

Titel:

Festsetzung einer öffentlichen Straßenverkehrsfläche auf einer tatsächlich öffentlichen, nicht gewidmeten Straße

Normenketten:

VwGO § 47 Abs. 2 S. 1

BauGB § 3, § 4a Abs. 3, § 10 Abs. 3, § 13a

Leitsätze:

Auch im beschleunigten Verfahren sind die wesentlichen bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen zusammen mit den Entwürfen zu veröffentlichen. Es bedarf jedoch keines Hinweises hierauf in der Auslegungsbekanntmachung. (Rn. 21)

Ein Bebauungsplan der Innenentwicklung kann auch Maßnahmen umfassen, die lediglich der Erhaltung und Anpassung vorhandener Ortsteile dienen, und unterliegt nicht der Pflicht zur förmlichen Umweltprüfung. (Rn. 17) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Normenkontrollantrag, Abwägungsfehler, Eigentumsrecht des Planbetroffenen, Festsetzung einer öffentlichen Straßenverkehrsfläche auf einer tatsächlich öffentlichen, nicht gewidmeten Straße., beschleunigtes Verfahren, Normenkontrolle, öffentliche Verkehrsfläche, Bebauungsplan der Innenentwicklung, Auslegung, Abwägungsgebot

Tenor

I. Der Normenkontrollantrag wird abgelehnt.

II. Die Antragstellerin trägt die Kosten des Verfahrens.

III. Die Kostenentscheidung ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe des zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.

IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

1

Die Antragstellerin wendet sich gegen den Bebauungsplan „Park + Ride-Anlage Bahnhof“ der Antragsgegnerin. Sie ist seit 2014 Eigentümerin mehrerer Grundstücke, die südlich der Bahngleise liegen und die u.a. von einem Pächter für dessen Baustoffhandel genutzt werden. Parallel zu den Bahngleisen und durch das Betriebsgelände verläuft in Ost-Westrichtung die P* ...straße, die im Osten bei der R* ... Straße beginnt und im Westen an der Kreuzung zur B* ...straße nach Süden Richtung Innenstadt abknickt. Die P* ...straße wird zumindest seit den 70er Jahren als tatsächlich öffentliche Zubringerstraße von Osten Richtung Bahnhof und für die Betriebe auf den Grundstücken der Antragstellerin genutzt. Die Straße ist Gegenstand mehrerer Gerichtsverfahren, in denen es im Wesentlichen um Fragen der Widmung der P* ...straße im Bereich des Grundstücks der Antragstellerin sowie Maßnahmen im Zusammenhang mit der von der Antragstellerin beabsichtigten Untersagung einer öffentlichen Nutzung geht.

2

Der Bebauungsplan umfasst Grundstücke um den Bahnhofsbereich nördlich und südlich der Bahngleise sowie den Verlauf der P* ...straße von der B* ...straße Richtung Osten. Er setzt für die Hauptnutzungszwecke in Form von Baugrenzen überbaubare Grundstücksflächen und Zufahrten fest. Regelungen zur Art und zum Maß der baulichen Nutzung setzt er nicht fest. Für den in West-Ost-Richtung verlaufenden Teil der P* ...straße wird eine öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Nach der Begründung des Bebauungsplans ist Ziel der Planung die innerstädtische Verkehrswegeführung zu sichern und den Park- und Ride-Parkplatz sinnvoll an die bestehenden Verkehrswege anzubinden. Zudem stelle die

P* ...straße die einzig geeignete und leistungsfähige Zufahrtsstraße aus Richtung Osten zum Bahnhofsgelände dar.

3

Der Aufstellungsbeschluss vom 25. März 2021 wurde am 30. März 2021 ortsüblich bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass ein beschleunigtes Verfahren nach § 13a BauGB durchgeführt wird. Der Planentwurf vom 13. Dezember 2021 wurde nach vorheriger öffentlicher Bekanntmachung vom 24. Februar 2022 in der Zeit vom 7. März 2022 bis 11. April 2022 öffentlich ausgelegt. Nach erneutem Beschluss über den Planentwurf am 12. Dezember 2022 wurde am 19. Januar 2023 die erneute öffentliche Auslegung bekannt gemacht, die vom 30. Januar 2023 bis 6. März 2023 erfolgte.

4

Die Antragstellerin hat während der Öffentlichkeitsbeteiligungen mehrmals Einwendungen erhoben, die in den Sitzungen des Stadtrates, zuletzt am 15. Mai 2023, abgewogen wurden. Der Bebauungsplan wurde als Satzung in der Sitzung vom 15. Mai 2023 beschlossen und am 4. August 2023 ortsüblich bekannt gemacht.

