereich befanden sich lediglich Gleisanlagen. Gefährdungspotenziale sind hieraus nicht erkennbar, d. h. der nördliche Bereich, der auch das Planungsgebiet darstellt, hat keine altlastenrelevante Bedeutung. Es besteht hier kein weiterer Handlungsbedarf.

Einen weiteren Altstandort stellt das ehemalige Gaswerk Kehl (Objekt-Nr. 3170-1038) dar. Vom Landratsamt Ortenaukreis, Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz, wurde im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens „Umgestaltung B 28“ mitgeteilt, dass die Kenntnisse über den Altstandort nicht ausreichend seien. Es wurde folgendes abgestimmt:

1. Es besteht weiterer Handlungsbedarf. Für den Fall, dass das für die Sanierung angestrebte Verfahren, nämlich, dass sich die im Boden enthaltenen Schadstoffe auf natürliche Art abbauen bzw. dass ein natürlicher Rückhalt gegeben ist, nicht zur Anwendung kommen kann, ist die Eingrenzung des Altlastenbereichs durch Spundwände erforderlich.
2. Eine vorgezogene präventive Spundwandmaßnahme im Bereich der neuen Straßentrassen hält die Stadt Kehl nicht für angemessen.
3. Im Bebauungsplan ist die Fläche gekennzeichnet.

Am 24.08.2004 ist zwischen der Stadt Kehl, der BRD (Bundesstraßenverwaltung) und dem Land Baden-Württemberg (vertreten durch das LRA Ortenaukreis) ein öffentlich-rechtlicher Vertrag geschlossen worden, der die gemeinsame Durchführung einer integralen hydraulischen Grundwassersicherungsmaßnahme im Bereich des Altstandortes „Ehem. Gaswerk Kehl / Ehem. Teerölproduktfabrik Kehl“ zum Zwecke der Abwehr von Gefahren für das Grundwasser zum Inhalt hat. Die Abwicklung der Maßnahmen zur Installation und Betrieb der Grundwassersicherungsanlage erfolgt federführend durch die Stadt Kehl.

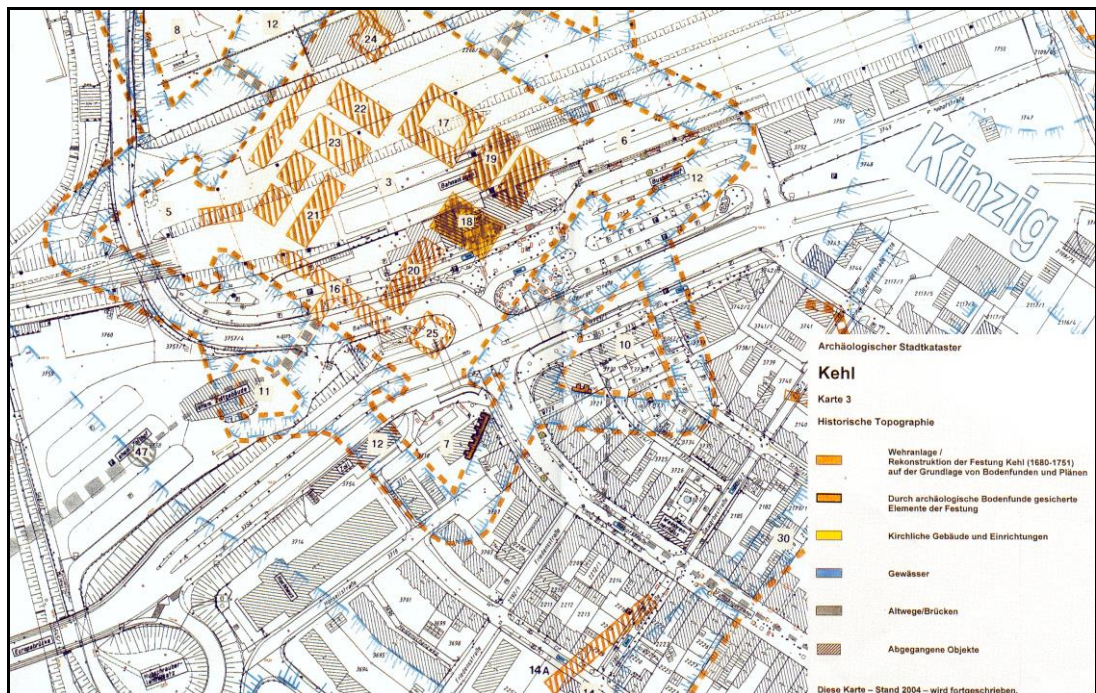
Die Altlastenbereiche werden durch die 1. Änderung des Bebauungsplans „Umgestaltung B 28“ nicht berührt.

### **III.3 Denkmalschutz**

Bei Bauarbeiten im Stadtgebiet wurden in durchschnittlich 2 m unter heutigem Gelände Fundamente der Festungsbauwerke angetroffen. Die Überreste der Festung belegen, dass diese seinerzeit bis dicht über die Wassergrenze abgebrochen wurden. Dies entspricht annähernd dem heutigen durchschnittlichen Grundwasserspiegel von +/- 135 m ü. NN. Nach bisherigem Kenntnisstand liegen die Abbruchkanten der ehemaligen Bauwerke und die barocke Oberfläche bei ca. 136,0 m ü. NN.

Die bestehenden Geländehöhen im Bereich nördliche Schulstraße / B 28 über den ehem. Festungsanlagen liegen bei ca. 138,25 bis 138,65 m ü. NN, d. h. es ist mit einer Überdeckung über den zu erwartenden Bauresten der Festung von mehr als 2 m zu rechnen.

Zur besseren Erfassung der historischen Strukturen der Festung wurde versucht, eine Überlagerung des Katasterplans der Stadt Kehl mit historischen Plänen herzustellen. Zentrales Anliegen war die exakte Lokalisierung der abgegangenen Festungswerke.



