

Vorlage zu TOP 1

der öffentlichen Versammlung des Zweckverbandes Gewerbepark mit Regionalflughafen Söllingen am 06.12.2017

**Bebauungsplan "Fahrsicherheitszentrum Baden - Änderung"
Satzungsbeschluss nach § 10 Abs. 1 Baugesetzbuch**

A. Vorbemerkungen zum Satzungsbeschluss

1. Einführende Anmerkungen zum Entwicklungsgeschehen und den Zielsetzungen

Der Planung zur Änderung des erstmals aufgestellten und am 30.09.2005 in Kraft getretenen vorhabenbezogenen, heute rechtlich noch existierenden Bebauungsplans mit der Bezeichnung "Fahrsicherheitszentrum Baden" hat bekanntlich eine langjährige Entstehungsgeschichte mit verschiedenen geprüften und teilweise verworfenen Lösungsansätzen hinter sich. Grund dazu gab bekanntlich die kurze Zeit nach der Betriebsaufnahme des Fahrsicherheitszentrums im Jahre 2006 sich zeigende erhebliche Lärmbelastung des ca. 500 Meter vom Fahrsicherheitszentrum entfernten Ortsrands der Ortschaft, die vom Fahrbetrieb dieses Zentrums ausging. Die Begründung zum jetzigen Änderungsentwurf (siehe Anlage 3 zur Vorlage) legt dies in den Abschnitten Nr. 1 bis 3 auf den Seiten 1 bis 5 in den Einzelheiten dar. Dazu nachfolgend zum Verständnis in den Zusammenhängen:

Anlass, eine Änderung des gerade in Kraft getretenen Bebauungsplanes kurze Zeit später anzugehen, gab es bekanntlich jedoch bereits vor der Errichtung und Betriebsaufnahme des Fahrsicherheitszentrums. Und zwar als der Vorhabenträger zu der Erkenntnis gelangte, dass die bislang geplante Anlage noch nicht alle Merkmale aufweise, die für ein Fahrsicherheitstraining benötigt würden (z. B. hinsichtlich größere Aktionsflächen und Kreisbahn). Primär bezog sich dies jedoch nicht auf die als Rundkurs befahrbaren Streckenelemente in ihrer Lage und Ausrichtung. Denn diese blieben im Wesentlichen unverändert beibehalten.

Vorstehendes gilt es insofern festzuhalten, weil die notwendig gewordene Bewältigung der Lärmbelastungs-Problematik, die mit dem jetzigen aktuellen Entwurf des Änderungsplans zum Zweck einer Minderung erreicht werden soll, im Ursprung und damit auch mit den jeweiligen sich daran anknüpfenden Ursachen noch auf diesen auch später bei der Errichtung des Fahrsicherheitszentrums beibehaltenen Rundkurs und dem bis heute in seinem rechtlichen Bestand noch unverändert gebliebenen Bebauungsplan zurückzuführen ist.

Was im Übrigen abweichend vom geltenden Bebauungsplan ändernd an baulichen Anlagen errichtet wurde, erfolgte auf der Basis des damaligen vom Vorhabenträger vorgelegten Änderungsentwurfs, der noch in den letzten Monaten des Jahres 2005 vorgelegt wurde. Das führte zu dem daraufhin anschließenden bauplanungsrechtlichen Vorgehen mit der verfahrensrechtlichen Einleitung eines dazu aufzustellenden Änderungsplans in Anwendung vereinfachter Verfahrensvorschriften des § 13 BauGB und im Übrigen unter Wahrung aller dazu beachtlichen materiellrechtlichen Vorschriften. Vorstehendes war sodann mit Grundlage für die dazu vom Landratsamt Rastatt am 08.02.2006 erteilte immissionsschutzrechtliche Genehmigung. Sie konnte, bauplanungsrechtlich gestützt auf § 33 Abs. 1 BauGB, im Vorgriff auf das zu erwartende spätere Inkrafttreten der Änderungsplanung erfolgen.

Die Frage, ob die damalige Verfahrenswahl mit § 13 BauGB für die Bebauungsplanänderung die Richtige gewesen sei oder Vorschriften des § 3 ff BauGB zur Anwendung hätten kommen sollen oder müssen, kann, auch wenn der Vorhabenträger meint, es heute - für ihn vermeintlich vorteilhaft - anders sehen zu können, dahingestellt bleiben. Am rechtmäßigen Bestand der abweichend

vom geltenden Bebauungsplan errichteten Anlagen ändert dies nichts. Ebenso auch nicht an der Existenz des bislang noch bestehenden Bebauungsplans aus dieser Anfangszeit, auch wenn in der mündlichen Verhandlung in einem früheren Normenkontrollverfahren die Meinung aufkam, dieser könnte wegen der abweichend ausgeführten baulichen Anlagen funktionslos und damit unwirksam geworden sein. Eine Gerichtsentscheidung hat es dazu jedenfalls nicht gegeben. Vielmehr wurde dieses Gerichtsverfahren eingestellt.

