

Titel:

Normenkontrollantrag gegen Straßenbebauungsplan - Saalequerung

Normenketten:

VwGO § 47

BauGB § 1 Abs. 3, Abs. 6 Nr. 1, Nr. 9, Abs. 7, § 2 Abs. 3, § 3 Abs. 2 S. 2 Hs. 1, § 214 Abs. 1 S. 1 Nr. 1, Nr. 2 lit. b, § 215

BlmSchG § 41, § 42, § 50

16. BlmSchV § 2

BayLplG Art. 2 Nr. 3, Art. 19 Abs. 1 S. 2

Leitsätze:

1. § 1 Abs. 3 BauGB eröffnet den Gemeinden die Möglichkeit, das Festsetzungsinstrumentarium des § 9 BauGB im Rahmen der Selbstverwaltung für eine eigene Verkehrspolitik zu nutzen. (Rn. 25) (redaktioneller Leitsatz)
2. Verkehrslärm, der nicht auf der geplanten Straße selbst, sondern infolge der durch das Straßenbauvorhaben bedingten Verkehrszunahme auf anderen Straßen entsteht, unterfällt nicht den Regelungen der §§ 41, 42 BlmSchG und der 16. BlmSchV. Der auf einer solchen Verkehrszunahme beruhende Lärmzuwachs ist vielmehr im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht. (Rn. 29) (redaktioneller Leitsatz)
3. Die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit eines Grundstücks bestimmt sich nicht allein anhand der bebauungsrechtlichen Situation (Gebietsart); auch die tatsächlichen Verhältnisse sind von Belang. Ein Grundstück ist gegenüber einem Planvorhaben umso schutzwürdiger, je weniger es durch vorhandene Störfaktoren tatsächlich belastet ist. Das bedeutet umgekehrt, dass sich eine tatsächliche Lärmvorbelastung eines Grundstücks schutzmindernd auswirkt. (Rn. 48) (redaktioneller Leitsatz)
4. Zur angemessenen Befriedigung der Wohnbedürfnisse zählt grundsätzlich auch die Möglichkeit des Schlafens bei gekipptem Fenster. Ist dies wegen der Lärmbelastung, die von einem bestimmten Vorhaben ausgeht, nicht möglich, sind angemessene Wohnverhältnisse aber auch bei Einbau technischer Belüftungseinrichtungen gewahrt; hierauf besteht im Einzelfall ein Anspruch. (Rn. 52) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Normenkontrolle, Straßenbebauungsplan, Angabe der Arten umweltbezogener Informationen, Planungshindernis außerhalb des Plangebiets (verneint), Lärmzuwachs außerhalb des Plangebiets, Vorbelastung, Trennungsgebot, Konfliktbewältigung, Alternativenprüfung

Tenor

- I. Die Verfahren Az. 8 N 23.863, 8 N 23.877 und 8 N 23.878 werden zur gemeinsamen Entscheidung verbunden.
- II. Die Anträge werden abgelehnt.
- III. Die Antragsteller tragen die Kosten des Verfahrens im Verhältnis der Anteile ihrer Verfahren am Gesamtstreitwert.
- IV. Das Urteil ist im Kostenpunkt vorläufig vollstreckbar.
- V. Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

Die Antragsteller wenden sich gegen den einfachen Bebauungsplan „Innenstadtring H. – Teil 1 Saalequerung der Stadt H1“, den die Antragsgegnerin am 26. November 2018 als Satzung beschlossen und am 14. März 2019 bekanntgemacht hat.

2

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt am östlichen Stadtrand. Die geplante Ortsstraße (Saalequerung) zwischen der A1. Straße und der A2. Straße dient als Lückenschluss für einen Innenstadtring; zusammen mit den Straßenzügen E. Straße, S.weg, S1graben, Fabrikzeile, A2. Straße, A1- und W1. Straße soll nahezu der gesamte städtische Straßenverkehr außerhalb der Innenstadt gebündelt abgewickelt werden. Die neue Verbindungsstraße mit Brücke (Gesamtlänge ca. 190 m) zwischen dem A1 Durchlass (einspurige Bahnunterführung) und der A2.straße im Bereich der Einmündung des W2wegs soll mit zwei Kreisverkehren angebunden werden. Im Generalverkehrsplan 2011 der Antragsgegnerin wird das Vorhaben als vordringlich eingestuft.

3

Die Antragsteller sind Eigentümer von Wohngrundstücken, die nordöstlich außerhalb des Plangebiets im Bereich des W2wegs liegen. Der Antragsteller zu 3 und seine Ehefrau haben ihr Grundstück am 17. Oktober 2022 übertragen.

4

Mit ihren Normenkontrollanträgen vom 6. März 2020 rügen die Antragsteller Verfahrensfehler, eine mangelnde Planrechtfertigung und Abwägungsmängel. Die Auslegungsbekanntmachung habe nicht die notwendigen Angaben zu den Arten der verfügbaren umweltbezogenen Informationen enthalten. Der Planung fehle die Rechtfertigung; das Ziel, die Innenstadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten, sei ohne Ausbau der Bahnunterführung (A1 Durchlass) südlich des Plangebiets nicht zu erreichen. Die Weiterführung der Ortsumfahrung L. dränge sich als Alternative auf (erweiterter Innenstadtring). Die Nullvariante sei nicht erwogen worden. Die Lärmprognose sei fehlerhaft, weil die starke Steigung sowie Mängel der Straßenoberfläche nicht berücksichtigt worden seien. Unklar sei, ob Verkehrszuwächse durch die Ortsumfahrung L. und die Erweiterung des Güterverkehrszentrums gesehen worden seien. Die Sicherheit der Anwohner des W2wegs sei gefährdet, insbesondere beim Ausfahren aus Grundstücken und dem Überqueren der Straße. Die Verkehrsbeschränkungen (30 km/h; Sperrung für Lkw über 7,5 t) seien nicht festgesetzt und könnten später aufgehoben werden. Das Interesse der Anwohner des W2wegs, im Wohngebiet von deutlich erhöhtem Verkehrslärm verschont zu bleiben, sei zu gering gewichtet worden. Die Planung schaffe erhebliche neue Konflikte; die Sperrung des W2wegs für Lkw über 7,5 t führe zu kaum lösbaren Verkehrsproblemen. Die Planung verletze das immissionsschutzrechtliche Trennungsgebot. Nicht dargelegt sei, dass die verkehrlichen Missstände in der Innenstadt so gravierend seien, dass sie die Entwertung eines ganzen Wohngebiets durch Vervielfachung des dortigen Verkehrs rechtfertigten. Die Erhaltung des Saaleals als Frischluftschneise sei nicht ausreichend aufgeklärt und zu gering gewichtet worden. Insgesamt fehle es an einer tauglichen Gesamtabwägung.

5

Die Antragsteller beantragen,

6

den Bebauungsplan „Innenstadtring H. – Teil 1 Saalequerung“ der Antragsgegnerin, bekanntgemacht am 14. März 2019, für unwirksam zu erklären.

7

Die Antragsgegnerin beantragt,

8

die Normenkontrollanträge abzulehnen.

9

Als Eigentümer außerhalb des Plangebiets liegender Grundstücke seien die Antragsteller nicht antragsbefugt. Der Bebauungsplan leide an keinem Verfahrensfehler; bei der Auslegung der Planunterlagen seien die Arten der verfügbaren umweltbezogenen Informationen ordnungsgemäß dargestellt worden. Die Bauleitplanung sei erforderlich, um den Innenstadtring zu schließen. Der A1 Durchlass sei hinreichend leistungsfähig; ein zweispuriger Ausbau sei vorbehaltlich der Finanzierbarkeit geplant. Die Nullvariante sei untersucht worden. Die Weiterführung der Ortsumfahrung L. scheide wegen der Ablehnung der

gebietsbetroffenen Gemeinde Döhlau aus. Die schalltechnischen Untersuchungen hätten die Topografie und künftige Verkehrszuwächse – u.a. durch die Ortsumfahrung L. und die Erweiterung des Güterverkehrszentrums – berücksichtigt. Die Grundstücke der Antragsteller seien von Lärm vorbelastet. Der W2.weg sei seit Jahrzehnten eine Hauptstraße mit stetig zunehmender verkehrlicher Belastung und seit 1971 als Teil des Innenstadtrings geplant. Die Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete der DIN 18005-1 seien auch ohne das Vorhaben überschritten. Ein Verstoß gegen das Gebot der Konfliktbewältigung liege nicht vor. Der Lärmkonflikt werde durch Gewährung passiven Lärmschutzes gelöst. Möglicherweise künftig auftretende Verkehrsprobleme seien im Planvollzug zu lösen. Dem Trennungsprinzip sei genügt; das städtebauliche Interesse am Lückenschluss des Innenstadtrings wiege enorm hoch. Nennenswerte negative Auswirkungen auf die Frischluftschneise seien gutachterlich ausgeschlossen worden.