**Abbildung 5: Rekonstruktion der Festung Kehl**

Im Archäologischen Stadtkataster Baden-Württemberg werden archäologisch relevante Bereiche dargestellt. Der Bestand- und Befundschutz wird in zwei Abstufungen festgelegt (s. Abbildung 6). Es werden verschiedene Wertigkeiten des Bestand- und Befundschutzes unterschieden:

Bestandschutz bedeutet Erhalt des Aufgehenden;

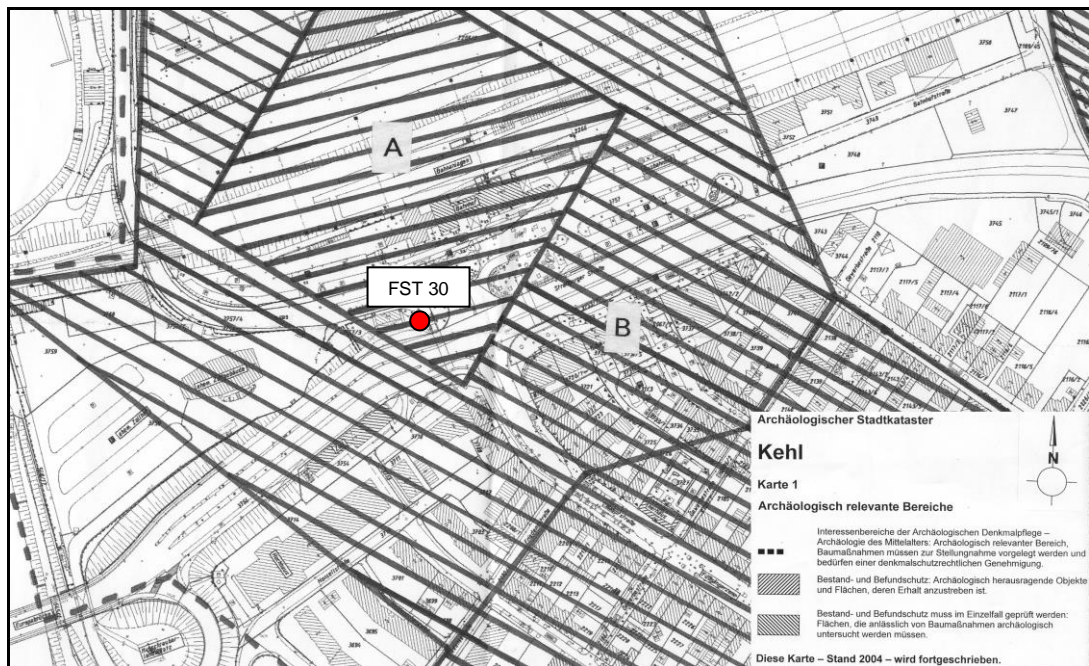
Befundschutz bedeutet Erhalt der archäologischen Substanz im Boden.

Im Bereich A ist der Schutz des Bestandes und der Befunde anzustreben. Alle Bodeneingriffe sind mit der Denkmalschutzbehörde abzustimmen. Innerhalb des Bereichs B muss der Bestand- und Befundschutz im Einzelfall geprüft werden. Einzelne Flächen müssen gegebenenfalls vor Baumaßnahmen archäologisch untersucht werden.

Die denkmalpflegerischen Erhaltungsvorstellungen sind als Grundlage für den Abwägungsprozess zu verstehen. Die Baumaßnahmen müssen der Archäologischen Denkmalpflege zur Stellungnahme vorgelegt werden und bedürfen einer denkmalschutzrechtlichen Genehmigung.

Der Archäologische Stadtkataster Baden-Württemberg soll als qualifizierte Planungsunterlage bereits bei der Aufstellung von Bebauungsplänen behilflich sein. Durch die Ausweisung archäologisch relevanter Bereiche werden diejenigen Areale einer Stadt gezeigt, in denen bei Bodeneingriffen mit Bodendenkmalen zu rechnen ist und daher eine frühzeitige Kontaktaufnahme mit der Archäologischen Denkmalpflege notwendig wird.





**Abbildung 6: Archäologisch relevante Bereiche**

### III.4 Verkehr

#### Stellungnahme der Planungsgruppe KÖLZ vom 31.05.2005 zur beabsichtigten Weiterführung der Schulstraße bis zur B 28

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum geplanten Neubauvorhaben „Nördliche Innenstadt“ wurde eine mögliche Weiterführung der Schulstraße bis zur B 28 erörtert, insbesondere im Hinblick auf die vorgesehene funktionale und räumliche Komplettierung der Randzone der Kehler Innenstadt im Bereich zwischen B 28, Lägertangente, Kinzigstraße und Marktstraße.

Vor diesem Hintergrund liegt die Stellungnahme vom 31.05.2005 der Planungsgruppe KÖLZ zur Weiterführung der Schulstraße bis zur B 28 vor, wobei insbesondere folgende Fragestellungen von Bedeutung waren:

- Welche verkehrlichen Konsequenzen ergeben sich für die Schulstraße bei einer Weiterführung bis zur B 28, wobei davon ausgegangen wird, dass im Bereich des Knotenpunktes B 28 / Schulstraße als Fahrtbeziehung dann lediglich das Rechtseinbiegen von der Schulstraße in die B 28 möglich ist?
- Inwieweit wird durch die o.g. Netzergänzung das übrige relevante innerstädtische Verkehrssystem entlastet (u. a. Hauptstraße)?

Auf der Grundlage der vorhandenen Verkehrsdaten wurde zur Ermittlung des Verlagerungspotenzials bei einer Weiterführung der Schulstraße bis zur B 28 eine entsprechende Verkehrsumlegung durchgeführt. Das überschlägige Verlagerungspotenzial wurde für den Prognosehorizont 2020 ermittelt.

Folgendes Netzprinzip bzw. folgende Netzkonstellation wurde zugrunde gelegt:

- Status Quo, modifiziert durch:
- Schließung der Kasernenstraße im Bereich zwischen Am Lager und Kinzigstraße für den Kfz-Verkehr.
- Weiterführung der Schulstraße bis zur B 28, wobei lediglich das Rechts-einbiegen von der Schulstraße in die B 28 möglich ist.

Für die verlängerte Schulstraße ist dann im Bereich zwischen B 28 und der Gewerbestraße überschlägig von einer Prognosebelastung an einem „Normalwerktag“ von ca. 2.500 Kfz/24 h auszugehen. Davon sind etwa 2.300 Kfz/24 h dem von der Schulstraße nach rechts in die B 28 einbiegenden Verkehr zuzuordnen.

Da sich bei einer Anbindung der Schulstraße an die B 28 zwangsläufig ein Teil der Verkehrsteilnehmer aus Richtung Innenstadt entsprechend anders vorsortiert, ist für den Bereich Schulstraße zwischen Gewerbestraße und Kasernenstraße prognostisch mit einer überschlägigen Zunahme der Verkehrsbelastung von ca. +400 Kfz/24 h bis ca. +500 Kfz/24 h zu rechnen.

Insgesamt bleibt festzustellen, dass die Anbindung der Schulstraße an die B 28 (ausschließlich Rechtseinbiegen) in jedem Fall eine entsprechende verkehrliche Wirksamkeit aufweist und damit gleichzeitig auch zur Entflechtung der innerstädtischen Verkehrsströme beiträgt.