5

Mit Schriftsatz vom 6. September 2023 stellte die Antragstellerin einen Normenkontrollantrag. Zur Begründung wurde ausgeführt, der Bebauungsplan leide bereits an formellen Mängeln. Es fehle am Tatbestandsmerkmal „Innenentwicklung“, denn es seien lediglich öffentliche Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung sowie das Sachverständigengutachten zum Lärmschutz/Verkehrslärm seien in der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung nicht ausgelegt worden. Sie hätten in der Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung vom 24. Februar 2022 und erneuten öffentlichen Auslegung vom 19. Januar 2023 erwähnt werden müssen. Bei der nochmaligen Öffentlichkeitsbeteiligung seien sie als Anlage zur Begründung bezeichnet worden. Die Gutachten seien relevante umweltrechtliche Stellungnahmen, die nach § 3 Abs. 2 BauGB hätten ausgelegt werden müssen. Aufgrund der Stellungnahme des Landratsamtes ... vom 23. Februar 2023 seien die inhaltlichen Festsetzungen im Nachgang zur Sitzung vom 15. Mai 2023 nochmals geändert worden, weshalb eine weitere Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich gewesen wäre. Der Arbeitstitel „P und R Anlage Bahnhof“ verschleierte den tatsächlichen Inhalt des Plans und könne keine Anstoßfunktion auslösen. Dem Plan fehle die städtebauliche Erforderlichkeit, weil die als Verkehrsfläche festgesetzte

P* ...straße nicht im Eigentum der Antragsgegnerin stehe und Stellplätze östlich des Theaters am Bahnhof (Haus 3) außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans festgesetzt seien. Diese bildeten die Grundlage des Bebauungsplans, seien zivilrechtlich aber nicht gesichert. Der Belang des Grundeigentums der Antragstellerin sei fehlerhaft abgewogen worden. Die im Eigentum der Antragstellerin stehende P* ...straße sei nicht gewidmet, sondern eine tatsächlich öffentliche Straße, deren Nutzung die Antragstellerin widerrufen habe und deren Beseitigung sie anstrebe. Die komplexen Fragen des Straßen- bzw. Straßenverkehrsrechts seien nicht in die Abwägung eingeflossen. Die Antragsgegnerin habe übersehen, dass der Antragstellerin Baurecht entzogen werde. Ferner fehle es an einem Verkehrsgutachten, welches die Folgen darstelle, wenn die P* ...straße nicht für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung stehe. Es sei verkannt worden, dass die P* ...straße nicht die einzige Zuwegung zum Bahnhof von Süden her sei, vielmehr könne der Bahnhof auch über die B* ...straße und die M* ...straße erreicht werden. Es bestehe ein Ermittlungsdefizit, weil das Lärmgutachten nur die Zusatzbelastung durch die Parkplätze und nicht des Verkehrslärms auf den Straßenflächen berücksichtigt habe. Die P* ...straße sei als Zubringerstraße ungeeignet, da sie nur etwa 5,50 bis 6 m breit sei, keinen Bürgersteig habe und dem LKW-Verkehr des nördlich und südlich der P* ...straße befindlichen Gewebebetriebs ausgesetzt sei. Zudem sei eine Verlegung der P* ...straße nach Norden möglich, die zu einer wesentlichen Verbesserung der Verkehrssituation führe. Schließlich habe die Antragsgegnerin die vom Landratsamt ... in seinem Schreiben vom 23. Februar 2023 geäußerten Bedenken bezüglich des Artenschutzes (Zauneidechse) nicht berücksichtigt.

6

Die Antragstellerin beantragt,

7

den Bebauungsplan „P+R-Anlage Bahnhof“ der Stadt A* ...

8

für unwirksam zu erklären.

9

Die Antragsgegnerin beantragt,

10

den Antrag abzulehnen.

11

Sie ist der Auffassung, der Bebauungsplan sei ein Plan der Innenentwicklung. Nach den mit Beschluss vom 15. Mai 2023 vorgenommenen Änderungen sei keine erneute Auslegung erforderlich gewesen, da die Änderungen nur klarstellende Funktion hätten. Die Eigentumsbelange der Antragstellerin seien zutreffend abgewogen worden. Die Antragsgegnerin habe erkannt, dass die Frage einer wirksamen Widmung zumindest zweifelhaft sei. Die Antragstellerin habe das Eigentum mit der faktischen Belastung erworben, dass zwischen den bestehenden Betriebsteilen eine zumindest tatsächlich öffentlich genutzte Straße hindurchführe. Die Breite der Verkehrsfläche von ca. 6 m bewege sich zwar am unteren Rand der Anforderungen an Erschließungsstraßen, dies sei aber, wie auch hier, in vielen innerörtlichen Lagen historisch bedingt. Die Straße habe bislang ihren Erschließungszweck erfüllt. Die in der Vergangenheit diskutierte Verlegung nach Norden erfordere umfangreiche Umbaumaßnahmen und verursache erhebliche Kosten. Es sei auch nicht abwägungsfehlerhaft, dass das eingeholte Schallgutachten ausschließlich die durch die Bebauungsplanung hinzukommenden Parkplätze und Bushaltestellen in den Blick nehme, da es nur insoweit zu zusätzlichen Verkehrsgeräuschen kommen könne. Nachdem die P* ...straße bereits bestehe, änderten sich die Verkehrsgeräusche insoweit nicht.

12

Die Landesadvokatur Bayern als Vertreterin des öffentlichen Interesses hat sich nicht am Verfahren beteiligt.

13

Hinsichtlich des weiteren Sach- und Streitstands wird auf den Inhalt der Gerichtsakten und der beigezogenen Planaufstellungsakten der Antragsgegnerin verwiesen.

Entscheidungsgründe

14

Der zulässige Normenkontrollantrag hat keinen Erfolg. Der Bebauungsplan leidet nicht an beachtlichen formellen oder materiellen Fehlern.

I.

15

Der Bebauungsplan ist nicht aus formellen Gründen unwirksam.