10

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf die vorgelegten Normaufstellungsakten (im Folgenden: NA) und die Gerichtsakten verwiesen.

Entscheidungsgründe

11

Die zulässigen Normenkontrollanträge haben keinen Erfolg. Der angegriffene Bebauungsplan ist nicht unwirksam (vgl. § 47 Abs. 5 Satz 2 VwGO).

A.

12

Die Normenkontrollanträge sind zulässig, insbesondere sind die Antragsteller antragsbefugt nach § 47 Abs. 2 Satz 1 VwGO. Ist ein Antragsteller – wie hier – Eigentümer eines Grundstücks außerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans, kann die Antragsbefugnis insbesondere aus dem subjektiven Recht auf gerechte Abwägung der eigenen Belange aus § 1 Abs. 7 BauGB folgen (stRspr, vgl. BVerwG, B.v. 10.7.2020 – 4 BN 50.19 – BauR 2020, 1767 = juris Rn. 6 m.w.N.). Zu den abwägungserheblichen Belangen kann auch das Interesse der Anwohner einer Straße gehören, von einer planbedingten Erhöhung des Verkehrslärms verschont zu werden. Etwas Anderes gilt, wenn der Lärmzuwachs nur geringfügig ist, d.h. über die Bagatellgrenze nicht hinausgeht, oder sich nur unwesentlich auf das Nachbargrundstück auswirkt. Wann dies der Fall ist, lässt sich nicht durch reine Subsumtion ermitteln. Vielmehr bedarf es einer wertenden Betrachtung der konkreten Verhältnisse unter Berücksichtigung der jeweiligen Vorbelastung und der Schutzwürdigkeit des jeweiligen Gebiets (vgl. BVerwG, B.v. 1.7.2020 – 4 BN 49.19 – Buchholz 310 § 47 VwGO Nr. 221 = juris Rn. 8; B.v. 12.6.2018 – 4 BN 28.17 – BauR 2018, 1724 = juris Rn. 5).

13

Vorliegend ist nicht von vorneherein zu erkennen, dass die planbedingte Zunahme des Verkehrslärms an den Wohngrundstücken der Antragsteller nur geringfügig ist. Die schalltechnischen Untersuchungen sprechen vielmehr dafür, dass die dem Bebauungsplan zuzurechnende zusätzliche Lärmbelastung von abwägungserheblicher Relevanz ist, auch wenn die Orientierungswerte der DIN 18005-1 entlang des W2wegs schon jetzt überschritten werden. Ausgehend von der Verkehrsprognose werden die Immissionsgrenzwerte für Dorf- und Mischgebiete nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV, die Anforderungen für gesunde Wohnverhältnisse enthalten (vgl. BVerwG, U.v. 17.3.2005 – 4 A 18.04 – BVerwGE 123, 152 = juris Rn. 19; B.v. 11.11.2008 – 9 A 56.07 – Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 51 = juris Rn. 3) im Planfall teilweise überschritten; die Pegelerhöhung im nordöstlich des Plangebiets liegenden Wohngebiet, in dem die Antragsteller wohnen, liegt bei bis zu 6 dB (vgl. Planbegründung [Fassung „Satzungsbeschluss“ vom 9.11.2018, NA Band 4 S. 1428 ff.] S. 33; Schalltechnische Untersuchung zum Verkehrslärm vom 28.11.2017 [NA Band 2 S. 475 ff. = Band 3 S. 831 ff.] S. 26 ff. und Anlagen 8.1 und 8.2).

B.

14

Der Antragsteller zu 3 bleibt prozessführungsbefugt, obwohl er und seine Ehefrau ihr Eigentum an dem Grundstück laut Grundbuch am 17. Oktober 2022 übertragen haben. Das Fortbestehen der Prozessführungsbefugnis folgt aus § 173 Satz 1 VwGO i.V.m. § 265 Abs. 2 Satz 1 ZPO (vgl. BVerwG, B.v.

5.6.2018 – 4 BN 43.17 – BRS 86 Nr. 202 = juris RN. 16; SächsOVG, U.v. 14.7.2021 – 1 C 27.19 – juris Rn. 24).

C.

15

Die Normenkontrollanträge sind jedoch unbegründet.

16

I. Der Bebauungsplan leidet an keinem zu seiner Unwirksamkeit führenden Verfahrensfehler. Die Antragsteller haben innerhalb eines Jahres (vgl. § 215 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB) seit der Bekanntmachung des Bebauungsplans am 14. März 2019 (vgl. NA Band 4 S. 1601 ff.), in der auf die Voraussetzungen für die Geltendmachung der Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften und von Mängeln der Abwägung sowie die Rechtsfolgen hingewiesen wurde (vgl. § 215 Abs. 2 BauGB), einen Verstoß gegen § 3 Abs. 2 Satz 2 HS 1 BauGB in der bis 6. Juli 2023 gültigen Fassung (BGBl 2017 I S. 3634) geltend gemacht. Nach dieser Vorschrift sind u.a. Angaben dazu, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, mindestens eine Woche vor der öffentlichen Auslegung des Planentwurfs ortsüblich bekannt zu machen.

17

Zweck der Vorschrift ist die Anstoßwirkung, die der Auslegungsbekanntmachung nach dem Willen des Gesetzgebers zukommen soll. Dafür müssen die bekanntgemachten Informationen eine erste inhaltliche Einschätzung darüber ermöglichen, welche Umweltbelange in den vorliegenden Stellungnahmen und sonstigen Unterlagen behandelt werden. Nur auf dieser Grundlage kann die informierte Öffentlichkeit entscheiden, ob die Planung aus ihrer Sicht weitere, von den vorhandenen Stellungnahmen nicht abgedeckte Umweltbelange berührt, denen sie durch eigene Stellungnahmen Gehör verschaffen will (vgl. BVerwG, U.v. 18.7.2013 – 4 CN 3.12 – BVerwGE 147, 206 = juris Rn. 19 f.). Demgemäß verlangt der Gesetzgeber eine Zusammenfassung nach „Themenblöcken“ (vgl. BT-Drs. 15/2250 S. 44). Bei der Bildung der Schlagwörter darf die Gemeinde von der Bezeichnung ausgehen, die der Ersteller selbst für zutreffend gehalten hat (vgl. BVerwG, U.v. 6.6.2019 – 4 CN 7.18 – BVerwGE 165, 387 = juris Rn. 15). Wird der Inhalt der verfügbaren Arten von Umweltinformationen bereits durch die Aufzählung der Titel strukturiert und erschlossen, bedarf es darüber hinaus keiner Bildung von Themenblöcken oder einer zusätzlichen schlagwortartigen Charakterisierung (vgl. BVerwG, U.v. 20.1.2021 – 4 CN 7.19 – NVwZ 2021, 732 = juris Rn. 14). Eine bloße Auflistung der vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen (Urheber, Datum) oder ein pauschaler Hinweis auf den Umweltbericht genügen dagegen regelmäßig nicht (vgl. BVerwG, U.v. 18.7.2013 – 4 CN 3.12 – BVerwGE 147, 206 = juris Rn. 21 f.; U.v. 6.6.2019 – 4 CN 7.18 – BVerwGE 165, 387 = juris Rn. 15).

18

Diesen Anforderungen wird die Auslegungsbekanntmachung der Antragsgegnerin vom 25. Juli 2018 (vgl. NA Band 4 S. 1250) überwiegend gerecht. Der tabellarischen Aufstellung (Spalte „Maßnahmen“) – untergliedert nach den Schutzgütern – und der ihr nachfolgenden Auflistung herangezogener Gutachten, Stellungnahmen und Informationen sind zu entnehmen, dass Untersuchungen zu den Themen Verkehrslärm und Schallschutz, Luftqualität, Mühlenstandort, Natur- und Artenschutz, Landschaftsbild und Altlasten vorgelegen haben. Die Urheber der vorliegenden Stellungnahmen wurden größtenteils benannt; im Übrigen ist eine fehlende Benennung unschädlich (vgl. BVerwG, U.v. 20.1.2021 – 4 CN 7.19 – NVwZ 2021, 732 = juris Rn. 18).

19

Nicht der Auslegungsbekanntmachung zu entnehmen ist, dass der Antragsgegnerin auch zu den Themen Frischluft-Durchlüftung (Regierung von ..., Stellungnahme vom 27.11.2017, NA Band 2 S. 763 ff.) und Wasserwirtschaft (Wasserwirtschaftsamt, Stellungnahme vom 14.11.2017, NA Band 2 S. 767 ff.) Äußerungen vorlagen. Dabei handelt es sich aber – in quantitativer und qualitativer Hinsicht – um einzelne Angaben, deren Fehlen nach § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 HS 2 Buchst. b BauGB unbeachtlich ist (vgl. BT-Drs. 15/2250 S. 63; BayVG, U.v. 5.2.2009 – 1 N 07.2713 u.a. – juris Rn. 45; NdsOVG, U.v. 9.9.2020 – 1 KN 87/18 – ZfBR 2020, 854 = juris Rn. 43; OVG Hamburg, U.v. 27.4.2016 – 2 E 20/13.N – DVBl 2016, 1407 = juris Rn. 41; Petz in Berliner Kommentar BauGB, Stand August 2023, § 214 Rn. 73). Diese Stellungnahmen betreffen keinen Schwerpunkt der planerischen Konfliktbewältigung (vgl. Planbegründung S. 28 f.). Die im weiteren Verlauf des Normaufstellungsverfahrens erstellten Modellrechnungen zur Durchlüftung (vgl. NA

Band 4 S. 1318 ff.) ergaben keine relevanten Auswirkungen (vgl. dort S. 33 ff.). Auch bei den wasserwirtschaftlichen Belangen handelt es sich um kein Kernproblem der Planung.