#### **IV. Planinhalt**

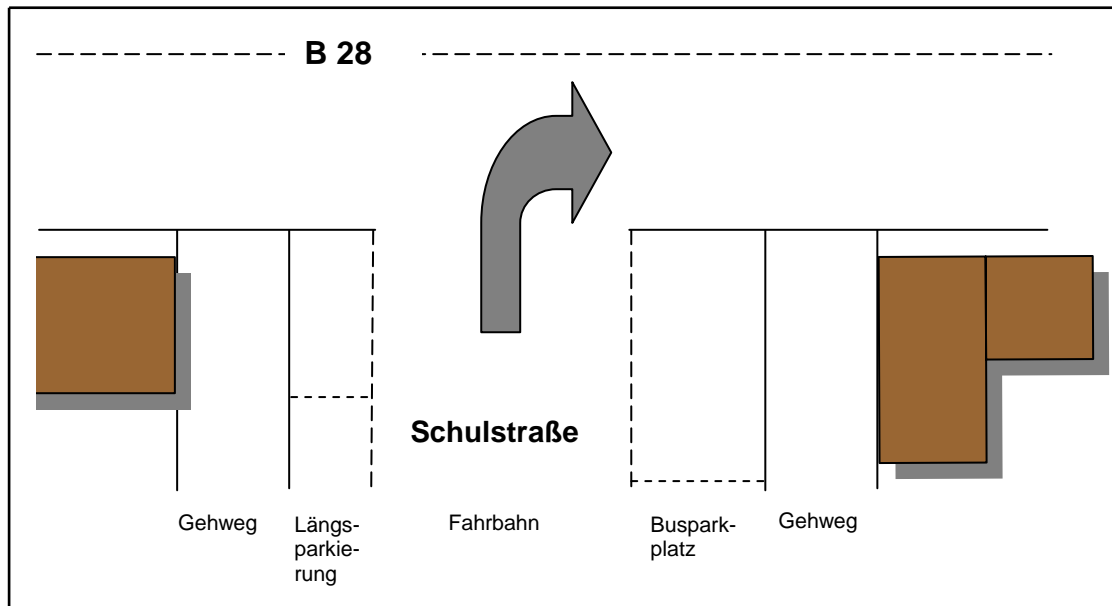
Die 1. Änderung des Bebauungsplans „Umgestaltung B 28“ hat zum Ziel:

- Schaffung eines Anschlusses von der Schulstraße an die B 28
- Verbesserung der Verkehrssituation
- Anpassung des Geltungsbereichs an die Gegebenheiten
- Freihaltefläche für die TRAM

Mit der 1. Änderung des Bebauungsplans soll vorrangig die Anbindung der Schulstraße an die B 28 ermöglicht werden. Die Verbesserung der Verkehrssituation schafft die Voraussetzungen für städtebauliche Entwicklungen im Quartier Schulstraße, das durch Nutzungsmängel und gestalterische Missstände gekennzeichnet ist. Mittelfristig sollen die Flächen neu geordnet und städtebaulich aufgewertet werden.

Geplant ist der Ausbau der Schulstraße mit einer Fahrbahnbreite von ca. 4,5 m (nur stadtauswärts zu befahren) sowie einer 1 m breiten Sonderspur für die Reisebusse (max. 15 m lang) und beidseitigen etwa 2,5 m breiten Gehwegen. Ebenfalls sind vorgesehen Parkplätze in Längsparkierung sowie ein Busparkplatz für Reisebusse. Die Sonderspur soll den gleichen

Straßenbelag wie die Busbucht aufweisen, um eine Abgrenzung zur «normalen» Fahrbahn zu erreichen.



**Abbildung 7: Skizze Verkehrsflächen**

Nördlich der B 28 ist eine Freihaltetrasse für die TRAM vorgesehen. Mit der TRAM Strasbourg - Kehl ist eine grenzüberschreitende Straßenbahnlinie geplant, die auf eigenem Fahrweg zwischen Straßburg und Kehl verkehren soll. Vorgesehen ist, die TRAM bis zum Marktplatz der Stadt Kehl zu führen und an den regionalen Nahverkehr anzubinden.

## **V. Ver- und Entsorgungsleitungen**

Im Geltungsbereich der 1. Änderung befinden sich Versorgungsleitungen der Technischen Dienste Kehl. Neben der Beseitigung der Hausversorgungsleitungen des abgebrochenen Bürogebäudes sind die Ver- und Entsorgungsleitungen zu erneuern. Die Wasserversorgungsleitung DN 125 GGG wird im Zuge der Realisierung des Anschlusses der Schulstraße an die B 28 durch die Technischen Dienste entsprechend des Straßenverlaufs begradigt bzw. neu verlegt.

Ebenso werden im Zuge der Umgestaltungsmaßnahmen Veränderungen an Versorgungsanlagen des E-Werks Mittelbaden erforderlich.

# **Umweltbericht**

**zur 1. Änderung des  
Bebauungsplans „Umgestaltung B 28“  
in Kehl-Stadt**

## **1 Rechtsgrundlagen**

Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind gemäß § 1 Abs.6 Nr. 7 BauGB die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen. Dazu ist gemäß § 2 Abs. 4 BauGB eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden.

Gemäß § 2a BauGB hat die Gemeinde im Aufstellungsverfahren dem Entwurf des Bauleitplans eine Begründung beizufügen. Der Umweltbericht bildet einen gesonderten Teil der Begründung. Die Umweltprüfung bezieht sich auf das, was nach jetzigem Wissensstand und allgemein anerkannten Prüfmethode sowie nach Inhalt und Detaillierungsgrad des Bebauungsplans in angemessener Weise geprüft werden kann. Das Ergebnis der Umweltprüfung ist bei der Abwägung zu berücksichtigen.

Die Methodik der Umweltprüfung orientiert sich grundsätzlich an der klassischen Vorgehensweise innerhalb einer Umweltverträglichkeitsstudie unter besonderer Berücksichtigung der Anlage zu § 3 Abs. 4 und § 2a BauGB. Dabei werden die Schutzgüter und ihre Bewertungen mit den jeweiligen projektspezifischen Auswirkungen und deren Wirkungsintensität überlagert und die daraus resultierenden Konflikte bewertet und dargestellt.

## **2 Ziele und Zweck der Planung**

Mit der 1. Änderung des Bebauungsplans soll vorrangig die Anbindung der Schulstraße an die B 28 ermöglicht werden. Der Bereich nordwestliche Schulstraße weist erhebliche städtebauliche und funktionale Missstände auf. Das Quartier ist schwer zu erreichen, obwohl er direkt an der B 28 liegt, d. h., für den motorisierten Verkehr besteht zur Zeit keine direkte Anbindung von der Schulstraße an die B 28. Die Schulstraße führt von der Großherzog-Friedrich-Straße Richtung Nordwesten bis zur Gewerbestraße. Über Haupt- und Kinzigstraße wird dann die Verbindung zur B 28 hergestellt.

Im Zuge der Realisierung „Innenstadt-Nord“ wird eine Änderung der Verkehrsführung im nördlichen Bereich der Kernstadt erforderlich. Geplant ist, die für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) und ÖPNV bisher nicht erreichbare Verbindung Schulstraße - B 28 direkt herzustellen, wobei nur das Rechtseinbiegen von der Schulstraße in die B 28 vorgesehen ist.