16

1. Der angefochtene Bebauungsplan konnte im beschleunigten Verfahren nach § 13a aufgestellt werden.

17

Entgegen der Auffassung der Antragstellerin, handelt es sich bei dem Bebauungsplan „P+R-Anlage Bahnhof“ um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a BauGB, da die Anwendung des beschleunigten Verfahrens nach § 13a BauGB nicht auf Bebauungspläne beschränkt ist, die zusätzliche Bebauungsmöglichkeiten schaffen. Bereits nach dem Wortlaut der Vorschrift ist der Begriff der „anderen Maßnahmen der Innenentwicklung“ weiter zu verstehen als der Begriff der „Nachverdichtung“ (vgl. OVG RhPf, U.v. 29.7.2020 – 8 C 11423/19.OVG – juris, Rn. 32). Auch nach den Motiven des Gesetzgebers dient der Begriff der Innenentwicklung in erster Linie der räumlichen Abgrenzung zu „Bebauungsplänen, die gezielt Flächen außerhalb der Ortslage einer Bebauung zuführen“ (vgl. BT-Drs. 16/2496 S. 12). Mit dem beschleunigten Verfahren und den damit verbundenen Verfahrenserleichterungen sollte ein Anreiz dafür gesetzt werden, dass die Gemeinden von einer Überplanung und Zersiedelung des Außenbereichs absehen (vgl. BVerwG, U.v. 4.11.2015, 4 CN 9.14, juris Rn. 24). Dies ändert indes nichts daran, dass Bebauungspläne der Innenentwicklung nach den gesetzgeberischen Motiven auch Planungen umfassen können, die lediglich der „Erhaltung und Anpassung vorhandener Ortsteile“ dienen. Gerade in solchen

Fällen ist es angezeigt, auf die im Regelverfahren gebotene förmliche Umweltprüfung zu verzichten, da bei bestandserhaltenden Plänen in aller Regel nicht mit zusätzlichen Umweltauswirkungen zu rechnen ist. Wollte man Überplanungen von Innerortslagen, die eher auf die Bewahrung als auf eine Veränderung der vorhandenen Situation abzielen, vom Anwendungsbereich des § 13a BauGB ausnehmen, würden sie ohne rechtfertigenden Grund einer strengeren Prüfung von Umweltbelangen unterworfen, obwohl sie im Vergleich zu einem Bebauungsplan der Nachverdichtung eine geringere Umweltbetroffenheit auslösten (OVG RhPf, U.v. 24.6.2020 – 8 C 11632/19.OVG – juris Rn. 29 ff.).

18

Darüber hinaus ist nach der Begründung des Bebauungsplans unter Nr. 3.1. (S. 7) von Seiten der Deutschen Bahn die Herstellung barrierefreier Bahnsteige und eine Bahnunterführung für den Geh- und Radverkehr geplant. Die P* ...straße soll nach den Planungszielen der Antragsgegnerin als einzige geeignete Zufahrtsstraße aus Richtung Osten mit Blick auf die Verkehrsinfrastruktur erhalten bleiben und in den Geltungsbereich des Bebauungsplans aufgenommen werden. Durch den Bebauungsplan soll die verkehrliche Entwicklung und Anbindung des Bahnhofareals im Innerortsbereich sichergestellt und das gesamte Bahnhofsgelände einschließlich der Park- und Ride-Anlagen in die bestehenden Verkehrswege integriert werden. Die Maßnahmen verfolgen daher den Zweck, die vorhandenen städtebaulichen Strukturen bauplanungsrechtlich zu sichern (Krautzberger/Kerkmann in Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, Baugesetzbuch, Stand September 2024; § 13a, Rn. 30). Die Antragsgegnerin entwickelt somit mit dem angefochtenen Bebauungsplan das Bahnhofsumfeld und will den Erhalt der tatsächlich vorhandenen Erschließung sicherstellen.

19

2. Der Bebauungsplan leidet auch nicht an Fehlern im Zusammenhang mit der Auslegung relevanter umweltrechtlicher Stellungnahmen.

20

a, Anders als die Antragstellerin meint, war die Angabe, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, hier die Angabe der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung des Büros F* ... (September 2022) sowie des Sachverständigengutachtens zum Lärmschutz/Verkehrslärm des Büros H* ... (Oktober 2022), in der Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung vom 24. Februar 2022 (Bl. 268 der Planaufstellungsakten) und der Bekanntmachung der erneuten öffentlichen Auslegung vom 19. Januar 2023 (Bl. 125 der Planaufstellungsakten) nicht erforderlich. Da es sich – wie oben ausgeführt – bei dem Bebauungsplan „P+R-Anlage Bahnhof“ um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung handelt, ergibt sich dies aus § 13a Abs. 2 Nr. 1, § 13 Abs. 3 Satz 1 und § 3 Abs. 2 Satz 4 BauGB.

21

§ 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB regelt die Pflicht zur öffentlichen Auslegung der Entwürfe der Bauleitpläne mit Begründung und den nach Einschätzung der Gemeinde wesentlichen bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen. § 3 Abs. 2 Satz 4 BauGB betrifft den Inhalt der Auslegungsbekanntmachung, u.a. die Pflicht, dort Angaben dazu zu machen, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind. Bei Bebauungsplänen der Innenentwicklung, die unter der Voraussetzung des § 13a Abs. 1 Satz 2 im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden (§ 13a Abs. 1 Satz 1 BauGB), wird gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. § 13 Abs. 3 Satz 1 BauGB u.a. von der Angabe, welche umweltbezogenen Informationen verfügbar sind, abgesehen. Andererseits stellt § 13a Abs. 3 BauGB besondere Anforderungen an die Auslegungsbekanntmachung. Von den Pflichten nach § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB ist die Gemeinde beim beschleunigten Verfahren nicht freigestellt. Sie muss auch die wesentlichen bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen zusammen mit den Entwürfen auslegen, hierauf in der Auslegungsbekanntmachung jedoch nicht, wie die Antragstellerin meint, hinweisen (OVG Bremen, U.v. 25.06.2019 – 1 D 1/18 – juris Rn. 52 und 55). Dem ist die Antragsgegnerin nachgekommen.