20

II. Der Bebauungsplan ist auch nicht aus materiellen Gründen unwirksam.

21

1. Die Planrechtfertigung gemäß § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB ist gegeben.

22

Nach dieser Vorschrift haben die Gemeinden die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Dem Kriterium der städtebaulichen Rechtfertigung kommt in der gemeindlichen Bauleitplanung dieselbe Funktion zu wie demjenigen der Planrechtfertigung im Planfeststellungsrecht, nämlich die Planung, die ihre Rechtfertigung nicht in sich selbst trägt, im Hinblick auf die damit verbundenen Rechtseinwirkungen in Einklang mit den gesetzlich zulässigen Planungszielen zu bringen und auf diese Weise grundsätzlich zu rechtfertigen. Was in diesem Sinne erforderlich ist, bestimmt sich nach der planerischen Konzeption der Gemeinde. § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB setzt der Bauleitplanung eine erste, strikt bindende Schranke, die lediglich grobe und einigermaßen offensichtliche Missgriffe ausschließt. Sie betrifft die generelle Erforderlichkeit der Planung, nicht hingegen die Einzelheiten einer konkreten planerischen Lösung, für die das Abwägungsgebot maßgeblich ist (stRspr, vgl. BVerwG, U.v. 10.9.2015 – 4 CN 8.14 – BVerwGE 153, 16 = juris Rn. 11 f.; B.v. 25.7.2017 – 4 BN 2.17 – BRS 85 Nr. 2 2017. = juris Rn. 3).

23

Eine Straßenplanung ist nicht erst dann erforderlich, wenn sie unausweichlich ist, sondern bereits dann, wenn sie vernünftigerweise geboten ist (stRspr, vgl. BVerwG, U.v. 6.12.1985 – 4 C 59.82 – BVerwGE 72, 282 = juris Rn. 16; B.v. 4.9.2018 – 9 B 24.17 – juris Rn. 3). Nicht erforderlich sind dagegen Bebauungspläne, die einer positiven Planungskonzeption entbehren und ersichtlich der Förderung von Zielen dienen, für deren Verwirklichung die Planungsinstrumente des Baugesetzbuchs nicht bestimmt sind, oder deren Verwirklichung auf unabsehbare Zeit rechtliche oder tatsächliche Hindernisse im Wege stehen (vgl. BVerwG, U.v. 5.5.2015 – 4 CN 4.14 – NVwZ 2015, 1537 = juris Rn. 10; U.v. 10.5.2022 – 4 CN 2.20 – NVwZ 2022, 1464 = juris Rn. 11).

24

Nach diesen Maßstäben ist die Erforderlichkeit des Bebauungsplans zu bejahen.

25

a) Die Antragsgegnerin verfolgt mit dem Bebauungsplan ein legitimes städtebauliches Ziel. § 1 Abs. 3 BauGB eröffnet den Gemeinden die Möglichkeit, das Festsetzungsinstrumentarium des § 9 BauGB im Rahmen der Selbstverwaltung für eine eigene Verkehrspolitik zu nutzen (vgl. BVerwG, U.v. 28.1.1999 – 4 CN 5.98 – BVerwGE 108, 248 = juris Rn. 18; B.v. 25.1.2011 – 4 BN 39.10 – ZfBR 2011, 376 = juris Rn. 5). Die „Saalequerung“ dient ihrem als „absolut vordringlich“ eingestuften verkehrsplanerischen Ziel, die Lücke im Innenstadtring zu schließen, um den städtischen Straßenverkehr außerhalb der Innenstadt gebündelt abzuwickeln. Damit sollen die Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit möglichst geringer Beeinträchtigung innenstadtnaher sensibler Bereiche sichergestellt, der Innenstadtstraßenraum aufgewertet, der Durchgangsverkehr gemindert und die Wohn- und Aufenthaltsqualität gesteigert werden (vgl. Planbegründung S. 7, 11 f.). Die dem Generalverkehrsplan zugrundeliegende Verkehrsuntersuchung belegt, dass die erstrebte Entlastungs- und Bündelungswirkung mit dem Vorhaben zu erzielen ist (vgl. Dr. B. Ingenieurgesellschaft, Generalverkehrsplan, Teil 2: Prognose und Planungskonzepte, 30.9.2011, S. 13, 24, vorgelegt als Anlage B 2, Gerichtsakte [GA] Az. 8 N 23.863; B. I. GmbH, Fortschreibung des Prognosebezugsfalls des Generalverkehrsplans 2011, 23.5.2018, vorgelegt als Anlage B 3, GA Az. 8 N 23.863 S. 31 ff./51). Die Antragsgegnerin kann sich insoweit auf die öffentlichen Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung nach § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB stützen (vgl. auch BayVGH, U.v. 24.5.2005 – 8 N 04.3219 – juris Rn. 41 zu § 1 Abs. 5 Satz 2 Nr. 8 BauGB a.F.).

26

b) Dem Bebauungsplan stehen auch keine tatsächlichen oder rechtlichen Hindernisse entgegen, sodass er „vollzugsunfähig“ wäre. Der Vorhalt der Antragsteller, die mit der Planung verfolgten verkehrsplanerischen Ziele seien erst dann zu erreichen, wenn der sog. A1 Durchlass auf zwei Fahrspuren mit gesonderten Geh-

und Radwegen ausgebaut werde, betrifft nicht den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans, der den Durchlass selbst nicht erfasst, sondern die Fortführung des geplanten Innenstadtrings im südlichen Folgeabschnitt. Dies hat die Antragsgegnerin abwägungsfehlerfrei erkannt (vgl. Abwägungsunterlage [NA Band 4 S. 1387 ff.] S. 18).

27

Dass dem streitgegenständlichen Bebauungsplan vor dem Hintergrund der Gesamtplanung des Innenstadtrings in Teilschritten insoweit ein die Planrechtfertigung ausschließendes, auf unabsehbare Zeit unüberwindbares Hindernis entgegenstünde (vgl. BVerwG, U.v. 28.1.1999 – 4 CN 5.98 – BVerwGE 108, 248 = juris Rn. 20), ist nicht ersichtlich. Der von der Antragsgegnerin geplante zweistreifige Ausbau des A1 Durchlasses (vgl. Abwägungsunterlage S. 13; Generalverkehrsplan 2011 Teil 2 S. 2, 13, 15, 24) erweist sich nicht als unrealisierbar. Zwar plante die DB AG seinerzeit – maßgeblich ist der Zeitpunkt der Beschlussfassung über den Bebauungsplan (vgl. BVerwG, B.v. 26.1.2010 – 4 B 43.09 – BauR 2010, 871 = juris Rn. 12; BayVGh, U.v. 15.11.2022 – 1 N 19.1117 – juris Rn. 22; hier: 26.11.2018) – eine 1:1 Erneuerung (vgl. Schreiben vom 3.8.2018, GA Az. 2 N 20.456 S. 21). Sie zeigte sich aber für Ausbauplanungen offen und forderte die Antragsgegnerin auf, hierzu konkrete und verbindliche Vorgaben zu machen (vgl. Schreiben vom 3.8.2018 S. 2). Nach Aussage der Vertreter der Antragsgegnerin in der mündlichen Verhandlung wurde inzwischen mit der DB AG über eine Kreuzungsvereinbarung verhandelt.

28

2. Auf einen Verstoß gegen die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) können sich die deutlich außerhalb des Plangebiets wohnenden Antragsteller nicht unmittelbar berufen.

29

Verkehrslärm, der nicht auf der geplanten Straße selbst, sondern infolge der durch das Straßenbauvorhaben bedingten Verkehrszunahme auf anderen Straßen entsteht, unterfällt nicht den Regelungen der §§ 41, 42 BImSchG und der 16. BImSchV. Der auf einer solchen Verkehrszunahme beruhende Lärmzuwachs ist vielmehr im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen (vgl. Rn. 41 ff.), wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht (vgl. BVerwG, U.v. 11.7.2019 – 9 A 13.18 – BVerwGE 166, 132 = juris Rn. 217; U.v. 9.11.2017 – 3 A 4.15 – BVerwGE 160, 263 = juris Rn. 94; U.v. 17.3.2005 – 4 A 18.04 – BVerwGE 123, 152 = juris Rn. 15; U.v. 9.6.2010 – 9 A 20.08 – NVwZ 2011, 177 = juris Rn. 114).