Mit der TRAM Strasbourg - Kehl ist eine grenzüberschreitende Straßenbahnlinie geplant, die auf eigenem Fahrweg zwischen Straßburg und Kehl verkehren soll. Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, ist nördlich der B 28 eine Freihaltetrasse für die TRAM vorgesehen.

Weiterhin soll der Bebauungsplan den Gegebenheiten angepasst werden, d. h. Erweiterung bzw. Anpassung des Geltungsbereichs der 1. Änderung des Bebauungsplans „Umgestaltung B 28“.

### **3 Merkmale des Vorhabens**

Der Bebauungsplan „Umgestaltung B 28“, der am 18.02.2002 Rechtskraft erhielt, hat die Verkehrsneuordnung für alle Verkehrsteilnehmer zum Inhalt. Daneben sind auch Festsetzungen zur Grünordnung und Grüngestaltung wie auch zur Freiflächengestaltung getroffen worden.

Der Erweiterungsbereich Schulstraße liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Straßburger Straße / Stadteinfahrt“, dessen Flächen mittelfristig neu geordnet und städtebaulich aufgewertet werden sollen. Jedoch befinden sich diese Planungen erst im Vorstadium. Vorrangig soll der Anschluss der Schulstraße an die B 28 ermöglicht werden, um eine Verbesserung der Verkehrssituation zu erreichen, wobei nur das Rechtseinbiegen in die B 28 möglich sein soll.

In der heutigen Situation konzentriert sich der aus der Stadt ausfahrende Verkehr auf die Gewerbe- und Hauptstraße. Die Gewerbestraße ist sehr eng und in der Hauptstraße ergibt sich, da noch andere Verkehre dazukommen, eine Verkehrskonzentration mit häufigen sehr unübersichtlichen Situationen und Staus. Außerdem ist die Verkehrssituation des gesamten Bereichs äußerst störanfällig, weil es keine Ausweichmöglichkeiten gibt. Durch das zusätzliche Angebot über die Schulstraße direkt auf die B 28 auszufahren, wird diese Situation entzerrt und die Staugefahr künftig, wenn nicht total vermieden, so doch sehr stark vermindert. Das wird auch zu Verbesserungen im Umweltbereich führen, weil sich der Verkehrsfluss verbessern wird. Andererseits entspricht die Belastung der Schulstraße mit 2.500 Kfz/Tag der Belastung einer Wohnsammelstraße, was absolut vertretbar ist.

### **4 Planungsalternativen**

Die 1. Änderung des Bebauungsplans „Umgestaltung B 28“ bezieht sich auf den beplanten Innenbereich (B-Plan „Umgestaltung B 28“ und Teil des B-Plans „Straßburger Straße / Stadteinfahrt“). Im Geltungsbereich der B-Plan-Änderung soll vorrangig eine direkte Anbindung von der Schulstraße auf die B 28 ermöglicht werden. Dafür ist der vorhandene „Rothenberger-Pavillon“ abzurechen, so dass eine Baulücke von ca. 15 m Breite entsteht. Das reicht aus, um die Schulstraße bis an die B 28 zu verlängern.

Durch die B 28 bestehen bereits erhebliche Vorbelastungen an Verkehrsimmissionen. Mit dem Umbau dieser Straße in den Jahren 2002/2003 zum „Stadtboulevard“ erfuhr dieser Bereich eine städtebauliche Aufwertung. Die verkehrsfunktionalen Aufgaben dieses Straßenabschnitts bestehen nicht nur in der reibungslosen und umweltverträglichen Verkehrsführung des Ost-West-Verkehrs zwischen Deutschland und Frankreich, sondern insbesondere auch in der Funktion als Verkehrsverteiler in das südliche Stadtzentrum und in die nördlich gelegenen Stadtbereiche und Hafenanlagen. Der Anschluss der Schulstraße an die B 28 ist auch vor dem Hintergrund der im Zusammenhang mit der Realisierung des geplanten Handels-

und Dienstleistungszentrums „Nördliche Innenstadt“ notwendigen Verbesserung der Verkehrssituation des gesamten Bereichs zu sehen.

Mit der TRAM Strasbourg - Kehl ist eine grenzüberschreitende Straßenbahnlinie geplant, die auf eigenem Fahrweg zwischen Straßburg und Kehl verkehren soll. Vorgesehen ist, die TRAM bis zum Markplatz Kehl zu führen und an den regionalen Nahverkehr anzubinden. Die Freihaltetrasse ist nördlich der B 28 vorgesehen.

Durch die TRAM kann der grenzüberschreitende öffentliche Personennahverkehr verbessert und die verkehrsbedingten Umweltbelastungen reduziert werden.

### **Nullvariante**

Der Bereich nordwestliche Schulstraße ist durch erhebliche städtebauliche und funktionale Missstände gekennzeichnet. Das Quartier kann nur auf Umwegen angefahren werden, obwohl es direkt an der B 28 liegt.

Die benötigte Fläche für den Anschluss ist bebaut und durch eine nahezu vollständige Versiegelung gekennzeichnet. Diese Nutzungen bringen mit sich, dass sich weder Vegetation noch nennenswerte Tierarten ansiedeln. Vernetzungspotenzial ist ebenfalls nicht vorhanden.

Bei Nichtdurchführung der Planung wird bis auf den heute schon bestehenden Parkplatzsuchverkehr kein zusätzlicher Verkehr im nordwestlichen Bereich der Schulstraße entstehen, d. h. es sind in diesem Bereich keine zusätzlichen Verkehrsimmissionen zu erwarten. Eine Verbesserung der Verkehrssituation des Gesamtbereiches ist bei der Nullvariante jedoch nicht möglich.

Die Freihaltetrasse der TRAM soll zum gegenwärtigen Zeitpunkt die beabsichtigte Verkehrsinfrastruktur sichern helfen. Bei Realisierung der TRAM wird ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen sein. Negative Auswirkungen sind aufgrund der Freihaltetrasse nicht zu erwarten.

## **5 Beschreibung und Bewertung der Umwelt und ihrer Bestandteile**

Gemäß § 2a Abs. 1 Nr. 2 BauGB sind im Umweltbericht die auf Grund der Umweltprüfung ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes darzulegen.

### **5.1 Schutzgut Mensch**

Das Schutzgut Mensch ist im Planungsgebiet bzw. im Einwirkungsbereich der Planung insbesondere durch Verkehrsimmissionen betroffen. Die angrenzenden Bereiche sind als Mischgebiet ausgewiesen, in denen sich auch Wohnnutzungen befinden.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum geplanten Neubauvorhaben „Nördliche Innenstadt“ vom April 2005 wurde eine mögliche Weiterführung

der Schulstraße bis zur B 28 erörtert, insbesondere im Hinblick auf die vorgesehene funktionale und räumliche Komplettierung der Randzone der Kehler Innenstadt (s. Begründung, Pkt. III.4).