22

b, Die Entwürfe der Bebauungspläne mit den nach Einschätzung der Gemeinde wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen wurden auch entsprechend § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB veröffentlicht.

23

Zwar trifft der Hinweis der Antragstellerin zu, dass das Sachverständigengutachten zum Lärmschutz/Verkehrslärm und die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung bei der ersten

Öffentlichkeitsbeteiligung vom 24. August 2021 bis 21. September 2021 nicht ausgelegt worden sind. Diese lagen allerdings zu diesem Zeitpunkt noch nicht vor. Erst nachdem das Landratsamt ... in seiner Stellungnahme vom 5. April 2022 (Bl. 192 der Planaufstellungsakten) eine schalltechnische Untersuchung und eine artenschutzrechtliche Prüfung gefordert hatte, wurden die Gutachten des Büros H* ... und die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung des Büros F* ... eingeholt und in der Sitzung vom 12. Dezember 2022 behandelt (Bl. 148, 149 der Planaufstellungsakten). Die Gutachten wurden dann entsprechend § 4a Absatz 3 Satz 1 BauGB als Anlage der aktualisierten Begründung mit dem aktualisierten Planentwurf vom 12. Dezember 2022 vom 30. Januar 2023 bis 6. März 2023 öffentlich ausgelegt (vgl. Bekanntmachung vom 19. Januar 2023 Bl. 125 und Bl. 107 sowie 114 der Planaufstellungsakten).

24

c) Ein Verfahrensfehler liegt nicht darin, dass die Antragsgegnerin keine erneute Auslegung nach § 4a Abs. 3 Satz 1 BauGB durchgeführt hat, nachdem sie Änderungen zur Festsetzung eines Reptilienschutzzauns, der Ergänzung der Vergrämuungsmaßnahmen, der Entfernung von Strukturen sowie der ökologischen Baubegleitung aufgrund der Stellungnahme des Landratsamtes ... vom 23. Februar 2023 (Bl. 74 der Planaufstellungsakten) in der Bauausschusssitzung vom 15. Mai 2023 (Bl. 64 der Planaufstellungsakten) und vorgenommen hatte.

25

Nach § 4a Abs. 3 Satz 1 BauGB ist der Entwurf des Bebauungsplans erneut auszulegen und sind die Stellungnahmen erneut einzuholen, wenn er nach dem Verfahren nach § 3 Abs. 2 oder § 4 Abs. 2 BauGB geändert oder ergänzt wird. Im Grundsatz löst damit jede Änderung/Ergänzung des Entwurfs die Pflicht zur Wiederholung der Auslegung aus. Das Beteiligungsverfahren ist allerdings nicht um seiner selbst willen zu betreiben (vgl. z.B. BVerwG, B.v. 8.3.2010 – 4 BN 42.09 – juris Rn. 11). Hat eine nach öffentlicher Auslegung vorgenommene Ergänzung einer Festsetzung lediglich klarstellende Bedeutung, so besteht kein Anlass zu einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung oder einer erneuten Beteiligung von Behörden und Trägern öffentlicher Belange, denn inhaltlich ändert sich am Planentwurf nichts. Entsprechendes gilt, wenn der Entwurf nach der Auslegung in Punkten geändert worden ist, zu denen die betroffenen Bürger, Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zuvor bereits Gelegenheit zur Stellungnahme hatten, die Änderungen auf einem ausdrücklichen Vorschlag eines Betroffenen beruhen und Dritte hierdurch nicht abwägungsrelevant berührt werden (BVerwG, B.v. 29.06.2017 – 4 BN 37.16 – juris Rn. 8). So liegt der Fall hier.

26

Bereits aus Nr. 5.1. der Festsetzungen und Nr. 4.4. der Begründung des Bebauungsplanentwurfs vom 12. Dezember 2022 ergibt sich, dass Vergrämuungsmaßnahmen mit Entfernung der Vegetation und die Errichtung eines Schutzzaunes während der Baumaßnahmen zum Schutz der Zauneidechse vor der Baumaßnahme erforderlich sind. Diese Vergrämuungsmaßnahmen werden in der neuen Festsetzung Nr. 5.1. des Bebauungsplans vom 15. Mai 2023 im Hinblick auf den genauen Zeitraum, die zusätzlich ggf. notwendige Entfernung von Steinhaufen, Totholz usw. sowie die ökologische Baubegleitung konkretisiert. Sie haben daher lediglich klarstellende Funktion. Darüber hinaus ist weder vorgetragen noch ersichtlich, inwieweit durch die konkretisierenden Änderungen abwägungsrelevante Belange Dritter berührt werden.

27

3. Die Bezeichnung des Bebauungsplans als „P + R Anlage Bahnhof“ verschleiert auch nicht den tatsächlichen Inhalt des Bebauungsplans. Die Bekanntmachungen genügen vielmehr der Hinweis- und Anstoßfunktion nach § 10 Abs. 3 Satz 1 und § 3 Abs. 2 Satz 4 BauGB.