30

3. Der Bebauungsplan verstößt nicht gegen das Abwägungsgebot.

31

Nach § 1 Abs. 7 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. § 2 Abs. 3 BauGB ergänzt dieses materiell-rechtliche Abwägungsgebot um die Verfahrensanforderung, dass die Belange, die für die Abwägung von Bedeutung sind (Abwägungsmaterial), zu ermitteln und zu bewerten sind. Aus verfassungsrechtlicher Perspektive erlaubt das Abwägungsgebot einen besonders flexiblen und dem Einzelfall gerecht werdenden Interessensausgleich unter maßgeblicher Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit (vgl. BVerfG, B.v. 30.11.1988 – 1 BvR 1301/84 – BVerfGE 79, 174 = juris Rn. 74; BVerwG, B.v. 8.12.2021 – 4 BN 19.21 – juris Rn. 8).

32

Das Abwägungsgebot ist nur verletzt, wenn eine Abwägung überhaupt nicht stattfindet oder in die Abwägung an Belangen nicht eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, oder wenn die Bedeutung der betroffenen privaten Belange verkannt oder der Ausgleich zwischen den von der Planung berührten Belangen in einer Weise vorgenommen wird, der zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. Innerhalb des so gezogenen Rahmens handelt eine Gemeinde nicht abwägungsfehlerhaft, wenn sie sich in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung des anderen entscheidet (vgl. BVerwG, U.v. 12.12.1969 – IV C 105.66 – BVerwGE 34, 301 = juris Rn. 29; B.v. 15.5.2013 – 4 BN 1.13 – ZfBR 2013, 573 = juris Rn. 18).

33

Mängel im Abwägungsvorgang sind nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind (vgl. § 214 Abs. 3 Satz 2 HS 2 BauGB). Hiernach beachtliche Mängel des Abwägungsvorgangs werden unbeachtlich, wenn sie nicht innerhalb eines Jahres seit Bekanntmachung der Satzung schriftlich gegenüber der Gemeinde unter Darlegung des die Verletzung begründenden Sachverhalts geltend gemacht worden sind (vgl. § 215 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BauGB).

34

a) Die Kritik der Antragsteller an der Lärmprognose ist unberechtigt.

35

Die Antragsgegnerin hat die planbedingten Geräuschimmissionen innerhalb („Neubaubereich“) und außerhalb des Planbereichs („erweiterter Bereich“ – A1 und W2.weg) untersuchen lassen (vgl. Planbegründung S. 17 f. und 26 f.; Schalltechnische Untersuchung vom 28.11.2017 S. 10 f. und 28 f.).

36

aa) Im Plangebiet („Baubereich“) erhalten Wohngebäude „Vollschutz“, d.h. aktiven Lärmschutz zur Einhaltung der Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV. Dazu wurden verschiedene Varianten untersucht (vgl. Planbegründung S. 18; Variantenuntersuchung zum aktiven Schallschutz vom 9.4.2018, NA Band 2 S. 559 ff. und Band 3 S. 915 ff.; Aktenvermerke „(1)“ vom 10.4.2018, NA Band 2 S. 643 ff. und Band 3 S. 999 ff. sowie „(2)“ vom 26.4.2018, NA Band 2 S. 654 ff. und Band 3 S. 1010 ff.). Die geplante Variante 9 sieht Lärmschutzwände und eine lärmindernde Fahrbahndeckschicht im Bereich der Anbindung der neuen „Saalequerung“ an den südlichen W2.weg vor, die auf Grundlage des § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB mit Planzeichen A.02 („Bauliche und sonstige technische Vorkehrungen zur Vermeidung von Lärm bzw. zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen“) festgesetzt wurden. Zudem sind nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h innerorts auf der Kreisfahrbahn und der A2. Straße sowie 70 km/h außerorts in südlicher Fahrtrichtung in der A2. Straße vorgesehen (vgl. Aktenvermerk „(2)“ vom 26.4.2018 S. 2).

37

Die Antragsteller machen diesbezüglich keine Abwägungsfehler geltend; beachtliche Abwägungsmängel sind auch sonst für den Senat nicht erkennbar.

38

bb) Außerhalb des „Baubereichs“ nimmt die Lärmuntersuchung bestehende, spürbar lärmbeeinträchtigte Straßen in den Blick (vgl. „erweiterter Untersuchungsbereich“, vgl. Schalltechnische Untersuchung vom 28.11.2017 S. 10 f. und Anlagen 9.1 bis 9.16). Den Berechnungen für den Prognose-Planfall (vgl. dort S. 17 f.) liegt zugrunde, dass die Geschwindigkeit auf der gesamten Länge des W2wegs auf 30 km/h beschränkt ist; damit ist der Emissionspegel – verglichen mit 50 km/h – um ca. 2 dB zu mindern (vgl. dort S. 30). Auf Grundlage der schalltechnischen Untersuchung geht die Antragsgegnerin entlang des W2wegs von einer planbedingten Pegelerhöhung um bis zu 6 dB aus (vgl. dort S. 27 und 33; vgl. im Einzelnen auch die Pegeldifferenzkarten in Anlagen 8.1 und 8.2, NA Band 2 S. 537 f. und Band 3 S. 893 f.).

39

Die Kritik der Antragsteller an der schalltechnischen Untersuchung vom 28. November 2017 ist unberechtigt. Die Steigung bzw. das Gefälle im W2.weg wurde berücksichtigt. Im Rahmen der Berechnungen mittels EDV wurden u.a. die Höhenlinien eingegeben. Bei den Ausbreitungsberechnungen wurde die Topografie berücksichtigt (vgl. Schalltechnische Untersuchung vom 28.11.2017 S. 19). Mit der Steigung bzw. dem Gefälle der Straße verbundene Besonderheiten (z.B. Beschleunigen, Abbremsen, kleiner Gang, hohe Motordrehzahl) sind in den angewandten Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90; vgl. dort S. 14 Nr. 4.4.1.1.4) berücksichtigt, wie der Vertreter der Lärmgutachterin in der mündlichen Verhandlung bestätigt hat. Dieser hat zudem plausibel erläutert, dass es keine gesonderten Korrekturwerte für Kanaldeckel, Fahrbahnwellen und Ähnlichem gibt (vgl. auch RLS-90 S. 14 Tabelle 4). Der Abwägung liegt dies rechtsfehlerfrei zu Grunde (vgl. Abwägungsunterlage S. 6).

40

Die Vermutung der Antragsteller, künftige Verkehrszuwächse durch die Ortsumfahrung L. könnten bei der Berechnung der Geräuschimmissionen unberücksichtigt geblieben sein, erweist sich als unbegründet (vgl. Planbegründung S. 38 f. mit Abbildungen 12 [Bestand 2017] und 13 [Prognosebezugsfall 2030]; vgl. auch die abschließende Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse seit 2017 in der „Fortschreibung des

Prognosebezugsfalls Generalverkehrsplans 2011“, vgl. dort S. 8 und Anlagen 9, 12). Ein Abwägungsdefizit hinsichtlich einer künftigen Verkehrserhöhung infolge der Erweiterung des Güterverkehrszentrums haben die Antragsteller nicht innerhalb eines Jahres seit der Bekanntmachung des Bebauungsplans am 14. März 2019 geltend gemacht (vgl. § 215 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3, Abs. 2 BauGB). Abgesehen davon wurden die diesbezüglich durch den Schwerlastverkehr verursachten Verkehrsflüsse im Prognosebezugsfall 2030 berücksichtigt (vgl. Abwägungsunterlage S. 5).

41

b) Ausgehend von der rechtsfehlerfreien Lärmprognose ist ein Abwägungsfehler hinsichtlich des Schutzes der Anwohner vor Verkehrslärm nicht zu erkennen.

42

aa) Der Lärmschutzkonflikt wurde ermittelt und in die Abwägung eingestellt.

43

Die Antragsgegnerin hat sich mit einer Lärmprognose Klarheit verschafft und vor Augen geführt, welche Dimension der durch die Straßenplanung ausgelöste Lärmkonflikt für die betroffenen Anwohner hat (vgl. BVerwG, B.v. 30.11.2006 – 4 BN 14.06 – ZUR 2007, 205 = juris Rn 5; Decker in Berliner Kommentar zum BauGB, § 1 Rn. 159). Sie hat erkannt, dass die zusätzliche planbedingte Lärmbelastung entlang des W2wegs erheblich sein wird; im Einzelfall beträgt sie bis zu 6 dB (vgl. Planbegründung S. 33; Schalltechnische Untersuchung vom 28.11.2017 S. 27, 32). Die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV für ein allgemeines Wohngebiet von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts sind teilweise überschritten; an den Gebäudefassaden ergeben sich Beurteilungspegel von bis zu 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts (vgl. Schalltechnische Untersuchung vom 28.11.2017 S. 18 und 20).