Am Donnerstag, den 09.06.2005 hat zwischen 15.00 und 19.00 Uhr eine Verkehrszählung im Bereich der Schulstraße stattgefunden (Ergebnisse im Anhang). Auf der Grundlage der vorhandenen Verkehrsdaten wurde zur Ermittlung des Verlagerungspotenzials bei einer Weiterführung der Schulstraße bis zur B 28 eine entsprechende Verkehrsumlegung durchgeführt. Das überschlägige Verlagerungspotenzial wurde für den Prognosehorizont 2020 ermittelt.

Für den nordwestlichen Bereich der Schulstraße ist dann im Bereich zwischen B 28 und der Gewerbestraße überschlägig von einer Prognosebelastung von ca. 2.500 Kfz/24 h auszugehen („Normalwerktag“). Davon sind ca. 2.300 Kfz/24 h dem von der Schulstraße nach rechts in die B 28 einbiegenden Verkehr zuzuordnen.

Da sich bei einer Anbindung der Schulstraße an die B 28 zwangsläufig ein Teil der Verkehrsteilnehmer aus Richtung Innenstadt entsprechend anders vorsortiert, ist für den Bereich Schulstraße zwischen Gewerbestraße und Kasernenstraße prognostisch mit einer überschlägigen Zunahme der Verkehrsbelastung von ca. +400 Kfz/24 h bis ca. +500 Kfz/24 h zu rechnen.

Grenzwerte einer zumutbaren Belastung der Menschen durch Verkehrslärm werden durch die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) festgesetzt.

Die Verkehrslärmschutzverordnung ist als eine Verordnung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) als ein „einschlägiges Fachgesetz“ anzusehen. Nach dieser Verordnung werden Maßnahmen erforderlich, wenn in einem MI-Gebiet die Werte von tags 64 dB(A) und nachts 54 dB(A) überschritten werden.

### **Bewertung**

Durch den Anschluss an die B 28 ist im nördlichen Bereich der Schulstraße mit zusätzlichen Lärmbelastigungen und Luftverschmutzung durch Abgase zu rechnen.

Die Problematik des Verkehrslärms wurde in einer ersten Grobanalyse untersucht, mit dem Ergebnis, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiet nicht überschritten werden. Nur beim Gebäude Schulstraße 16 wird tagsüber der Grenzwert von 64 dB(A) gerade erreicht, jedoch nur im Erdgeschoss, in dem sich ein Restaurant befindet. Im 1. Obergeschoss, in dem Wohnnutzung untergebracht ist, liegt der Wert bei 63 dB(A). Die Mittelungspegel sind dem Anhang zu entnehmen.

Durch den Anstieg des Verkehrsaufkommens ergibt sich eine theoretische Erhöhung des Unfallrisikos durch die Zufahrtsmöglichkeit auf die B 28. Vor allem das sofortige Überwechseln auf die linke Seite um in den Turn nach



Straßburg einzubiegen wird nicht immer ganz einfach sein. Dieses würde gerade für Busse gelten, wenn sie hier verkehren sollten.

Vom Verkehrsplaner Dipl.-Ing. H.-J. Hennig wurde ein Sicherheits-Audit gemäß ESAS durchgeführt. Dem Audit-Bericht „Schulstraße / B 28 in Kehl“ vom 31.01.2006 ist zu entnehmen, dass sich vor allem zwei Problembereiche ergeben haben, nämlich die Querschnittsgestaltung der Schulstraße und die Sichtverhältnisse im Kreuzungsbereich Schulstraße / B 28. Grundsätzlich ist die Verkehrssicherheit an der neuen Einmündung auch ohne Ampel gegeben. Verkehrswidriges Parken auf dem Radweg der B 28 bzw. im Seitenstreifen entlang der B 28 führt zu Beeinträchtigungen der Sichtverhältnisse. Im Zuge der Erschließungsplanung werden alle erforderlichen Planungen und Maßnahmen wie z. B. Beschilderung, Bodenmarkierungen, Ampelphasen etc. getroffen.

Die Konfliktpunkte konnten bei einem Abstimmungsgespräch am 24.02.2006 weitestgehend ausgeräumt werden.

Das künftige zusätzliche Verkehrsaufkommen kann insgesamt ohne nennenswerte Beeinträchtigungen bzw. Störungen des Verkehrsablaufs bewältigt werden.

Die Anbindung der Schulstraße an die B 28 (ausschließlich Rechtseinbiegen) weist in jedem Fall eine entsprechende verkehrliche Wirksamkeit auf und trägt damit gleichzeitig auch zur Entflechtung der innerstädtischen Verkehrsströme bei.

## **5.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen**

Das Planungsgebiet liegt im städtischen Raum. Es ist komplett anthropogen beeinflusst. Im Bereich der nordwestlichen Schulstraße befinden sich keine nennenswerten Grünbestände. Von den vorhandenen Großbäumen, die sich an der Schulstraße befinden, werden 1 Zeder und 1 Platane entfallen.

### **Bewertung**

Gem. § 21 Abs. 2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) gibt es im beplanten Innenbereich nach § 30 und § 34 BauGB keinen naturschutzrechtlichen Eingriff. Jedoch sollen aus gestalterischen Gesichtspunkten an geeigneter Stelle Baumpflanzungen vorgenommen werden.

## **5.3 Schutzgut Klima und Luft**

Für das Planungsgebiet liegen keine konkreten Daten zur lufthygienischen Situation vor. Es ist jedoch von einer innerstädtischen Belastungssituation durch Verkehrsemissionen (Abgase und Feinstäube) und z. T. auch durch Hausbrand auszugehen.

Vorhandene Immissionen gehen in Hinblick auf Luftschadstoffe tendenziell durch den Einsatz innovativer Techniken bei den Kraftfahrzeugen und den Heizungssystemen zurück.

Die natürlichen Funktionen wie die Durchlüftungs- und die Luftreinigungsfunktion sind in dem Planungsgebiet nur von untergeordneter Bedeutung, da diese Flächen weder in einem wichtigen Belüftungskorridor liegen, noch aufgrund von umfangreichen Gehölzbeständen eine besondere Funktion zur Luftreinhaltung übernehmen.

#### **Bewertung**

Die Planung findet auf einer Fläche statt, die bereits durch Bebauung und umfangreiche Versiegelung gekennzeichnet ist, so dass durch die Herstellung des Straßenanschlusses nur geringe Beeinträchtigungen der lokalen Klimaverhältnisse gegenüber dem Ausgangszustand zu erwarten sind. Diese sind örtlich begrenzt und haben keine erheblichen Auswirkungen auf die Umgebung.