28

In der Bekanntmachung müssen der räumliche Geltungsbereich und seine Lage im Gemeindegebiet ausreichend genau bezeichnet werden, damit der mit der Bekanntmachung verfolgte Hinweiszweck (vgl. § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 BauGB) erreicht wird. Die Bekanntmachung nach § 10 Abs. 3 Satz 1 BauGB zielt darauf, dass den Normadressaten eine Kenntnisnahme des geltenden Rechts ermöglicht wird. Die Genehmigung des Bebauungsplans, soweit erforderlich, und ihre ortsübliche Bekanntmachung sind daher Geltungsbedingungen der in § 10 BauGB vorgesehenen förmlichen Rechtsetzung. Demgemäß muss unzweifelhaft sein, auf welchen Bebauungsplan sich die bekannt gemachte Genehmigung bezieht. Dies zu erreichen, wird regelmäßig eine schlagwortartige Kennzeichnung des Plangebietes genügen (zusammenfassend BVerwG, U.v. 29.10.2020 – 4 CN 2.19, juris Rn. 16; U. v. 10.8.2000 – 4 CN 2.99, juris

Rn. 15). Damit wird zugleich den schutzwürdigen Belangen der Normadressaten hinreichend Rechnung getragen. Den rechtsstaatlichen Erfordernissen einer eindeutigen und vollständigen Verkündung ist genügt, wenn sich der Geltungsbereich des Bebauungsplans aus dem gesamten Vorgang der Ersatzverkündung gemäß § 10 Abs. 3 Satz 1 BauGB, also unter Einbeziehung des ausgelegten Plans, ergibt. Die Bekanntmachung muss danach den räumlichen Geltungsbereich des Plans so kennzeichnen, dass sie den ausliegenden Plan identifiziert (z.B. durch Angabe einer das Plangebiet begrenzenden oder anderweitig bestimmenden Straße, eines Flurnamens oder einer ähnlich schlagwortartigen Kennzeichnung des Plangebietes). Dabei muss der bei der Schlussbekanntmachung verwendete Hinweis nicht bereits jedwede Frage nach der genauen Lage des Plangebietes und seiner Ausdehnung im Einzelnen beantworten. Er muss nur geeignet sein, das Inkrafttreten des neuen Bebauungsrechtes in einem näheren Bereich des Gemeindegebietes dem Normadressaten gegenüber bewusst zu machen und denjenigen, der sich über den genauen räumlichen und gegenständlichen Regelungsinhalt des Bebauungsplanes unterrichten will, ohne weitere Schwierigkeiten zu dem richtigen – bei der Gemeinde ausliegenden – Plan zu führen (BVerwG, U. v. 29.10.2020 – 4 CN 2.19 – juris Rn. 16 m.w.N.).

29

Die Pflicht zur Beteiligung der Öffentlichkeit in der Bauleitplanung nach § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB bezweckt ebenfalls eine Anstoßfunktion. Die Bekanntmachung hat daher in einer Weise zu erfolgen, die geeignet ist, das Informations- und Beteiligungsinteresse der Bürger zu wecken, die an der beabsichtigten Bauleitplanung interessiert oder von ihr betroffen sind (vgl. BayVGh, U.v. 2.5.2024 – 9 N 22.465 – juris Rn. 40).

30

Nach diesen Anforderungen wird die von der Antragstellerin gerügte Anstoß- und Hinweiskfunktion nicht verletzt. Aus der Bekanntmachung vom 19. Januar 2023 lässt sich entnehmen, dass in erster Linie öffentliche Verkehrsflächen einschließlich Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Park- und Ride-Anlage sowie Flächen für das Abstellen von Fahrrädern) festgesetzt werden sollen. Die betroffenen Grundstücke wurden in der Bekanntmachung benannt und sind in den ausgelegten Planunterlagen ersichtlich. Nachdem der Bebauungsplan den Titel „Park + Ride-Anlage Bahnhof“ trägt, es in A* ... nur einen Bahnhof gibt und erwähnt wird, dass v.a. öffentliche Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Park- und Ride-Anlage sowie Flächen für das Abstellen von Fahrrädern) festgesetzt werden, ist hinreichend deutlich gemacht, dass auch die Verkehrswege, die zu der Park- und Ride-Anlage führen, von dem Plan umfasst sein können. Die Parkplätze befinden sich zudem nicht, wie die Antragstellerin meint, nur nördlich der Bahngleise. Vielmehr sind mehrere Park- und Ride-Parkplätze auch südlich der Bahngleise, u.a. der nach der Begründung (S. 16 unter Teil A) 6 des Städtebaulichen Konzeptes) neu gestaltete Parkplatz südlich des Theaters direkt westlich der Ecke B* ...straße und P* ...straße, ausgewiesen. Die Zufahrt zu diesen Parkplätzen befindet sich kurz hinter der Abzweigung der B* ...straße von der P* ...straße. Die P* ...straße und die B* ...straße dienen demnach als Zubringerstraßen zu den Parkplätzen südlich der Bahngleise. Entgegen der Auffassung der Antragstellerin bestehen demnach Berührungspunkte der P* ...straße und der B* ...straße mit den Parkplätzen. Der Bezeichnung „P+R-Anlage Bahnhof“ kann aber nicht entnommen werden, dass damit ausschließlich neu hinzukommende Parkplätze und nicht auch bereits vorhandene Parkplätze einbezogen werden sollten. Die Hinweis- und Anstoßfunktion ist mit der Bezeichnung des angefochtenen Bebauungsplans als „P+R-Anlage Bahnhof“ daher erfüllt.