Auf diese Rechtsfragen braucht hier auch schon deshalb nicht näher eingegangen zu werden, weil der nach wie vor bestehende Bebauungsplan deswegen nicht formal aufgehoben werden musste, sondern weiterhin auch geändert werden kann. Was vom Vorhabenträger in seinen Einwänden dagegen vorgetragen wird (siehe hierzu die Ausführungen in dieser Vorlage unter Abschnitt Ziffer 5), liegt neben der Sache.

Weshalb es damals zu keinem alsbaldigen, anschließenden Satzungsbeschluss des früheren Änderungsplans gekommen war, ist allein der entstandenen Lärmbelastung geschuldet, die sich, wie bereits erwähnt, beim aufgenommenen Fahr- und Übungsbetrieb einstellte und einen Sturm an Beschwerden aus der nahe gelegenen Ortschaft Schiftung der Gemeinde Sinzheim auslöste. Unter diesen Umständen konnte das Verfahren zu diesem früheren Änderungsplan nicht zügig fortgesetzt werden, ohne sich der Bewältigung der bekanntgewordenen, so nicht erwarteten Lärmproblematik gewidmet zu haben. Das war ohne die Durchführung der dazu erforderlichen umfangreichen und mehrfachen Untersuchungen, die danach in Verlaufe der Folgezeit vorgenommen wurden, nicht zu leisten.

Es gab sodann nach fundiert vorgenommener, sich über lange Jahre hinziehenden Abklärung der Lärmproblematik mit dem am 18.11.2015 neu aufgenommenen Verfahren zur Änderung des geltenden Bebauungsplans keinen Hinderungsgrund, zumindest voll inhaltlich auf den zeichnerischen Inhalt des früheren Änderungsentwurfs zurückzugreifen. Denn wie bereits dargelegt, war er Grundlage für die abweichend vom geltenden Ursprungsplan errichteten und bestandskräftig gewordenen baulichen Anlagen und Änderungen. Und bei dem insoweit geschaffenen Zustand kann und soll es auch künftig verbleiben.

In Anbetracht dessen bleibt auch weiterhin im Sinne von rechtllichem Bestand maßgeblich, was seinerzeit an Untersuchungen und getroffenen Maßnahmen erfolgte, die vermehrten Eingriffe in Natur und Landschaft auszugleichen, die aufgrund der vom geltenden Bebauungsplan abweichend errichteten Anlagen ausgingen. Das ist und bleibt abgeschlossen und unterliegt mit dem dazu abgeschlossenen Nachtrag zum Durchführungsvertrag insoweit dem Vertrauensschutz, auf den sich auch der Vorhabenträger berufen kann. Es stellen sich daher dazu beim jetzt zu fassenden Satzungsbeschluss auch keine etwa neu abzuwägenden Belange, die einer Prüfung bedürften.

Davon abzugrenzen bleiben die Änderungen in den textlichen Festsetzungen, die sich vorwiegend auf die im Entwurf vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkung beziehen. Und im Weiteren ebenso die vor dem Hintergrund der entstandenen Lärmproblematik vorgenommenen Präzisierungen und Ergänzungen in den sonstigen textlichen Festsetzungsinhalten. Das ist insgesamt näher in der Begründung zum Bebauungsplan erläutert.

Damit werden zugleich dem Grunde nach nochmals das Planerfordernis und die Ziele aufgezeigt, die mit dem vorliegenden Änderungsentwurf verfolgt und mit dem dazu noch erforderlichen Satzungsbeschluss und einem Inkrafttreten dieser Änderungsplanung zum Abschluss kommen sollen, und zwar

- das Zustandekommen eines mit dem Anlagenbestand weitestgehend übereinstimmenden, für die Zukunft beachtlichen, rechtswirksam werdenden Bebauungsplanes, der überschaubare Rechtssicherheit schafft, aber auch die künftigen Bindungen daran bewirkt,
- die Lärmproblematik mit geeigneten bauplanungsrechtlichen Regelungen zu bewältigen, damit die Anlage des Fahrsicherheitszentrums in dem Sinne betrieben wird und es hierbei unter Beachtung aller hier abzuwägenden, sich widerstreitenden Belange zu einer auskömmlichen Lösung kommen kann.

2. Bewältigung der Lärmproblematik

Die Lärmproblematik ergibt sich nicht wegen eines etwaigen Nichteinhaltens des tagsüber einzuhaltenden Beurteilungspegels (eines über den Tageszeitraum gemittelten und gewichteten Lärmpegel der A-Kurve), wie es schon der geltende Bebauungsplan in seinen textlichen Festsetzungen mit Rücksicht auf den mit Wohnhäusern bewohnten Ortsrand der Ortschaft Schiftung vorsieht. Und zwar orientiert am Immissionsrichtwert eines Wohngebiets nach den Regelungen der TA-Lärm.

Gleiches gilt auch für die Lärmspitzen, die in bestimmter Höhe den einzuhaltenden Grenzwert überschreiten dürfen. Es existieren zu alledem auch keine nachweisbaren Erkenntnisse, dass es in der Vergangenheit zu Überschreitungen gekommen sei, so insbesondere auch nicht bei den von der Immissionsschutzbehörde veranlassten Untersuchungen oder Beobachtungen.