Die lufthygienische Situation wird sich durch das erhöhte Verkehrsaufkommen im nördlichen Bereich der Schulstraße geringfügig verändern, was aber keine signifikanten Veränderungen der großräumigen Luftbelastungen zur Folge haben wird.

#### **5.4 Schutzgut Landschafts- und Ortsbild**

Das Planungsgebiet befindet sich im innerstädtischen Bereich, das bereits vollständig bebaut ist und auch vollständig genutzt wird. Das Ortsbild wird geprägt durch die B 28, die seit dem Umbau eine gestalterische Aufwertung erfuhr und die Aufenthalts- und Gestaltqualität dieses wichtigen öffentlichen Stadtraumes wesentlich verbessert hat.

Der Bereich der nordwestlichen Schulstraße ist durch erhebliche städtebauliche und funktionale Missstände gekennzeichnet, deren Flächen mittelfristig neu geordnet und städtebaulich aufgewertet werden sollen.

#### **Bewertung**

Landschaft im Sinne einer natürlichen Landschaft ist durch die Planung nicht betroffen, da es sich um die Überplanung eines innerstädtischen Bereichs handelt. Langfristig soll ein städtebaulicher Missstand beseitigt werden. Ein erster Schritt ist der Anschluss der Schulstraße an die B 28, der die Verkehrssituation neu ordnen und verbessern soll.

Der Anschluss der Schulstraße an die B 28 hat keine negativen Auswirkungen auf das Stadtbild. Durch den Abriss des Pavillons stellt die Planung eher eine Aufwertung gegenüber dem Ausgangszustand dar.

#### **5.5 Schutzgut Boden**

Der Boden im Planungsgebiet ist durch Versiegelung und Überbauung anthropogen stark überprägt. Natürliche oder naturnahe Bodengefüge sind kaum mehr vorhanden.

Im Rahmen der flächendeckenden historischen Erhebung altlastenverdächtiger Flächen wurden im Planungsgebiet folgende Verdachtsfläche festgestellt:

Im westlichen Bereich des Planungsgebietes befindet sich der Altstandort Nr. 3170-1641, Flächen des ehemaligen Betriebswerks Kehl der MBE (s. Begründung, Pkt. III.2). Weitere Untersuchungen des Altstandortes haben ergeben, dass hier kein weiterer Handlungsbedarf besteht.

Einen weiteren Altstandort stellt das ehemalige Gaswerk Kehl (Objekt-Nr. 3170-1038) dar. Eine Beurteilung der Verunreinigungen durch die Bewertungskommission Altlasten des Landes Baden-Württemberg am 16.01.2003 hat ergeben, dass ein Sanierungserfordernis durch Hydraulische Sicherung oder Monitored Natural Attenuation besteht. Jedoch werden die Abstromfahnen beobachtet. Bleiben diese konstant, dann ist kein Sanierungsverfahren erforderlich. Vergrößern sich die Abstromfahnen, dann ist ein geeignetes Sanierungsverfahren durchzuführen.

Am 24.08.2004 ist zwischen der Stadt Kehl, der BRD (Bundesstraßenverwaltung) und dem Land Baden-Württemberg (vertreten durch das LRA Ortenaukreis) ein öffentlich-rechtlicher Vertrag geschlossen worden, der die gemeinsame Durchführung einer integralen hydraulischen Grundwassersicherungsmaßnahme im Bereich des Altstandortes „Ehem. Gaswerk Kehl / Ehem. Teerölproduktfabrik Kehl“ zum Zwecke der Abwehr von Gefahren für das Grundwasser zum Inhalt hat. Die Abwicklung der Maßnahmen zur Installation und Betrieb der Grundwassersicherungsanlage erfolgt federführend durch die Stadt Kehl.

#### Kampfmittelbeseitigung

Eine Luftbildauswertung zwecks militärischer Altlastenerkundung durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg ergab die Einstufung des gesamten Plangebiets als Kampfmittelverdachtsfläche. Auf der Fläche ist Artilleriebeschuss bzw. starker Artilleriebeschuss erkennbar, auch weitere Kampfmittel können nach jetzigem Kenntnisstand nicht ausgeschlossen werden. Somit sind weitere Maßnahmen erforderlich. Vor Baubeginn muss der Investor das Gelände von entsprechenden Experten absuchen und eventuell gefundene Kampfmittel bergen und abtransportieren lassen.

#### Bewertung

Die Bodenverhältnisse sind im gesamten Planungsgebiet durch Versiegelung vorbelastet. Durch die Planung wird das Schutzgut Boden somit nicht erheblich beeinflusst.

Die im Osten des Planungsgebietes vorhandenen Altlastenverdachtsflächen werden durch den Anschluss an die B 28 nicht tangiert. Weitere Kontrollmaßnahmen sind vertraglich geregelt.

### **5.6 Schutzgut Wasser**

Im Planungsgebiet liegen keine Oberflächengewässer. Die Oberflächenentwässerung der Flächen erfolgt im Mischsystem über die Einspeisung in das vorhandene umliegende Kanalnetz.

### **Bewertung**

Auf den nicht versiegelten Flächen besteht in geringem Maße die Möglichkeit der Grundwasserneubildung. Das Schutzgut Wasser wird voraussichtlich nicht oder nur wenig erheblich durch die Planung beeinflusst.

## **5.7 Kultur und Sachgüter**

Nach dem vom Landesdenkmalamt herausgegebenen archäologischen Stadtkatasters Kehl liegt das Planungsgebiet innerhalb des Interessenbereichs der archäologischen Denkmalpflege.

Im Bereich Straßburger Straße / Bahnhofstraße besteht Bestand- und Befundschutz für archäologisch herausragende Flächen und Objekte, deren Erhalt anzustreben ist. Der größte Teil des Planungsgebietes ist festgelegt als Bestand- und Befundschutz, der im Einzelfall geprüft werden muss, d. h., es handelt sich um Flächen, die anlässlich von Baumaßnahmen archäologisch untersucht werden müssen.

Bei der archäologischen Fundstelle FST 30 (Bahnhofstraße 1) handelt es sich um Reste der so genannten Weinbrennerstadt, die in den 1950er Jahren städtebaulich umgestaltet wurde. Diese Strukturen besitzen dokumentarischen Wert. Die Planung greift nicht in diesen Bereich ein.

Im Bahnhofsbereich und dem nordwestlichen Rand der „Weinbrennerstadt“ befinden sich die bastionäre Befestigung und Gräben der Festung Kehl. Bei den im Untergrund liegenden Überresten der Festungsbauwerke handelt es sich um Kulturdenkmale nach § 2 DSchG.

Auf der Grundlage der Bauakten ist eine Bodeneingriffskarte erstellt worden. Die Bodeneingriffe wurden in drei nach der Tiefe definierten Kategorien kartiert. Der zu entfernende Pavillon ist der Kategorie 0-1 m zugeordnet.