44

Da die §§ 41 ff. BImSchG außerhalb des Plangebiets („Baubereich“) nicht unmittelbar gelten, war die Antragsgegnerin nicht vorrangig verpflichtet, aktiven Lärmschutz zu gewähren. Gleichwohl hat sie die Umsetzbarkeit aktiver Lärmschutzmaßnahmen untersuchen lassen. Dabei hat sich gezeigt, dass Lärmschutzwände nur begrenzt wirksam wären, weil sie an jeder Grundstückszufahrt im W2.weg unterbrochen werden müssten. Eine hochabsorbierende Ausführung, mit der reflexionsbedingter Pegelerhöhungen an der gegenüberliegenden Seite vermieden werden könnten, ist nicht transparent herzustellen; eine Verschattung der Grundstücke wäre die Folge. Sog. „Flüsterasphalt“ wird nur bei einer höheren Geschwindigkeit über 60 km/h als wirksam betrachtet (vgl. Schalltechnische Untersuchung 28.11.2017 S. 30). Damit wäre selbst bei Anwendung des § 41 BImSchG ein Absehen von Maßnahmen des aktiven Schallschutzes gerechtfertigt (vgl. auch BVerwG, U.v. 28.1.1999 – 4 CN 5.98 – BVerwGE 108, 248 = juris Rn. 35; SächsOVG, U.v. 24.11.2022 – 1 C 87.21 – juris Rn. 71).

45

Für die Wohngebäude entlang des W2wegs, bei denen sich der Verkehrslärm um mindestens 3 dB erhöht und die Grenzwerte für Dorf- und Mischgebiete überschritten sind (vgl. BVerwG, U.v. 17.3.2005 – 4 A 18.04 – BVerwGE 123, 152 = juris Rn. 19; B.v. 11.11.2008 – 9 A 56.07 – Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 51 = juris Rn. 3; U.v. 23.9.1999 – 4 C 6.98 – BVerwGE 109, 314 – juris Rn. 27) hat die Antragsgegnerin einen Anspruch auf passiven Lärmschutz bzw. Entschädigung – einschließlich Außenwohnbereiche – dem Grunde nach anerkannt (vgl. Planbegründung S. 27; Abwägungsunterlage S. 7, 9; Schreiben vom 7. Mai 2018, NA Band 1 S. 316; Schalltechnische Untersuchung vom 28.11.2017 S. 11, 31). Die Anwesen im „erweiterten Untersuchungsbereich“, die dem Grunde nach einen Anspruch auf Lärmschutz haben, wurden im Einzelnen ermittelt (vgl. dort Anlagen 9.1 bis 9.16). Damit wurde den Anforderungen des Abwägungsgebots genügt (vgl. auch BVerwG, U.v. 11.7.2019 – 9 A 13.18 – BVerwGE 166, 132 = juris Rn. 218).

46

Der Vorwurf, die planbedingte Lärmzunahme habe in der Abwägung überhaupt keine Rolle gespielt, ist nach alldem unberechtigt. Im Übrigen hat die Antragsgegnerin beschlossen, den W2.weg für Lkw über 7,5 t zu sperren und die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu beschränken; die entsprechenden verkehrsrechtlichen Anordnungen wurden bereits umgesetzt (vgl. Abwägungsunterlage S. 9 bis 12, 15; Auszug aus der Sitzung des Stadtrats vom 26.11.2018, NA Band 4 S. 1384 oben). Mit der Geschwindigkeitsbeschränkung kann der Emissionspegel – verglichen mit 50 km/h – um ca. 2 dB gemindert werden (vgl. Schalltechnische Untersuchung vom 28.11.2017 S. 17, 30); durch die Sperrung des W2wegs

für Lkw über 7,5 t lässt sich der Schwerverkehr dort um etwa die 50% verringern (vgl. dort S. 15; Abwägungsunterlage S. 15).

47

bb) Die Vorbelastung durch den bereits bestehenden Verkehrslärm durfte den Anwohnern entlang des W2wegs schutzmindernd in der Abwägung entgegengehalten werden.

48

Das Nutzungsverhalten der betroffenen Grundstückseigentümer stellt sich – wie die Verkehrsanschauung und der Verkehrswert – auf eine tatsächliche Gebietsprägung ein (vgl. BVerwG, U.v. 15.12.2016 – 4 A 4.15 – BVerwGE 157, 73 = juris Rn. 35). Die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit eines Grundstücks bestimmt sich demgemäß nicht allein anhand der bebauungsrechtlichen Situation (Gebietsart); auch die tatsächlichen Verhältnisse sind von Belang. Ein Grundstück ist gegenüber einem Planvorhaben umso schutzwürdiger, je weniger es durch vorhandene Störfaktoren tatsächlich belastet ist. Das bedeutet umgekehrt, dass sich eine tatsächliche Lärmvorbelastung eines Grundstücks schutzmindernd auswirkt (vgl. BVerwG, U.v. 7.7.1978 – IV C 79.76 – BVerwGE 56, 110 = juris Rn. 89; U.v. 29.1.1991 – 4 C 51.89 – BVerwGE 87, 332 = juris Rn. 244; B.v. 26.1.2000 – 4 VR 19.99 u.a. – Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 156 = juris Rn. 12; B.v. 26.9.2013 – 4 VR 1.13 – NUR 2013, 800 = juris Rn. 57).

49

Welches Gewicht den durch eine Planung betroffenen Belangen zukommt, wird auch davon bestimmt, ob ihre Träger sich vernünftigerweise auf die mit dem geplanten Vorhaben verbundenen Änderungen einstellen mussten und deswegen nicht auf den Fortbestand einer bestimmten Situation vertrauen durften (vgl. BVerwG, U.v. 28.11.2017 – 7 A 17.12 – BVerwGE 161, 17 = juris Rn. 64). Der Anlieger einer Straße hat keinen Anspruch darauf, dass eine bisher gegebene Verkehrslage aufrechterhalten bleibt (vgl. BVerwG, U.v. 3.11.2020 – 9 A 12.19 – BVerwGE 170, 33 = juris Rn. 781). Das Vertrauen der Anwohner in die unveränderte Beibehaltung der bisherigen Grundstückssituation genießt keinen Vorrang, sondern ist mit seinem objektiv zukommenden Gewicht in die Abwägung einzustellen; es ist v.a. mit dem Gewicht der durch die Planung berührten Verkehrsbelange in Ausgleich zu bringen (vgl. auch BVerwG, B.v. 30.11.2006 – 4 BN 14.06 – ZUR 2007, 205 = juris Rn. 5). Auch Art. 14 Abs. 1 GG schützt das Grundeigentum nicht vor Veränderungen der durch die Lage und Beschaffenheit geprägten Grundstückssituation (vgl. BVerfG, B.v. 2.3.1999 – 1 BvL 7.91 – BVerfGE 100, 226 = juris Rn. 83; BVerwG, U.v. 24.6.1993 – 7 C 26.92 – BVerwGE 94, 1 = juris Rn. 38; BayVGh, U.v. 24.11.2010 – 8 A 10.40021 – juris Rn. 35).

50

Ausgehend davon wurde die Vorbelastung mit Verkehrslärm zu Recht in die Abwägung eingestellt (vgl. Planbegründung S. 27, 33). Die Situation der Grundstücke, die seit langem an einer Hauptverkehrsstraße liegen, die den Verkehr der Erschließungsstraßen sammelt (vgl. Generalverkehrsplan 2011 Teil 2, S. 16 und Abb. 29), ist durch die bisherige Lage im städtischen Verkehrsnetz mitgeprägt.

51

cc) Bei der Abwägung nicht außer Acht gelassen wurden das Wohnen und Schlafen bei geöffneten Fenstern und die Nutzung der Außenwohnbereiche.

52

Zu den anerkennenswerten, bei der Abwägung in Rechnung zu stellenden Wohnbedürfnissen im Sinn des § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB gehört nicht nur, innerhalb der Wohngebäude vor Beeinträchtigungen durch Außengeräusche geschützt zu sein, sondern auch die für das Wohnen im Freien geeigneten und bestimmten Grundstücksflächen angemessen nutzen zu können (stRspr, vgl. etwa BVerwG, U.v. 21.5.1976 – IV C 80.74 – BVerwGE 51, 15 = juris Rn. 46; B.v. 20.4.2010 – 4 BN 17.10 – BRS 76 Nr. 21 2010. = juris Rn. 5). Zur angemessenen Befriedigung der Wohnbedürfnisse zählt grundsätzlich auch die Möglichkeit des Schlafens bei gekipptem Fenster. Ist dies wegen der Lärmbelastung, die von einem bestimmten Vorhaben ausgeht, nicht möglich, sind angemessene Wohnverhältnisse aber auch bei Einbau technischer Belüftungseinrichtungen gewahrt; hierauf besteht im Einzelfall ein Anspruch (vgl. BVerwG, U.v. 21.9.2006 – 4 C 4.05 – BVerwGE 126, 340 = juris Rn. 26; B.v. 14.6.2016 – 4 B 45.15 – juris Rn. 48; U.v. 18.4.1996 – 11 A 86.95 – BVerwGE 101, 73 = juris Rn. 45).