II.

31

Der Bebauungsplan leidet auch nicht an materiellen Fehlern.

32

1. Dem Bebauungsplan fehlt nicht die städtebauliche Erforderlichkeit.

33

Gemäß § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB haben die Gemeinden die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Was in diesem Sinn erforderlich ist, bestimmt sich nach der planerischen Konzeption der Gemeinde. Der Gesetzgeber ermächtigt die Gemeinden, diejenige Städtebaupolitik zu betreiben, die ihren städtebaulichen Entwicklungs- und Ordnungsvorstellungen entspricht. Nicht erforderlich sind danach Pläne, die nicht dem wahren Willen der

Gemeinde entsprechen, bei denen also zwischen Planungswillen und Planungsinhalt eine Diskrepanz besteht, sowie Pläne, die einer positiven Planungskonzeption entbehren und ersichtlich der Förderung von Zielen dienen, für deren Verwirklichung die Planungsinstrumente des Baugesetzbuches nicht bestimmt sind. § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB ist ferner verletzt, wenn ein Bebauungsplan aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen auf Dauer oder auf unabsehbare Zeit der Vollzugsfähigkeit entbehrt. In dieser Auslegung wird der Bauleitplanung eine erste, wenn auch strikt bindende Schranke gesetzt, die lediglich grobe und einigermaßen offensichtliche Missgriffe ausschließt (vgl. BayVGh, U.v. 8.4.2025 – 15 N 23.699 – juris Rn. 21). Einem Bebauungsplan oder einzelnen seiner Festsetzungen fehlt die Erforderlichkeit, wenn die verfolgten Ziele verfehlt werden, insbesondere wenn das planerische Ziel, Entwicklungen, die bereits im Gange sind, in geordnete Bahnen zu lenken oder einer sich für die Zukunft abzeichnenden Bedarfslage gerecht zu werden, nicht erreicht werden kann, wenn also etwa der Verwirklichung des Bebauungsplans auf unabsehbare Zeit rechtliche oder tatsächliche Hindernisse im Wege stehen (vgl. BVerwG, B.v. 11.5.1999 – 4 BN 15.99 – juris Rn. 4 f.; U.v. 5.5.2015 – 4 CN 4.14 – juris Rn. 10; BayVGh, U.v. 12.12.2022 – 15 N 22.1064 – juris Rn. 17; U.v. 27.4.2023 – 9 N 19.303 – juris Rn. 24).

34

Die Frage der Angemessenheit und Verhältnismäßigkeit planerischer Festsetzungen unterliegt der Abwägungskontrolle und darf nicht zum Maßstab der städtebaulichen Rechtfertigung gemacht werden. Die Gemeinde betreibt bereits dann städtebauliche Planung, wenn sie sich im Rahmen ihrer durch Planungsziele konkretisierten eigenen städtebaulichen Entwicklungs- und Ordnungsvorstellungen hält und den Festsetzungen in Bezug auf diese Ziele Förderpotential zukommt. Sie ist gemäß § 1 Abs. 3 i.V.m. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB grundsätzlich auch befugt, durch bauplanerische Festsetzungen im Rahmen der Selbstverwaltung eine gemeindliche „Verkehrspolitik“ zu betreiben (vgl. BVerwG, B.v. 26.1.2010 – 4 B 43.09 – juris Rn. 6; BayVGh, U.v. 19.11.2021 – 1 N 17.356 – juris Rn. 18).

35

a) Gemessen daran dringt die Antragstellerin mit ihrem Vortrag, die Planung könne nicht umgesetzt werden, da sie die Sperrung der Straße für den Verkehr plane und die festgesetzte Verkehrsfläche nicht im Eigentum der Antragsgegnerin stehe, nicht durch.

36

Ziel der Planung ist es, die seit Jahrzehnten bestehende, tatsächlich öffentliche Verkehrsfläche auf dem Grundstück des Antragstellers dauerhaft als öffentliche Verkehrsfläche zu sichern. Sie ist nach Auffassung der Antragsgegnerin die einzig geeignete Zufahrtsstraße aus Richtung Osten zum Bahnhofsgelände (vgl. Begründung des Bebauungsplans auf S. 7). Dies sind im Rahmen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zulässige Überlegungen der Antragsgegnerin als Trägerin der Planungshoheit. Dass die Planung der Antragsgegnerin für die im Eigentum der Antragstellerin stehende, nicht gewidmete, aber tatsächlich öffentliche Straße nicht umgesetzt werden kann, ist – auch unter Berücksichtigung des fehlenden Umsetzungswillens der Antragstellerin (vgl. BVerwG, B.v. 13.6.2023 – 4 BN 33.22 – juris Rn. 6) – nicht ersichtlich. Die Grundsätze der Enteignung sind im Rahmen der Festsetzung von Flächen für eine öffentliche Nutzung auch nicht bereits auf die Zulässigkeit der Planung anzuwenden (vgl. BayVGh, U.v. 17.12.2024 – 15 N 23.1106 – juris Rn. 17 ff.). Die Planung ist somit weder unvernünftig noch stellt sie einen offensichtlichen planerischen Missgriff dar.