### **Bewertung**

Bei den bestehenden Geländehöhen im Planungsgebiet ist mit einer Überdeckung über den zu erwartenden Bauresten der Festung von mehr als 2 m zu rechnen.

Baumaßnahmen sind mit der Denkmalschutzbehörde abzustimmen.

## **5.8 Zusammenfassung der Wechselwirkungen**

Die Untersuchung bzw. Darstellung von Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern dient der übergreifenden Veranschaulichung von erheblichen Auswirkungen des Vorhabens. Erhebliche Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern sind in dem bereits bebauten Innenbereich nicht zu erwarten.

Das Verkehrsaufkommen wird sich im nordwestlichen Bereich der Schulstraße erhöhen, jedoch für eine Entflechtung der innerstädtischen Verkehrsströme und somit zu einer Verbesserung der Gesamtverkehrssituation im Norden der Kernstadt beitragen.

## **6 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung**

Da sich das Planungsgebiet im beplanten Innenbereich nach § 30 BauGB befindet, entfällt die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung gem. § 21 Abs. 2 BNatSchG.

## **7 Zusätzliche Angaben des Umweltberichtes**

### **7.1 Etwaiger grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen**

Keine der o.g. möglichen Auswirkungen hat grenzüberschreitende Wirkung, auch wenn die deutsch-französische Grenze (Europabrücke) in unmittelbarer Nähe liegt.

### **7.2 Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen (Monitoring)**

Gemäß § 4c BauGB sind die Städte und Gemeinden verpflichtet, die erheblichen Umweltwirkungen, die auf Grund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten, zu überwachen. Hierdurch sollen insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig erkannt werden, um geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ermöglichen.

Zur Überwachung (Monitoring) der vorliegenden Planung sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Monitoringprogramm Natural Attenuation (MNA): Der boden- und grundwasserbelastete Bereich muss fachtechnisch überwacht werden; die Grundwasserfließrichtung und die Schadstoffkonzentration im Grundwasser sind zu beobachten und zu messen. Dies erfolgt zunächst für einen Zeitraum von 10 Jahren. Im Anschluss daran erfolgt weiter ein Minimalmonitoring, das in einem Folgevertrag geregelt werden wird.

Für den Fall, dass das MNA negative Ergebnisse liefert, wird das dargestellte Notfallprogramm zur hydraulischen Sicherung des Grundwassers vorgesehen.

- Zur Überwachung unvorhergesehener Auswirkungen auf Kulturgüter wird bei den geplanten Baumaßnahmen auf kulturhistorisch bedeutende Bodenfunde geachtet. Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben werden entsprechende Funde bei der zuständigen Behörde angezeigt. Baumaßnahmen werden mit Denkmalschutzbehörde abgestimmt.

## **8 Zusammenfassung des Umweltberichtes**

Die schutzgutbezogene Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen ergab, dass beim Schutzgut Mensch hinsichtlich der Verkehrsimmissionen und damit die Einhaltung der zulässigen Grenzwerte der Wohnbevölkerung im nördlichen Bereich der Schulstraße im rechtlichen Rahmen liegt.

Bezogen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen ist mit keiner wesentlichen Veränderung gegenüber der gegenwärtigen Situation zu rechnen. Zwar werden zwei Laubbäume beseitigt, diese haben jedoch keine besondere Bedeutung für den Artenschutz. Durch Ausgleichspflanzungen können die hier verloren gegangenen Werte ersetzt werden.

Der Bodenhaushalt wird aufgrund der starken anthropogenen Überprägung durch die Baumaßnahme nicht zusätzlich belastet.

Für die Probleme mit der Grundwasserbelastung (Altstandort ehem. Gaswerk Kehl, Objekt-Nr. 3170-1038) ist das dargestellte Monitoringprogramm vorgesehen, dass letztlich auch bis zu einer bzw. Reinigung des oberflächennahen Grundwasserabstroms führen kann. Festzustellen ist, dass mit der 1. Änderung des Bebauungsplans „Umgestaltung B 28“ nicht in diese Bereiche eingegriffen wird.

Hinsichtlich der klimatischen Situation ergeben sich keine nennenswerten Auswirkungen. Bezogen auf die Luftqualität ist festzustellen, dass ein höheres Verkehrsaufkommen zu erwarten ist. Bzgl. Immissionsschutz werden die zulässigen Grenzwerte eingehalten.

Von dem Vorhaben ist keine Landschaft im Sinne einer natürlichen Landschaft betroffen.

Bezogen auf das Stadtbild wird mit dem Anschluss der Schulstraße an die B 28 das Erscheinungsbild nicht beeinträchtigt. Baumaßnahmen werden mit der Denkmalschutzbehörde abgestimmt.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass bei Berücksichtigung aller Umweltwirkungen sowie der vorgesehenen Baumpflanzungen eine Verträglichkeit des Vorhabens aus Sicht der Umweltvorsorge gegeben ist.

## 9 Anhang

### 9.1 Verkehrszählung am 09.06.2005 zwischen 15.00 und 19.00 Uhr

	15-16 Uhr	16-17 Uhr	17-18 Uhr	18-19 Uhr	15-19 Uhr	DTV
<b>Richtung B 28</b>	<b>64</b>	<b>63</b>	<b>70</b>	<b>84</b>	<b>281</b>	<b>900</b>
Schulstraße - Parkplatz	34	36	30	31	131	
Gewerbe-/Kinzigstraße - Parkplatz	9	10	8	11	38	
Parkplatz - Gewerbe-/Kinzigstraße	13	13	25	40	91	
Parkplatz - Gewerbe-/Hauptstraße	8	4	7	2	21	
<b>Richtung Kinzigstraße</b>	<b>64</b>	<b>84</b>	<b>100</b>	<b>135</b>	<b>383</b>	<b>1.200</b>
Schulstraße - Gewerbe-/Kinzigstraße	32	38	40	64	174	
Parkplatz - Gewerbe-/Kinzigstraße	13	13	25	40	91	
Gewerbe-/Kinzigstraße - Parkplatz	9	10	8	11	38	
Gewerbe-/Kinzigstraße - Hauptstraße	10	23	27	20	80	
<b>Schulstraße</b>	<b>170</b>	<b>191</b>	<b>184</b>	<b>203</b>	<b>748</b>	<b>2.300</b>
Schulstraße - Gewerbe-/Hauptstraße	104	117	114	108	443	
Schulstraße - Parkplatz	34	36	30	31	131	
Schulstraße - Gewerbe-/Kinzigstraße	32	38	40	64	174	
<b>Richtung Hauptstraße</b>	<b>122</b>	<b>144</b>	<b>148</b>	<b>130</b>	<b>544</b>	<b>1.700</b>
Schulstraße - Gewerbe-/Hauptstraße	104	117	114	108	443	
Gewerbe-/Kinzigstraße - Hauptstraße	10	23	27	20	80	
Parkplatz - Gewerbe-/Hauptstraße	8	4	7	2	21	