53

Die planbedingte Erhöhung des Verkehrslärms in Außenwohnbereichen hat die Antragsgegnerin in Betracht gezogen, auch wenn detaillierte Erhebungen im Zeitpunkt des Planerlasses noch nicht vorlagen. Bei ihrer Abwägung hat sie berücksichtigt, dass Anwohner bei Überschreitung der Grenzwerte zu entschädigen sind (vgl. Abwägungsunterlage S. 7, 9; Schalltechnische Untersuchung vom 28.11.2017 S. 31).

54

dd) Das Trennungsgebot ist nicht verletzt.

55

Nach § 50 Satz 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die Flächen so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Die Vorschrift stellt kein zwingendes Gebot dar, sondern eine Abwägungsdirektive, die im Rahmen der planerischen Abwägung durch andere Belange von hohem Gewicht überwunden werden kann (stRspr, etwa vgl. BVerwG, U.v. 29.6.2017 – 3 A 1.16 – DVBl 2018, 187 = juris Rn. 151; U.v. 28.1.1999 – 4 CN 5.98 – BVerwGE 108, 248 = juris Rn. 29).

56

Die Antragsgegnerin hat die Zurückstellung immissionsschutzrechtlicher Belange der Anwohner mit einem (absolut) vordringlichen verkehrspolitischen Bedarf für eine Verkehrsbündelung mit Entlastung ihrer Innenstadt begründet (vgl. Planbegründung S. 7, 11; Abwägungsunterlage S. 9). Dies lässt Abwägungsfehler nicht erkennen (vgl. auch BayVGh, U.v. 21.6.2023 – 8 A 21.40036 – juris Rn. 101). Einer ausführlicheren Darlegung gravierender verkehrlicher Missstände in der Innenstadt bedurfte es nicht. Die Zurückstellung immissionsschutzrechtlicher Belange erfordert nicht, dass die Planung durch entgegenstehende Belange mit hohem Gewicht zwingend geboten ist (vgl. BVerwG, U.v. 19.4.2012 – 4 CN 3.11 – BVerwGE 143, 24 = juris Rn. 29; U.v. 16.3.2006 – 4 A 1075.04 – BVerwGE 125, 116 = juris Rn. 163).

57

Ein Verstoß gegen das Trennungsgebot liegt auch nicht deshalb vor, weil der Verkehrslärm in den Wohngebieten am W2.weg deutlich zunehmen wird. Dieser Lärmzuwachs geht nicht von der projektierten Nutzung im Plangebiet aus (so BVerwG, U.v. 19.4.2012 – 4 CN 3.11 – BVerwGE 143, 24 = juris Rn. 29; B.v. 7.6.2022 – 4 BN 2.22 – juris Rn. 20), sondern von einer anderen, vorhandenen Straße außerhalb des Plangebiets, die nicht in räumlicher Nachbarschaft (vgl. § 3 Abs. 1, § 41 Abs. 1 BImSchG) zur geplanten „Saalequerung“ liegt. Hinzu kommt, dass sich die Planung der Antragsgegnerin nicht darauf beschränkt, den innerstädtischen Verkehrsfluss zulasten der Wohnnutzung entlang des W2.wegs zu verbessern. Sie dient großräumig gerade dem Ziel, andere innenstadtnahe sensible Bereiche möglichst zu entlasten (vgl. Planbegründung S. 12). Eine solche Zuordnung innerstädtischer Verkehrsflächen steht mit dem Trennungsgebot nach § 50 BImSchG im Einklang.

58

c) Abwägungsfehler liegen betreffend Belange der Verkehrssicherheit nicht vor.

59

Die Antragsgegnerin hat Verkehrsfragen, die Anwohner im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebracht haben (vgl. NA Band 1 S. 260 ff.: Schulwegsicherheit, Ein- und Ausfahren aus Grundstücken, Straßenüberquerung) als „nicht unmittelbar verfahrensrelevant“ erachtet (vgl. interne E-Mail vom 11.1.2018, NA Band 1 S. 259). Darin liegt kein Verstoß gegen das Gebot der Konfliktbewältigung. Konflikte, zu deren Lösung dem Plangeber keine zulässigen Festsetzungen zur Verfügung stehen, darf der Bebauungsplan nicht lösen (vgl. BVerwG, B.v. 28.8.1987 – 4 N 1.86 – NVwZ 1988, 351 = juris Rn. 31; B.v. 25.8.1997 – 4 BN 4.97 – NVwZ 1998, 953 = juris Rn. 4; zum bauplanungsrechtliche Typenzwang vgl. auch BayVGh, U.v. 15.6.2021 – 15 N 20.398 – juris Rn. 21 m.w.N.). Zudem liegt der Bereich entlang des W2.wegs, wo die Antragsteller wohnen, nicht im Geltungsbereich des streitgegenständlichen Bebauungsplans.

60

Wenn bei der Aufstellung eines Bebauungsplans absehbar ist, dass die künftige Durchführung Probleme auslöst, zwingt das Abwägungsgebot im Übrigen nicht dazu, die Satzung erst zu beschließen, wenn zugleich die Bewältigung dieser Probleme durch anderweitiges Verwaltungshandeln rechtlich gesichert ist. Ein Konflikttransfer scheidet nur dann aus, wenn bereits im Planungsstadium absehbar ist, dass sich der

offengelassene Interessenkonflikt nicht sachgerecht wird lösen lassen, d.h. wenn nachfolgende Maßnahmen zur Konfliktbewältigung von vornherein nicht möglich oder nicht sichergestellt sind (stRspr, vgl. nur BVerwG, U.v. 5.5.2015 – 4 CN 4.14 – NVwZ 2015, 1537 = juris Rn. 14; B.v. 18.1.2023 – 4 BN 37.22 – juris Rn. 10).

61

Ein unzulässiger Konflikttransfer auf den Planvollzug ist vorliegend nicht zu erkennen. Zur Überquerung des W2wegs ist im Bereich der Kreuzung mit dem N. Weg eine Querungshilfe geplant (vgl.

Abwägungsunterlage S. 11). Ein ausgewiesener Schulweg, der den W2.weg quert, existiert nicht (vgl. Schreiben vom 19.4.2018, NA Band 1 S. 292). Die Linienführung des W2wegs ist übersichtlich (vgl. Abwägungsunterlage S. 11; Lageplan). Die Ein- und Ausfahrt zu bzw. aus den Grundstücken hat die Antragsgegnerin als gefahrlos möglich erachtet; bei steigenden Verkehrszahlen und Problemen könne ggf. das Parken am Straßenrand eingeschränkt werden (vgl. Abwägungsunterlage S. 7, 11). Die Kreuzung W2.weg/N. Weg wurde anhand der Verkehrsprognose 2030 nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen berechnet (vgl. Abwägungsunterlage S. 11). Der Vorhalt der Antragsteller, die Geschwindigkeitsbegrenzung werde nicht eingehalten, stellt die Planung nicht infrage; verkehrswidrigem Verhalten ist mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts zu begegnen (vgl. BVerwG, B.v. 4.9.2003 – 4 B 76.03 – BauR 2004, 1917 = juris Rn. 2; U.v. 23.11.2001 – 4 A 46.99 – DVBl 2002, 565 = juris Rn. 25).

62

Die Befürchtung der Antragsteller, die straßenverkehrsrechtlichen Beschränkungen, könnten ganz oder teilweise aufgehoben werden, wenn das Vorhaben ohne staatliche Zuschüsse andernfalls nicht finanziert werden kann, führt zu keinem Abwägungsfehler. Im nach § 214 Abs. 3 Satz 1 BauGB maßgeblichen Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses hat sich die Antragsgegnerin entschieden, zugunsten der Verkehrsbeschränkungen (Höchstgeschwindigkeit 30 km/h; Sperrung für Lkw über 7,5 t) auf Fördergelder nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) zu verzichten (vgl. Auszug aus der Niederschrift der Sitzung des Stadtrats vom 26.11.2018 NA Band 4 S. 1385).

63

d) Die Bedeutung des Saaletals als Frischluftschneise und Grünachse wurde ausreichend ermittelt und in der Abwägung ohne Rechtsfehler gewichtet.

64

aa) Die Bedeutung des Saaletals als Kaltluftschneise wurde angemessen gewichtet.