Im Vordergrund der Lärmbelastung steht vielmehr die erheblich belästigende Charakteristik der stark und unvermittelt auftretenden Beschleunigungsgeräusche auf dem in Anlage 1 zu den textlichen Festsetzungen ersichtlichen langen und weithin gerade verlaufenden Streckenabschnitt. Insbesondere wenn diese hintereinander in kurzzeitiger Abfolge über längere Zeit (viertel-, halb- oder stundenweise) mit Fahrgruppen oder sonstigem durchgehenden Streckenbetrieb über den Rundkurs auftreten. Das kann, wie es von Betroffenen formuliert wurde, nervenaufreibend sein. Im Empfinden sicherlich nicht mit der Teilhabe eines Hörers zu vergleichen, der Motoren- und Fahrzeuflärm in seiner Einstellung dazu ausschließlich positiv gegenübersteht und gar als abwechslungsreiches Lärmszenario empfindet. Letzteres kann nicht der Maßstab sein.

Diese Charakteristik hat ihr eigenes Gepräge und die Lautheit als solche stellt hierbei nicht den allein bestimmenden oder vorherrschenden Grad der Belästigung dar, auch wenn diese mit dazu beiträgt. Insofern kann und soll es auch nur mit ein Ziel in den Minderungsbemühungen sein, auch die Lautheit als solche bei den kurzzeitig auftretenden Lärmereignissen herabzusetzen.

Bestimmender Faktor für die Lästigkeit ist jedoch die Dynamik des Beschleunigungsgeräuschs in dem damit verbundenen Frequenzspektrum und logischerweise mit der dabei auch entstehenden, wahrnehmbaren Lautheit, wie sie infolge der Belastungszustände der Motoren bei den stark ansteigenden Beschleunigungsvorgängen auftreten. Dem gilt es in der Gesamtheit begrenzend zu begegnen. Und das lässt sich nur bewirken, wenn die Geschwindigkeit auf eine geeignete Höhe begrenzt wird und dadurch in der Fortsetzung weiter stark ansteigende Beschleunigungen mit den davon geprägten Motorenlastzuständen vermieden werden. Denn derartige sich aufdrängende Szenarien nehmen die Lärmbetroffenen unweigerlich und mehr oder minder zwangsläufig mit. Das lässt sich nicht ausblenden und geht auch im sonstigen Umgebungslärm nicht unter oder wird durch diesen auch nicht maßgeblich relativiert. Und deshalb genügt für die Beurteilung eines solchen Geschehens auch nicht, sich lediglich auf ein Grenzwertdenken zur Lautheit von Lärmpegeln zurückzuziehen.

Worum es bei der Regelung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auch geht, ist nach allem der Effekt, dass Beschleunigungsvorgänge damit abgeflachter erfolgen können, wenn nur bis zu dieser

Grenze beschleunigt werden darf. Denn dadurch entstehen auch in geringerem Ausmaß Motorlastzustände, was insbesondere bei den hochdrehenden Motoren belastend in Erscheinung treten kann. Wenn keine Pflicht bestünde, diese Geschwindigkeitsbegrenzung einzuhalten, läge das Bestreben auf der Hand, den Beschleunigungsvorgang mit dem maximalen Beschleunigungsvermögen des Fahrzeugs, soweit es die Strecke ermöglicht, fortzusetzen.

Diese Problematik stellt sich jedenfalls in ungebremsster Intensität nach dem Umrunden der Ostkurve am nordöstlichen Ende des Fahrsicherheitszentrums bei der Weiterfahrt in den langen, weitgehend gerade verlaufenden Fahrbahnabschnitt über eine Distanz von ca. 240 Metern dar. Kein anderer Streckenabschnitt im Fahrsicherheitszentrum besitzt solche Merkmale, die vergleichbare Möglichkeiten mit Lärmauswirkungen auf den Ortsrand von Schiftung ermöglichen.

Motorräder mit entsprechendem Leistungsvermögen können dort Geschwindigkeiten bis rund 190 bis 200 km/h erreichen, ein auf motorsportliche Leistungen getrimmter PKW, z. B. ein Porsche Carrera, immerhin noch 150 km/h, wie Untersuchungen zwecks Ermitteln auftretender Maximalgeräusche gezeigt haben.

Einen Grund oder einen Anlass für ein Zurückhalten im Beschleunigungsvorgang in der Distanz der ersten ca. 200 Meter nach dem Durchfahren der Ostkurve gibt es aufgrund des weiteren Streckenverlaufs jedenfalls nicht, nachdem dieser erst nach ca. weiteren 280 Metern in eine engere Kurve einmündet. Das zeigt anschaulich die Anlage 1 zu den textlichen Festsetzungen. Und weil der sich ausbreitende Fahrzeuglärm, gerade was die Lastzustände der Motoren angeht, über den Auspuff nach hinten abstrahlt, trifft dies den Ortsrand unvermittelt. Es sind auch die trichterartigen Ausbreitungsbedingungen gegenüber dem Ortsrand zur Ortschaft von Schiftung, die mit dazu beitragen.