37

b) Die städtebauliche Erforderlichkeit fehlt auch nicht, wie die Antragstellerin meint, weil Stellplätze östlich des Theaters am Bahnhof (Haus 3) außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans festgesetzt seien, die Grundlage des Bebauungsplans bildeten, zivilrechtlich aber nicht gesichert seien. Ebenso wenig verstoßen die Festsetzungen des Bebauungsplans insoweit gegen den Bestimmtheitsgrundsatz (Art. 20 Abs. 3 GG).

38

Sämtliche Festsetzungen eines Bebauungsplans müssen so konkret sein, dass sie die jeweilige Nutzung der im Plangebiet liegenden Grundstücke erkennen lassen. Dieser Grundsatz der Planklarheit und Planbestimmtheit beruht auf dem Rechtsstaatsgebot, da der Plan die Grundlage vielfältiger Eingriffe in das Eigentum bildet, die für den Betroffenen, aber auch für die zum Vollzug des Bebauungsplans zuständigen Behörden, erkennbar und voraussehbar sein müssen. Diesem Gebot der Planbestimmtheit ist nicht genügt, wenn Festsetzungen sich widersprechen, etwa Zeichnungen und Festsetzungen nicht übereinstimmen,

oder Festsetzungen Rechtsbegriffe enthalten, die nicht eindeutig bestimmbar sind. Die Festsetzungen müssen ferner aus sich heraus verständlich sein, dürfen also nicht erst in der Begründung definiert werden (vgl. HessVGh, U.v. 10.6.2020 – 3 C 394/19.N – juris 31).

39

Ausweislich der Planurkunde, der Festsetzungen durch Text, der Begründung und der schalltechnischen Untersuchung werden lediglich innerhalb der blau eingezeichneten Baugrenzen Stellplätze für die Park- und Ride-Anlage festgesetzt (S. 17 der Begründung unter Nr. 6.3.). Die Stellplätze östlich des Theaters liegen außerhalb des Plangebiets und wurden nachrichtlich – ebenso wie der Hinweis auf die „Betriebsfläche Bauzentrum“ – in der Planurkunde ausgewiesen. Sie sind aber nicht Bestandteil des Planungskonzepts. Demnach wird sowohl dem städtebaulichen Gebot der Erforderlichkeit als auch dem Bestimmtheitsgebot Genüge getan.

40

2. Der streitgegenständliche Bebauungsplan „P+R-Anlage Bahnhof“ leidet auch nicht an einem zur Unwirksamkeit führenden Ermittlungs- und Bewertungsdefizit (§ 2 Abs. 3 i.V. mit § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB) bzw. an einem zur Unwirksamkeit führenden Abwägungsfehler (§ 1 Abs. 7 und § 214 Abs. 3 Satz 2 BauGB).

41

Das Abwägungsgebot verpflichtet die Gemeinde, die für die Planung bedeutsamen öffentlichen und privaten Belange (Abwägungsmaterial) zu ermitteln und zu bewerten (§ 2 Abs. 3 BauGB) sowie sie gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen (§ 1 Abs. 7 BauGB). Insgesamt unterliegt die Abwägung allerdings nur einer eingeschränkten gerichtlichen Kontrolle. Gegen das rechtsstaatlich fundierte Gebot gerechter Abwägung wird verstoßen, wenn eine Abwägung überhaupt nicht stattfindet (Abwägungsausfall), in die Abwägung an Belangen nicht eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss (Abwägungsdefizit), wenn die Bedeutung dieser Belange verkannt wird (Abwägungsfehlschätzung) oder wenn der Ausgleich zwischen den von der Planung berührten Belangen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht (Abwägungsdisproportionalität). Innerhalb des so gezogenen Rahmens wird das Abwägungsgebot jedoch nicht verletzt, wenn sich die zur Planung berufene Gemeinde in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung des anderen entscheidet. Das Vorziehen und Zurücksetzen bestimmter Belange innerhalb des vorgegebenen Rahmens ist die „elementare planerische EntschlieÙung“ der Gemeinde über die städtebauliche Entwicklung und Ordnung und kein aufsichtlich oder gerichtlich nachvollziehbarer Vorgang (zum Ganzen z.B. BayVGh, U.v. 18.1.2017 – 15 N 14.2033 – 15 N 19.442 – juris Rn. 35; U.v. 4.3.2021 – 15 N 20.468 – juris Rn. 30). Für die Abwägung ist die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der Beschlussfassung über den Bebauungsplan maßgebend (BayVGh, U.v. 13.12.2021 – 15 N 20.1649 – Rn. 38).