65

Der Regionalplan Oberfranken Ost gibt als Grundsatz der Raumordnung (vgl. Art. 2 Nr. 3, Art. 19 Abs. 1 Satz 2 BayLPlG) vor, dass Gebiete mit hervorragender Bedeutung für die Sicherung des Kalt- und Frischlufttransports zu erhalten und Nutzungsänderungen zu vermeiden sind (vgl. dort Teil B, Nr. 2.6.1). In seiner Begründung werden u.a. die Talniederungen von Sächsischer Saale für die Stadt H. als Kaltluftleitbahn mit einem hohen Kaltluftmassenstrom von mehr als 10.000 m³/s angeführt, die eine hervorragende Bedeutung für den klimatischen und lufthygienischen Ausgleich haben. Die Grundsätze der Raumordnung sind gemäß Art. 3 Abs. 1 Satz 1 BayLPlG in Abwägungs- und Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen. Anders als die Ziele der Raumordnung (Art. 2 Nr. 2 BayLPlG) entfalten sie keine Rechtswirkungen oder normative Bindungen für Bebauungspläne (vgl. § 1 Abs. 4 BauGB); sie sind nicht abschließend abgewogen, können im Widerspruch zueinanderstehen und bedürfen erst im Einzelfall einer Konkretisierung und Abwägung (vgl. BayVGh, U.v. 21.6.2022 – 8 A 20.40019 – juris Rn. 58 m.w.N.; vgl. auch BVerwG, U.v.10.11.2022 – 4 A 16.20 – juris Rn. 22 zu § 3 Abs. 1 Nr. 3 ROG).

66

Der Belang, die Saaleniederung als Kalt- und Frischluftschneise zu erhalten, wurde rechtsfehlerfrei abgewogen. Der Vorwurf, die Antragsgegnerin habe die kritische Stellungnahme des Sachgebiets 51 (Naturschutz) der Regierung von Oberfranken vom 27. November 2017 (vgl. NA Band 2 S. 763 ff.) nicht zum Anlass genommen, die Auswirkungen des Vorhabens auf die Frisch- und Kaltluftversorgung der Stadt näher fachlich untersuchen zu lassen, trifft nicht zu. Die Antragsgegnerin hat ein Klimagutachten erstellen lassen (Ingenieurbüro L., Modellrechnungen und Bewertung in Bezug auf Durchlüftung und Belüftung der Innenstadt von Hof, November 2018, NA Band 4 S. 1318 ff.). Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass der Einfluss des Brückenbauwerks auf die Belüftung des Stadtgebiets „nahezu zu vernachlässigen“ ist (bei

Kaltluftsituationen) bzw. die Durchlüftung der Innenstadtbereiche „in keinsten Weise beeinträchtigt“ (ohne Kaltluftsituation; vgl. Klimagutachten S. 39). Diese Aussagen hat der Vertreter der Gutachterin in der mündlichen Verhandlung bestätigt; das Brückenbauwerk könne vom Kaltluftstrom problemlos überströmt werden.

67

Ausgehend davon wurde der Belang der Durchlüftung der Innenstadt nicht relativiert, sondern entsprechend seiner für das Stadtklima unwesentlichen Bedeutung hintangestellt (vgl. Abwägungsunterlage S. 21). Der Umstand, dass das Gutachten in der Planbegründung und im Abwägungsvorschlag nicht angeführt wird, ist unerheblich; die Abwägungskontrolle erfolgt anhand der gesamten Planaufstellungsakten (vgl. BVerwG, B.v. 20.1.1995 – 4 NB 43.93 – NVwZ 1995, 692 = juris Rn. 9).

68

bb) Der Belang, das Saaletal als durchgehende Grünachse für den Naturhaushalt und als Erholungsgebiet zu erhalten, wurde nicht zu gering gewichtet.

69

Die Antragsgegnerin hat erkannt, dass das Brückenbauwerk in der umgebenden Landschaft deutlich wahrnehmbar sein wird und eine sicht- und hörbare Unterbrechung darstellt (vgl. Planbegründung S. 29; Abwägungsunterlage S. 21). Dass sie diese Eingriffe wegen der deutlichen industriellen Vorbelastung des Plangebiets als vertretbar angesehen hat, bedeutet keine Relativierung dieses Belangs.

70

e) Die Alternativenprüfung genügt den rechtlichen Anforderungen.

71

Bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials muss die Planungsbehörde alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen berücksichtigen und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange einstellen. Sie handelt nicht schon dann abwägungsfehlerhaft, wenn eine von ihr verworfene Alternative ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Vielmehr sind die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit erst dann überschritten, wenn sich eine andere als die gewählte Lösung unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere, hätte aufdrängen müssen oder wenn ihr infolge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist (vgl. BVerwG, U.v. 20.1.2021 – 4 A 4.19 – NuR 2021, 330 = juris Rn. 19; U.v. 3.11.2020 – 9 A 12.19 – BVerwGE 170,33 = juris Rn. 660; U.v. 5.10.2021 – 7 A 13.20 – BVerwGE 173, 296 = juris Rn. 77, jeweils zum Fachplanungsrecht; für Straßenbebauungspläne vgl. BayVGh, U.v. 16.3.2010 – 15 N 04.1980 – juris Rn. 61; OVG SH, U.v. 5.5.2022 – 1 KN 3.18 – juris Rn. 89; VGh BW, U.v. 22.5.2019 – 8 S 2431/17 – NVwZ-RR 2019, 1030 = juris Rn. 82 ff.; NdsOVG, U.v. 25.11.2009 – 1 KN 141/07 – DVBl 2010, 448 = juris Rn. 154).

72

Die Antragsgegnerin hat im Rahmen des Umweltberichts – wie in Nr. 2 Buchst. d der Anlage 1 zu § 2 Abs. 4 und § 2a Satz 2 Nr. 2 BauGB verlangt – eine Variantenprüfung durchgeführt (vgl. Planbegründung S. 31 f.; Abwägungsunterlage S. 10). Diese Alternativenprüfung lässt Abwägungsfehler nicht erkennen.

73

aa) Die Weiterführung der Ortsumfahrung L. nach Süden (Umfahrung E., vgl. Generalverkehrsplan 2011, Teil 2, S. 13, 24 und Anlage Abb. 26; vgl. auch die von den Antragstellern vorgelegte Anlage N 11, GA Az. 2 N 20.456 S. 37) in Verbindung mit einer Sperrung des W2wegs für den Durchgangsverkehr hat die Antragsgegnerin wegen der Ablehnung durch die Gemeinde Döhlau, über deren Gebiet diese Trasse verlief, als nicht realisierbar erachtet (vgl. Abwägungsunterlage S. 3, 10, 12).

74

Dies führt zu keinem Abwägungsfehler. Bei der Umfahrung E. handelt es sich bereits um keine „echte“ Alternative zur „Saalequerung“, sondern um ein zusätzliches Straßenbauvorhaben, mit der eine Zunahme des Durchgangsverkehrs im W2.weg vermieden werden soll. Sie soll nicht an Stelle der „Saalequerung“ realisiert werden, sondern diese ergänzen. Abgesehen davon wäre die Antragsgegnerin aufgrund des Trassenverlaufs über das Gebiet der Nachbargemeinde Döhlau auch nicht imstande, dieses Vorhaben bauplanerisch umzusetzen (vgl. auch BayVGh, U.v. 24.5.2005 – 8 N 04.3219 – juris Rn. 43). Die

Ablehnung durch die Gemeinde Döhlau spricht auch gegen die objektive Realisierbarkeit einer weiträumigen Ortsteilumfahrung, die wohl – wie die Ortsteilumfahrung L.-Haidt (Planfeststellungsbeschluss vom 11.3.2014) – gemäß Art. 36 Abs. 2 BayStrWG einer Planfeststellung bedürfte, (zur Reichweite der Alternativenprüfung vgl. auch BVerwG, B.v. 3.6.2010 – 4 B 54.09 – NVwZ 2010, 1289 = juris Rn. 10; Gatz in Berliner Kommentar zum BauGB, § 3 Rn. 9; Rieger in Schrödter, BauGB, 9. Aufl. 2019, § 1 Rn. 639). Im Übrigen ist rechtlich unerheblich, dass der Gemeinderatsbeschluss nicht in den Normaufstellungsakten dokumentiert ist (vgl. BayVGh, B.v. 29.9.2022 – 8 CE 22.1865 = juris Rn. 35).

75

Ungeachtet dessen zeigen die Antragsteller nicht auf, weshalb sich die Ortsteilumfahrung E. unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Lösung aufdrängen müsste. Das vorgelegte Luftbild (Anlage N 11, GA Az. 2 N 20.456 S. 37) lässt erkennen, dass dafür in erheblichem Umfang landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen werden müssten. Hinzu kämen beachtliche Planungs- und Baukosten. Dem Senat drängt sich nicht auf, weshalb die berechtigten Lärmschutzbelange der Anwohner entlang des W2wegs nicht durch die mutmaßlich gegen die Ortsteilumfahrung E. streitenden öffentlichen und privaten Belange (Landwirtschaft, Bodenverbrauch, Kosten, Planungshoheit der Gemeinde Döhlau) überwunden werden können (vgl. auch BayVGh, U.v. 21.6.2023 – 8 A 21.40036 – juris Rn. 133).