Eine allerdings zu erwartende mit der Geschwindigkeitsminderung annähernd vergleichbare Minderung der Lärmbelastung von Beschleunigungsgeräuschen ergäbe sich, wenn der gesamte lange gerade Streckenabschnitt in umgekehrter Fahrtrichtung befahren wird. Dann kommt es zu den starken Beschleunigungsgeräuschen nur in dem deutlich weiter von Schiftung entfernten Fahrbahnabschnitt und den somit auch veränderten Ausbreitungsbedingungen des Beschleunigungslärms. Daher die in den textlichen Festsetzungen gegebene Möglichkeit, unter den dort aufgeführten Voraussetzungen teilweise zu höheren Geschwindigkeiten kommen zu können (ebenfalls der Anlage 1 zu den Festsetzungen anschaulich zu entnehmen).

Zu allen weiteren Einzelheiten hierzu wird auf die noch weiter ins Einzelne gehenden Untersuchungen verwiesen, die in der "Studie über die Voraussetzungen und Möglichkeiten zur Minderung der Lärmbelastung" vom 23.08.2016 umfassend abgehandelt und dem zuletzt nochmals umfassend eingeholten schalltechnischen Gutachten des Büros Imakum vom 29.07.2016 zu entnehmen sind. Diese im Volumen mehr umfangreicheren Unterlagen können, da nicht der Vorlage beigelegt, auf Anforderung als pdf-Datei überlassen werden. Daher an dieser Stelle nur so viel:

Abgesehen von dem erörterten Beschleunigungslärm bleibt im Übrigen festzuhalten, dass auch nach den berechnungsbezogenen Ergebnissen des schalltechnischen Gutachtens keine Überschreitungen des Immissionsrichtwertes als einzuhaltender Grenzwert zu erwarten sind.

Ergebnis dieses Gutachtens ist aber auch, dass partiell mit der Geschwindigkeitsbegrenzung eine Minderung des Lärmpegels in den Segmenten des hier betrachteten Streckenabschnitts einhergeht, wenn sich nach der Ostkurve ein in der Intensität gemäßigeres Beschleunigungsverhalten einstellt. Hier nimmt nach den schalltechnischen Berechnungen, und das hat auch für den Lästigkeitsgrad Bedeutung, die Lautheit immerhin um 4 dB(A) und damit deutlich hörbar ab. Was mit Messmethoden und Berechnungen aber nicht erfassbar ist, besteht in der auftretenden Cha-

rakteristik, die letztlich auch vom jeweiligen Fahrverhalten eines Teilnehmers abhängt. So auch der Vorbehalt des Gutachters in seinen Ausführungen.

3. Alternativen zu einer administrativen Geschwindigkeitsbegrenzung

Alternativen hierzu sind betrachtet oder untersucht worden (aktiver Schallschutz entlang des betrachteten Streckenabschnitts, Veränderungen im Fahrbahnverlauf oder in der Streckenführung) Darauf gehen die Begründung zum Entwurf und noch weitergehend die oben erwähnten Abhandlungen ein. Die Alternativen bieten sich, weil nicht hinreichend wirksam oder aus Sicherheitsgründen bedenklich oder aus sonstigen Gründen zu verwerfen, nicht an.

Eine verschwenkte, lediglich durch Abmarkierung zu bewirkende veränderte Streckenführung in dem problembehafteten Streckenabschnitt mit engen Kurvenradien und anschließenden Gegenkurven in engeren Abständen, die nur mit geringerer Geschwindigkeit durchfahren werden kann, ist in allen Details betrachtet worden. Sie könnte dem Minderungsziel, was den Beschleunigungslärm angeht, noch am Nächsten nahe kommen. Das wäre allerdings mit dem risikobehafteten, kontraproduktiven Nachteil andersartig auftretender und nicht minder belastender Quietschgeräusche bei den engen Kurvenführungen verbunden (triftende Fahrweise). Aussichten, dieses Auftreten stets zu unterbinden und wenn es dennoch dazu kommt, dem mit der Durchsetzbarkeit auch seitens des Zweckverbandes entgegenzutreten zu können, erwiesen sich nach Lage der Dinge als nicht realistisch.

Zudem gab es die Bereitschaft des Vorhabenträgers und des Betreibers der Anlage, den Fahrbetrieb so zu gestalten, nur für die Wochenendtage Samstag und Sonntag. Indessen, der Beschleunigungslärm ist auch in den Tagen unter der Woche störend, falls nicht gerade kurzzeitig Hubschrauberlärm oder der Lärm von in der Nähe auf Ackerflächen in Betrieb befindlichen landwirtschaftlichen Fahrzeugen den Beschleunigungslärm überdecken.

Einzuräumen bleibt im Vergleich zur Verschwenkungslösung, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung auch nur dann die Gewähr zu einer Minderung der Lärmbelastung bietet, wenn sie auch tatsächlich eingehalten wird. Ohne Überwachungsanlagen wird das realistisch nicht sicherzustellen sein. Die Sorge, dass dies so nicht stattfinden wird, haben die Bürger in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Ausdruck gebracht. Das führt zur Frage behördlicher Durchsetzbarkeit, Messanlagen zur dauerhaften Überwachung auf dem Gelände des Fahrsicherheitszentrums zu installieren und zu betreiben. Dazu weiter im anschließend abgehandelten Thema in Ziffer 4.