### Prognose bis 2020 (lt. Planungsgruppe Kölz)

#### Erweiterung Schulstraße (Anbindung an B 28):

DTV = 2.500 Kfz/24 h

$M_T = 10\%$  von DTV = 250 Kfz/h

LKW-Anteil: 1% (Busse)

$M_N = 5\%$  von DTV / 8 h = 125 Kfz/8 h = 16 Kfz/h

LKW-Anteil: 1 %

5.30 h)

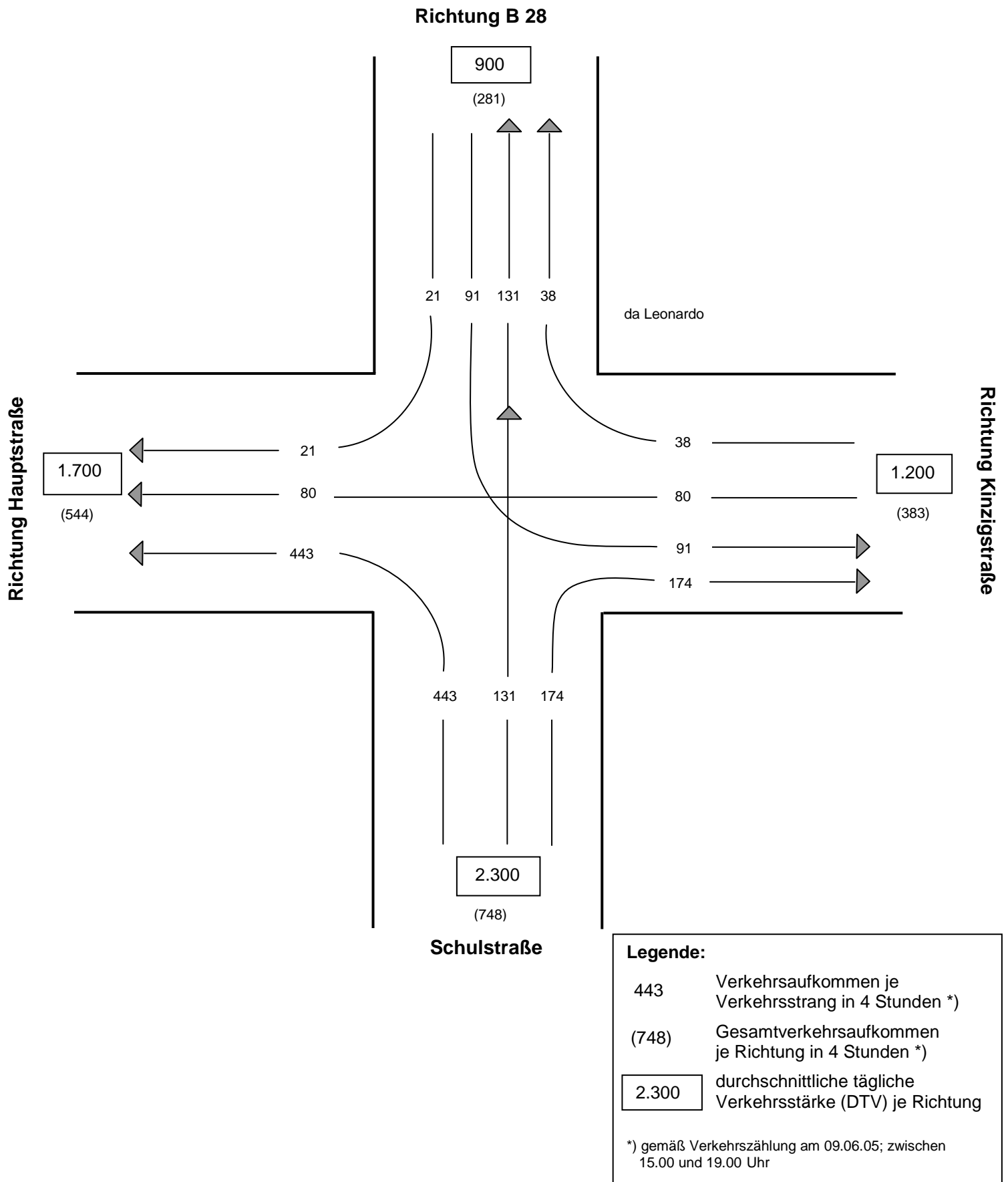
(letzter Bus 20.15 Uhr; erster Bus

#### **Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV:**

in Kerngebieten, Dorfgebieten und **Mischgebieten**

Tag: 64 dB(A)

Nacht: 54 dB(A)



**Abbildung 8: Verkehrsströme lt. Verkehrszählung**



## 9.2 Mittelungspegel

**Immissionsgrenzwerte lt. 16. BImSchV:**  
**in Mischgebieten Tag 64 dB(A) Nacht 54 dB(A)**

	Ist-Zustand		Prognose	
	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Mehrfamilienhaus Schulstraße 12 ( <u>nördliche</u> Gebäudekante)	55	43	60	50
Mehrfamilienhaus Schulstraße 12 ( <u>südliche</u> Gebäudekante)	57	46	63	52
Wohngebäude Schulstraße 16	58	47	64	53

### Gegenüberstellung Lärmschutzwerte Ist-Zustand - Prognose

	1. Geschoss		2. Geschoss		3. bzw. Dach- geschoss		4. Geschoss	
	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Mehrfamilienhaus Schulstraße 12 nördl. Gebäudekante)	54,4	43	54	42,5	53,6	42,2	53,1	41,6
Mehrfamilienhaus Schulstraße 12 (südl. Gebäudekante)	56,7	45,3	55,6	44,2	55	43,5	54	42,6
Wohngebäude Schulstraße 16	58	46,6	56,7	45,3	55,9	44,4	---	---

### Lärmschutzwerte nach Geschossen - Ist-Zustand

	1. Geschoss		2. Geschoss		3. bzw. Dach- geschoss		4. Geschoss	
	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
Mehrfamilienhaus Schulstraße 12 nördl. Gebäudekante)	60	48,1	59,6	47,7	59,2	47,3	58,7	46,7
Mehrfamilienhaus Schulstraße 12 (südl. Gebäudekante)	62,3	50,4	61,2	49,3	60,6	48,6	59,6	47,7
Wohngebäude Schulstraße 16	63,6	51,7	62,3	50,4	61,5	49,6	---	---

### Lärmschutzwerte nach Geschossen - Prognose 2020

	Sockel- höhe m	1. Geschoss m	2. Geschoss m	3. bzw. Dach- geschoss m	4. Geschoss m
2,5	5,3	8,1	10,9	13,7	
0,5	3,3	6,1	8,9	---	

### Geschosshöhen

### 9.3 Gestaltungsplan