76

Die Nichtumsetzung der Ortsumfahrung E. bedeutet auch keinen Widerspruch zum Generalverkehrsplan. Dieser enthält – anders als die Antragstellerseite vorgibt – keine „dringende Forderung“, eine solche Ortsteilumgehung zu errichten und den W2.weg für den Durchgangsverkehr zu sperren. Dies wird nur „angeregt“, weil der W2.weg als Verbindung zwischen der Ortsumfahrung L. und der neuen Saalequerung nicht geeignet sei (vgl. Generalverkehrsplan 2011 Teil 2, S. 13).

77

bb) Die Nullvariante hat die Antragsgegnerin zu Recht ausgeschieden.

78

Ein Abwägungsdefizit hinsichtlich der Nullvariante haben die Antragsteller nicht innerhalb eines Jahres seit der Bekanntmachung des Bebauungsplans am 14. März 2019, die einen Hinweis auf die Rechtsfolgen dieser Obliegenheit enthalten hat (vgl. NA Band 4 S. 1602), geltend gemacht (vgl. § 215 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3, Abs. 2 BauGB).

79

Ein solcher Fehler liegt auch nicht vor. Bei der Nullvariante handelt es sich um keine „echte“ Alternative. Der Plangeber hat zu prüfen, ob das Gewicht der entgegenstehenden Belange einen Verzicht auf das Vorhaben erzwingt (vgl. BVerwG, U.v. 5.10.2021 – 7 A 17.20 – juris Rn. 67; Neumann/Külpmann, in Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 10. Aufl. 2023, § 74 Rn. 128; Spannowsky, UPR 2005, 401/405). Das hat die Antragsgegnerin getan. Sie hat die mit der Planverwirklichung verbundenen Vorteile einer Umstrukturierung der Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt als so bedeutend erachtet, dass die damit verbundenen Nachteile aufgewogen werden. Dabei hat sie ihr Bestreben bekräftigt, gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch Umsetzung von Vorgaben der Gutachter – insbesondere aktiven und passiven Lärmschutz – sicherzustellen (vgl. Abwägungsunterlage S. 9). Auch der Eingriff in die Saalau wurde in Kauf genommen, um den Innenstadtring zu verwirklichen, der als Kernstück der Netzstruktur die Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit möglichst geringer Beeinträchtigung innenstadtnaher sensibler Bereiche sicherstellen soll (vgl. Abwägungsunterlage S. 21).

80

f) Die auf Grundlage der zutreffend erfassten relevanten Belange erfolgte Gesamtabwägung der widerstreitenden Interessen hat von Rechts wegen Bestand.

81

aa) Der von den Antragstellern vermisste Ausgleich der von der Planung positiv wie negativ berührten Belange liegt in ausreichendem Umfang vor.

82

Der Vorhalt, die berührten öffentlichen und privaten Belange seien nicht systematisch erfasst, fehlerfrei gewichtet und abgewogen worden, greift nicht durch. Die Vor- und Nachteile der Planung sind in den

Normaufstellungsakten zusammengestellt (vgl. Umweltbericht, Planbegründung S. 19 ff. und Zusammenfassung S. 33). Verschiedene Eingriffe in Umweltschutzgüter konnten im Zuge der Planung minimiert werden (vgl. Planbegründung S. 33). In ihrer äußeren Form befasst sich die Abwägungsunterlage zwar nur mit einzelnen Einwendungen; inhaltlich lassen sich aus ihr aber die wesentlichen, für die Ausübung des planerischen Ermessens leitende Erwägungen entnehmen. Die von der Planung negativ berührten Belange wurden entweder als nicht gravierend erachtet (vgl. z.B. Abwägungsunterlage S. 11 [Anwohnersicherheit]; S. 21 [Frischluft-Durchlüftung]) oder im Interesse des vordringlichen Ziels hintangestellt, um die Lücke im Innenstadtring zu schließen (vgl. dort S. 9 [Lärm]; S. 21 [Saaleaue]; Planbegründung S. 7, 11; vgl. auch Sitzungsniederschrift des Stadtrats vom 26.11.2018, NA Band 4 S. 1383 f.).

83

Die Planverwirklichung mit Lärmschutzmaßnahmen stellt damit einen „Kompromiss“ dar, um den Innenstadtring als Kernstück der verkehrlichen Netzstruktur zu verwirklichen (vgl. Abwägungsvorlage S. 21; Schreiben vom 10.8.2018, NA Band 4 S. 1178.). Es bleibt dem Plangeber unbenommen, ein legitimes Planungsziel auch um den Preis der Zurücksetzung kollidierender Belange zu verwirklichen (stRspr, vgl. BVerwG, U.v. 4.7.2023 – 9 A 5.22 – juris Rn. 41; U.v. 14.2.1975 – IV C 21.74 – BVerwGE 48, 56 = juris Rn. 37). Die Planung widerspricht auch nicht dem mit dem Innenstadtring verfolgten Ziel, Wohngebiete im Stadtgebiet vom Verkehr zu entlasten. Zwar wird eine Zusatzbelastung der Wohnnutzung an einzelnen Straßenabschnitten – u.a. entlang des W2wegs – in Kauf genommen; dies dient aber dem legitimen Ziel, eine großräumigere Entlastung innenstadtnaher sensibler (Wohn-)Bereiche zu erreichen.

84

Soweit sich die Antragsteller auf die Entscheidung des Senats vom 25. Oktober 2019 (Az. 8 A 16.40030 – juris Rn. 119 ff.) berufen, verkennen sie, dass die dortigen dargestellten Anforderungen an die Abwägung nur für die Trassenauswahl gelten.

85

bb) Die Planung verstößt nicht gegen das Gebot der Konfliktbewältigung.

86

Die Antragsteller erwarten kaum lösbare Verkehrsprobleme, weil der W2.weg für Lkw über 7,5 t gesperrt wird und Logistikunternehmen an der künftigen Hauptverkehrsachse zum Güterverkehrszentrum neu angesiedelt werden. Offen sei, ob Lkw über 7,5 t die Spitzkurve an der A2. Straße/Oelsnitzer bewältigen könnten.

87

Damit wird kein Verstoß gegen das Gebot der Konfliktbewältigung dargetan. Der W2.weg ist seit Jahren für Lkw über 7,5 t gesperrt (vgl. Auszug aus der Sitzung des Stadtrats vom 26.11.2018, NA Band 4 S. 1384 oben). Die Sperrung wird auf Gründe der Verkehrssicherheit gestützt; die Befahrung mit schweren Lkw bei einer Steigung von bis zu 14% sei insbesondere im Winter gefährlich (vgl. Abwägungsunterlage S. 15; Schreiben vom 10.8.2018, NA Band 4 S. 1177). Entgegen der Auffassung der Antragsteller belegen die eingeholten Stellungnahmen der Regierung von Oberfranken (Sachgebiet 31) und der Polizeiinspektion H. (vgl. NA Band 4 S. 1152 f. und 1186 ff.) keinen Verstoß gegen das Konfliktbewältigungsgebot. Zwar haben sich beide Behörden gegen die Sperrung des W2wegs für Lkw über 7,5 t und den damit verbundenen Umweg für schwere Lkw von ca. 2,9 km ausgesprochen. Dies wird aber nicht mit planbedingt unlösbaren Verkehrsproblemen begründet, sondern mit dem Ziel, den Schwerverkehr auf kürzestem Weg von der Innenstadt fernzuhalten.

88

Auch der Umstand, dass die Planung eine deutliche Erhöhung des Verkehrslärms entlang des W2wegs zur Folge hat, führt nicht zu einem Verstoß gegen das Konfliktbewältigungsgebot. Konfliktbewältigung bedeutet nicht völlige Konfliktfreiheit; der Plangeber kann negativ betroffene Interessen in Kauf nehmen (vgl. oben Rn. 83). Dies hat die Antragsgegnerin getan, nicht ohne mit den Verkehrsbeschränkungen (30 km/h; Sperrung für Lkw über 7,5 t) für eine Verringerung der Immissionsmehrbelastung entlang des W2wegs zu sorgen. Soweit die maßgeblichen Grenzwerte überschritten sind, werden die lärmbeeinträchtigten Anwohner entschädigt (vgl. oben Rn. 45).

89

Die Vermutung der Antragsteller, der Schwerlastverkehr über 7,5 t lasse sich über die O2. Straße nicht abwickeln, weil die spitzwinklige Einmündung der A2. Straße von Lkw mit Anhängern nicht zu bewältigen sei, ist durch nichts belegt. Die Antragsgegnerin hat die Sperrung des W2wegs für Lkw über 7,5 t am 28. Juni 2018 angeordnet und anschließend umgesetzt (vgl. Auszug aus der Sitzungsniederschrift des Stadtrats vom 26.11.2018, NA Band 4 S. 1384 oben). Dass seitdem unlösbaren Verkehrsproblemen vorherrschten, zeigt die Antragstellerseite nicht auf.

D.

90

Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO.

91

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt § 167 Abs. 1 Satz 1 VwGO in Verbindung mit §§ 708 ff. ZPO.

92

Die Revision ist nicht zuzulassen, da die Voraussetzungen des § 132 Abs. 2 VwGO nicht vorliegen.