4. Durchsetzbarkeit der Geschwindigkeitsbegrenzung

Bei allen Veränderungen, die das Fahrsicherheitszentrum künftig gedenkt an den vorhandenen Anlagen oder Betriebsbedingungen vorzunehmen und die unmittelbar oder mittelbar Einfluss auf Art und Intensität des Fahrbetriebes haben können, wird die Pflicht zur Einhaltung kraft dem jetzigen Änderungsbebauungsplan unmittelbar nach dessen Inkrafttreten greifen. Das ist mit behördlichen Anordnungen und notfalls mit verwaltungsrechtlichen Zwangsmitteln fraglos durchsetzbar.

Hingegen wird das Fahrsicherheitszentrum einem solchen Zwang nicht sogleich unterliegen, soweit ein Fahrbetrieb lediglich ohne derartige Änderungen stattfindet. Denn Bindungswirkung für das Fahrsicherheitszentrum tritt aufgrund des Bestandschutzes nicht sogleich mit Inkrafttreten des Änderungsbebauungsplanes ein.

Dennoch auch insoweit eine Pflicht zur Beachtung zu bewirken, bedarf nach dem Inkrafttreten des Bebauungsplanes erst noch behördlicher Umsetzung, sei es mittels Änderung der erteilten immissionsschutzrechtlichen Genehmigung oder auf der Basis einer nachträglichen Anordnung gem. § 17 BImSchG. Letzteres ist die eher heranzuziehende Vorgehensweise, immissionsrele-

vante Probleme einer Lösung zuzuführen, wenn sie, wie hier, erst später auftreten. Das erscheint nicht von vornherein aussichtslos. Die Frage wird sein, ob sich dazu in Anwendung des BIm-SchG eine Beachtungspflicht herleiten lässt. Davon wird ausgegangen, das rechtliche Risiko nicht verkennend, u. U. damit letzten Endes in einem ggf. zu führenden Rechtsstreit nicht durchdringen zu können. Denn eine bislang für eine solche Problematik richtungsweisende Rechtsprechung besteht, soweit bekannt, nicht. Nur dann bleiben immer noch die im ersten Absatz dargestellten Rechtswirkungen, die gleichwohl bestehen bleiben und vom Zweckverband für notwendig erachtet werden. Dass auch der neu aufgestellte Bebauungsplan mit Rechtsmitteln angegriffen werden kann, gibt keinen Anlass, davon abzusehen.

Man kann sich dazu aber auch berechtigt die Frage stellen, welchen Sinn es ansonsten machen kann, auch unterhalb von immissionsschutzrechtlichen Grenzlinien - rechtlich zulässig - Abwägungsentscheidungen zu treffen und Umweltauswirkungen gem. § 4c BauGB zu überwachen. Notwendige Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, wie es die Vorschrift vorsieht, wenn bei der Durchführung eines Bebauungsplanes unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen auftreten, sollten sich nicht als Leerformel erweisen. Und oftmals wird dies nicht gehen können, dazu einen Bebauungsplan zu ändern, der eine Basis dafür eröffnet.

5. Verfahrensabwicklung zur Aufstellung des Bebauungsplanes

Hinsichtlich der dazu gewählten Verfahrensart sei auf die Ausführungen in Ziffer 3 der Begründung verwiesen. Es kam danach zu den dafür erforderlichen und durchgeführten Verfahrensschritten mit dem am 18.11.2015 gefassten Aufstellungsbeschluss, der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligungen schon im Vorfeld und zuletzt am 14.06.2016. Ferner zur Anhörung der Behörden und Träger öffentlicher Belange und schließlich zu dem am 08.12.2016 gefassten Beschluss der öffentlichen Auslegung des Entwurfs (siehe nachstehend Ziffer 6).

Zu diesen Schritten bleibt angesichts der Ausführungen in der vorangegangenen Vorlage zum Auslegungsbeschluss nicht mehr weiter einzugehen. Es ergab sich daraus auch nichts, was ergänzend zu den Ausführungen in den obigen Ziffern 1 bis 3 für die anstehende Abwägung und Entscheidung bedeutsam sein würde.

Klar und eindeutig war das Votum der Bürger in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung, die bauplanungsrechtlichen Möglichkeiten zu ergreifen, die zur Minderung der Beschleunigungsgeräusche führen. Es wurde in den Beiträgen in Abrede gestellt, dass im durchgehenden Befahren des Rundkurses in Wahrheit stets nur Fahrsicherheitstraining stattfindet, wie es zur Verbesserung für die Teilnahme am Verkehr auf öffentlichen Straßen notwendig sein würde. Sehr störend seien viele Fahrveranstaltungen, die auf freies Fahren auf dem Rundkurs des FSZ ausgelegt seien und auch in der jüngeren Vergangenheit stattgefunden haben. Denn wenn augenscheinlich Fahrsicherheitstraining zu dem vorstehend dargelegten Zweck stattfindet, trete dies nicht erheblich störend in Erscheinung.

6. Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB und Prüfung der hierzu eingegangener Stellungnahmen

Die öffentliche Auslegung wurde im Zeitraum vom 13.02.2017 bis 13.03.2017 durchgeführt. Dazu lagen in dieser Zeit im Rathaus in Rheinmünster die Unterlagen aus, nachdem sich das Fahrsicherheitszentrum auf der zu ihrem Gemeindegebiet gehörigen Gemarkung erstreckt. Weitere Einsichtsmöglichkeiten bestanden tagsüber in einem der Öffentlichkeit für diesen Zweck zugänglichen Raum der Baden-Airpark GmbH. Hierauf wurde mit ortsüblicher öffentlicher Bekanntmachung entsprechend der Verbandssatzung des Zweckverbandes in den Gesamtausgaben der Badischen Neuesten Nachrichten und dem Badischen Tagblatt am 04.02.2017 hingewiesen.

Innerhalb der Auslegungszeitraumes sind von Trägern öffentlicher Belange keine Stellungnahmen eingegangen, die noch abwägungsrelevante oder offen gebliebene Punkte enthalten würden, auf die im Wege der Abwägung und Entscheidung einzugehen wäre.

Von privater Seite ging als Stellungnahme im Verfahren lediglich der Schriftsatz des Herrn Rechtsanwalt Dr. Schütz von der Anwaltskanzlei Kasper Knacke, Stuttgart ein. Vertreten werden damit die beiden gemeinschaftlichen Vorhabenträger in Person und die beiden für das Fahrsicherheitszentrum gegründeten Gesellschaften. Gerichtet ist die Stellungnahme im Wesentlichen gegen die in den Festsetzungen vorgesehene Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h im gerade verlaufenden Streckenabschnitt nach der Ostkurve und enthält Ausführungen, weshalb die beabsichtigte Bebauungsplanänderung aus Rechtsgründen von vornherein nicht mit einem solchen Inhalt aufstellbar sein würde.

Dazu in mehr stichwortartiger Wiedergabe die Ausführungen zu den mit der Stellungnahme vorgebrachten rechtlichen Einwendungen:

- der ursprünglich im Jahre 2005 aufgestellte Bebauungsplan sei funktionslos und unwirksam,
- das FSZ befinde sich daher im Außenbereich und stelle mithin kein Fall einer Innenentwicklung mit dem dazu gewählten Verfahren dar, von dem hier verfahrensrechtlich ausgegangen werde,
- die Ermächtigungsnorm des § 9 Abs. 1 BauGB zu möglichen Festsetzungsinhalten in einem Bebauungsplan ermögliche keine Geschwindigkeitsbeschränkung; das sei keine Eigenschaft einer Nutzungsart, zu der ein Bebauungsplan Regelung treffen könnte,
- auch in einem Sondergebiet im Sinne von § 11 Abs. 2 der Baunutzungsvorordnung (BauN-VO), das hier vorliege, sei es wie bei anderen Baugebieten nur zulässig, abstrakt typisierende Festsetzungen zu treffen, jedoch nicht konkret und speziell ein einziges Vorhaben in seinen Einzelheiten regeln zu wollen,
- eine Emissionsminderung finde mit der Geschwindigkeitsbegrenzung nicht statt,
- es fehle an städtebaulicher Erforderlichkeit, da die erteilte, bestandskräftig gewordene immissionsschutzrechtliche Genehmigung von dem hier beabsichtigten Änderungsplanung unberührt bleibe,
- die Geschwindigkeitsbeschränkung verletze mit ihrer Unverhältnismäßigkeit und Verstoßes gegen den Gleichheitsgrundsatz gegen die Rechtspositionen seiner Mandantschaft, die beiden persönlichen Vorhabenträger aber auch in ihrem durch Art. 14 GG gewährleisteten Eigentumsrecht infolge des zu ihren Gunsten bestehenden Erbbaurechts und ebenso des eingerichteten und ausgeübten Gewerbetriebs.

Alle diese mehr auf Rechtsfragen abzielenden Einwände wurden überprüft. Sie entbehren der Stichhaltigkeit. Eine Notwendigkeit, auf das alles in dieser Vorlage einzugehen, wird nicht gesehen. Soweit dem Vorbringen in Teilen auch abwägungsrelevante Bedeutung zukommen kann, gehen darauf bereits die Ausführungen in den vorstehenden Abschnitten ein.

In den Regelungen der festzusetzenden Geschwindigkeitsbeschränkung ist danach keine Einschränkung zu erblicken, die unter den vorgetragenen Gesichtspunkten ein Gewicht erlangen, weshalb von ihr unter angemessener Wahrung aller für und dagegen streitenden Belange Abstand zu nehmen sei.

Soweit mit den Einwendungen in weiteren Ausführungen darauf aufgehoben wird, die erteilte immissionsschutzrechtliche Genehmigung sehe keine Geschwindigkeitsbegrenzung vor, hat das keine weitere Bewandnis als die Feststellung hierzu, dass dies zutrifft. Unbestritten folgen aus ihrem Inhalt noch keine direkten Bindungen und es existiert darauf bezogen auch kein Auflagen- oder Entscheidungsvorbehalt. Soweit damit jedoch zugleich der Anschein erweckt werden soll, deswegen außer dem Einhalten von immissionsrechtlich zu beachtenden Lärmgrenzwerten

gänzlich frei von allem zu sein, ergibt sich daraus nicht. Denn damit setzt sich die erteilte Genehmigung nicht auseinander.

Aus der erteilten Genehmigung lässt sich demzufolge kein essentieller Anspruch aus und für den Bestand des Fahrsicherheitszentrums in Bezug auf das Erzielen bestimmter Geschwindigkeiten ohne Rücksichtnahme auf andere Belange herleiten. Insoweit und auch ganz allgemein gesehen, kann auch der unantastbare Kern eines Fahrsicherheitstrainings - und damit auch derjenige des hier existierenden Fahrsicherheitszentrums - nicht generell darin bestehen oder reklamiert werden, alles gänzlich uneingeschränkt den eigenen Zielsetzungen zu unterwerfen, solange es mit dem Argument der gegenwärtig auf mehrspurigen Straßen nicht allgemein begrenzten Geschwindigkeiten in Verbindung gebracht werden kann.

Wenn das Ganze in seiner gebotenen oder anstrebbaren Sinnhaftigkeit so zu würdigen wäre, wovon die Einwendungen ausgehen, fragt es sich, weshalb es z. B. bei den zahlreichen, vom ADAC in der gesamten Bundesrepublik betriebenen Fahrsicherheitszentren in den Zielsetzungen und damit wohl auch betriebswirtschaftlich für auskömmlich angesehen wird, ein Fahrsicherheitstraining, das der Wahrung der Verkehrssicherheit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen zu dienen hat oder soll, auf ein Training mit Geschwindigkeiten nicht über 100 km/h hinaus auszudehnen.

Die vom Vorhabenträger verfasste Begründung zum geltenden Bebauungsplan, mit der das Vorhaben im Sinne eines Vorhaben- und Erschließungsplan erläutert wurde, beschreibt unter Ziffer 4.1, dass aus betrieblichen Gründen eine gerade Strecke von mindestens 750 Metern bestehen soll. Dazu ist zwar in den unmittelbar anschließenden weiteren Ausführungen die Rede davon, diese Strecke zum Erreichen höherer Geschwindigkeiten für Übungen zur Beherrschung des Fahrzeugs nutzen zu können. Im gleichen Atemzug wird jedoch in einem nachfolgenden Satz der Zweck (im Hinblick auf seine Längenausdehnung wohl nicht anders zu verstehen) mit darin gesehen, diesen Streckenabschnitt als Beruhigungsstrecke zu nutzen. Und zwar mit der ausdrücklichen Betonung gegenüber den ansonsten ständigen Kurvenfahrten, diesen Abschnitt in landstraßenartiger Situation befahren zu können. Der Ausdruck "höhere Geschwindigkeiten" hat damit allein diesen inhaltlichen Bezug. Landstraßenumgebung bedeutet aber nichts anderes als die auf diesen Straßen geltende Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h.

Wenn bei alledem gleichwohl gemeint sein sollte, höhere Geschwindigkeiten als 100 km/h erzielen zu dürfen oder insbesondere zu müssen, wäre es Sache des Vorhabenträgers gewesen, dies offenzulegen und die Größenordnung seiner Vorstellungen hierzu konkret und substantiiert zu benennen. Das hat es nicht gegeben.

Das einzige, was es dazu noch gibt, ist das damals vorlegte schalltechnische Gutachten. Diesem ist jedoch keine andere oder andersartige Aussagekraft zu entnehmen. Vielmehr ist in objektiver Betrachtung das Gegenteil der Fall. Denn soweit dort den Berechnungen für sämtliche zum Zwecke von Übungsfahrten benutzbaren Fahrstrecken des Fahrsicherheitszentrums eine Geschwindigkeit von 100 km/h zugrunde gelegt wird, deckt sich dies mit nichts anderem als der aus den Ausführungen der Begründung wohl abgeleiteten Darstellung, auf diesem Streckenabschnitt Fahrten in landstraßenartiger Situation zu ermöglichen. Und dies sodann in den Berechnungen nicht nur für diesen Abschnitt, sondern der Einfachheit halber für alle anderen Streckenabschnitte auch pauschal zugrunde zu legen. Das konnte dem Ziel dienen, wie auch damals stets betont wurde, damit in der Prognose des künftig von der Anlage insgesamt ausgehenden Fahrzeuglärms mit dem errechneten, auf den Tag gemittelten Beurteilungspegel auf jeden Fall auf der sicheren Seite zu liegen (was insoweit unbestritten zutrifft).

Inwiefern dem damaligen Gutachten hinsichtlich der Geschwindigkeiten für die Berechnungen tatsächlich ein etwa errechneter Durchschnittswert zugrunde gelegt worden sei, wie in den Einwendungen vorgetragen wird, ging aus diesem nicht erkennbar hervor. Denn nähere Angaben zu den in den jeweiligen Streckenabschnitten erzielbaren oder angestrebten Geschwindigkeiten, aus denen der Durchschnitt zu ermitteln gewesen wäre, waren dem Gutachten nicht zu entnehmen. Nunmehr im Nachhinein interpretieren zu wollen, dass der Fokus darauf erkennbar gelegen habe, verfälscht das Bild.

Erst jetzt in den Einwendungen wird über einige Seiten hinweg dargelegt, weshalb es notwendig sei, Geschwindigkeiten bis zu 170 km/h auf dem geraden Streckenabschnitt zum Zwecke des Fahrsicherheitstrainings und Testbetriebs fahren zu können. Was im Einzelnen als Erfordernis vorgetragen wird, ist auf dem Beiblatt zu dieser Vorlage inhaltlich wiedergegeben. Dazu auch die Würdigung seitens der Verwaltung des Zweckverbandes.

Hätte der Vorhabenträger solche Vorstellungen bei seinem Antrag zum Erstellen eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gehabt und (ehrlicherweise) dargelegt, wäre sein Antrag höchstwahrscheinlich von vornherein gescheitert. Denn das hätte weder der Zweckverband und insbesondere die in diesem als Mitglieder vertretenen Belegenheitsgemeinden nicht hinnehmen wollen. Und so war seinerzeit in allen Verlautbarungen nur die Rede davon, auf der Anlage in zweckmäßiger Nutzung auch Übungsfahrten zum Zwecke des Fahrsicherheitstrainings durchführen zu können und Automobilclubs Gelegenheit dazu geben zu können. Nur diese bewegten sich, soweit bekannt, auch seinerzeit nur in einem Geschwindigkeitsniveau unter 100 km/h.

Ein ureigenster Anspruch aus dem verfassungsrechtlich geschützten Grundeigentum besteht eben so wenig. Übersehen wird, dass den beiden gemeinschaftlichen Vorhabenträgern erst auf ihren Antrag hin mit dem aufgestellten vorhabenbezogenen Bebauungsplan der Weg eröffnet wurde, ein Fahrsicherheitstraining in diesen engen Beziehungen gegenüber einer nahe gelegenen Ortschaft betreiben zu können.

Unverhältnismäßig stellt sich das bauplanungsrechtliche Vorgehen schließlich auch schon deshalb nicht dar, nachdem die Festsetzungen in umgekehrter Fahrtrichtung ermöglichen für bestimmte Fahrübungen, für die dies im Einzelfall objektiv nachvollziehbar ist, auf dem geraden Streckenabschnitt auf Geschwindigkeiten von mehr als 100 km/h auf der halben Distanz des geraden Streckenabschnitts aus umgekehrter Fahrtrichtung zu kommen.

7. Schlussbemerkung

Es kann der Versammlung empfohlen werden,

- in der von ihr vorzunehmenden interessengerechten Abwägung aller Belange und in Würdigung der dazu gegebenen rechtlichen Möglichkeiten
- sowie dem Ergebnis einer dazu vorzunehmenden Prüfung der eingegangenen Einwendungen, zu der orientierend die Vorbemerkungen dienen sollen,

den nachstehenden Satzungsbeschluss zu fassen.

B. Beschlussantrag:

Die Verbandsversammlung beschließt:

1. Die gegen den Entwurf insgesamt vorgebrachten Einwendungen, und insbesondere die Einwände gegen die in den textlichen Festsetzungen enthaltenen Regelungen zur Geschwindigkeitsbeschränkung, bleiben unberücksichtigt.
2. Folgende

Satzung Fahrsicherheitszentrum Baden – Änderung

Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Gewerbepark mit Regionalflughafen Söllingen 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, ber. S. 698) einschließlich späterer Änderungen und Ergänzungen am 06.12.2017 Folgendes beschlossen:

Der in der Fassung vom 23.05.2005 beschlossene, am 30.09.2005 in Kraft getretene vorhabenbezogene Bebauungsplan „Fahrsicherheitszentrum Baden“ wird in Teilen nach Maßgabe des Bebauungsplanes „Fahrsicherheitszentrum Baden-Airpark - Änderung“ in der Fassung vom 31.01.2017 geändert.

Die Planänderung enthält zeichnerische und textliche Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 des Baugesetzbuches (BauGB). Die Regelungen ergeben sich aus der Planzeichnung mit Zeichenerklärung vom 23.08.2016 in der Fassung vom 31.01.2017 und im textlichen Teil aus den Festsetzungen des Abschnitts II in der Fassung vom 31.01.2017. Sie sind Bestandteil dieser Satzung. Die sonstigen Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes "Fahrsicherheitszentrum Baden" mit den gleichzeitig als Satzung beschlossenen örtlichen Bauvorschriften gelten unverändert fort.

Der Bebauungsplan ist ferner eine Begründung gemäß § 9 Abs. 8 BauGB mit Datum vom 31.01.2017 beigefügt.

Die Satzung zu dieser Planänderung tritt mit dem Tag der Bekanntmachung in Kraft (§ 10 BauGB).

- Der Verbandsvorsitzende -