42

Nach § 2 Abs. 3 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die Belange, die für die Abwägung von Bedeutung sind (Abwägungsmaterial), zu ermitteln und zu bewerten. Die Vorschrift verlangt, dass allen abwägungsrelevanten Belangen mit der erforderlichen Ermittlungstiefe nachgegangen wird und die so ermittelten Belange zutreffend gewichtet werden. Ihr liegt die Erwägung zugrunde, dass die für die konkrete Planungsentscheidung bedeutsamen Belange in einem ordnungsgemäÙen Verfahren ermittelt und bewertet werden müssen, bevor sie gemäß § 1 Abs. 7 BauGB rechtmäÙig abgewogen werden können (vgl. BayVGh, U.v. U.v. 13.12.2021 – 15 N 20.1649 – juris Rn. 41 m.w.N.). Ergänzend bestimmt § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB, dass eine Verletzung des § 2 Abs. 3 BauGB als VerfahrensverstoÙ (vgl. BVerwG, B.v. 30.6.2014 – 4 BN 38.13 – juris Rn. 6; BayVGh, U.v. 18.1.2017 – 15 N 14.2033 – juris Rn. 36) nur beachtlich ist, wenn die von der Planung berührten Belange, die der Gemeinde bekannt waren oder hätten bekannt sein müssen, in wesentlichen Punkten nicht zutreffend ermittelt oder bewertet worden sind und wenn der Mangel offensichtlich und auf das Ergebnis des Verfahrens von Einfluss gewesen ist (BayVGh, U.v. 11.02.2025 – 15 N 23.388 – Rn. 39 ff.). Nicht abwägungsbeachtlich sind hingegen solche Belange, die die planende Stelle nicht „sieht“ und nach den gegebenen Umständen nicht zu „sehen“ braucht (BVerwG, B.v. 10.7.2006 – 4 BN 19.06 – BRS 70 Nr. 47 = juris Rn. 5; U.v. 9.4.2008 – 4 CN 1.07 – BVerwGE 131, 100 = juris Rn. 21; OVG LSA, U.v. 7.9.2021 – 2 K 125/19 – juris Rn. 65; VGh BW, U.v. 4.5.2017 – 5 S 2378/14 – ZfBR 2017, 687 = juris Rn. 33). Dies kann für denjenigen, der sich später in einem Normenkontrollverfahren die Möglichkeit aufrechterhalten will, sich erfolgreich auf einen eventuellen VerstoÙ der Bauleitplanung gegen §

1 Abs. 7 und / oder § 2 Abs. 3 BauGB zu berufen, mit der Obliegenheit einhergehen, auf einen aus seiner Sicht abwägungserheblichen Belang hinzuweisen, um die planende Gemeinde auf diesem Weg über ein der Planung gegenläufiges Interesse erst in Kenntnis zu setzen (vgl. BayVGh, U.v. 13.12.2021 – 15 N 20.1649 – juris Rn. 53).

43

a) Gemessen an diesen Maßstäben leidet der Bebauungsplan nicht an beachtlichen Ermittlungs- und Bewertungsdefiziten in Bezug auf die Einschränkung der Eigentumsrechte der Antragstellerin.

44

Im Hinblick auf die Behauptung der Antragstellerin, die Schwere des Eingriffs sei nicht ermittelt worden und es werde ihr Baurecht entzogen, liegt kein Ermittlungsdefizit und auch kein Abwägungsmangel vor. Nachdem die Straße, unabhängig von der zivilrechtlichen Beurteilung und einer Widmung, seit Jahrzehnten für den öffentlichen Verkehr und das Betriebsgelände des Baustoffhandels des Pächters der Antragstellerin genutzt wird, war für die Antragsgegnerin nicht erkennbar, dass der Antragstellerin Baurecht genommen werden könnte. Da die Antragstellerin im Aufstellungsverfahren diesen Einwand nicht vorgetragen hat, hätte sie zudem konkret darlegen müssen, worin der behauptete Baurechtsentzug auf „mehreren hundert bzw. tausend Quadratmetern“ bestehen soll. Die Antragstellerin hat im Aufstellungsverfahren lediglich angeführt, das Grundstück werde durch die Straße durchschnitten und in seiner künftigen Nutzung eingeschränkt; der Pächter plane eine Umstrukturierung des Betriebsgeländes. Diese eigentumsrechtlich relevanten Belange hat die Antragsgegnerin erkannt und abgewogen. In der Sitzung des Bauausschusses vom 12. Dezember 2022 (Bl. 127 der Planaufstellungsakten) kam die Antragsgegnerin zu dem Ergebnis, selbst wenn der Betrieb des Pächters durch die Festsetzung beeinträchtigt würde, das Interesse der Allgemeinheit an einer öffentlichen Verkehrsinfrastruktur schwerer wiege. Hieraus ergeben sich unter Berücksichtigung der tatsächlichen und örtlichen Situation keine Abwägungsfehler. Es ist auch nicht offensichtlich, dass der Antragstellerin durch die Festsetzung einer seit Jahrzehnten bestehenden tatsächlich öffentlichen Straße – unabhängig von den Eigentums- und widmungsrechtlichen Aspekten Baurecht entzogen werden könnte.

45

Die Antragsgegnerin stellt zudem in der Sitzung, in der über die Satzung endgültig entschieden wurde, ausdrücklich darauf ab, dass mit der Planung ein nicht unerheblicher Eingriff in die Eigentumsrechte der Antragstellerin verbunden ist. (vgl. Protokoll der Sitzung der Antragsgegnerin vom 15. Mai 2023, Bl. 51 der Planaufstellungsakten). Sie verkennet auch nicht, dass die Frage der Widmung der Straße zwischen den Parteien strittig ist, kommt aber zu dem Ergebnis, dass der Eingriff, auch wenn die Straße nicht wirksam gewidmet sein sollte, noch hinnehmbar ist, weil der Straßenzug bereits tatsächlich vorhanden ist, seit langer Zeit für den öffentlichen Verkehr genutzt wird und auch für die Nutzung des Grundstücksareals bzw. des Betriebsgeländes erforderlich ist. Zwischen den Parteien sei über eine Verlegung der Straße nach Norden ergebnislos verhandelt worden. Aus Sicht der Antragsgegnerin stelle eine Verlegung der Straße auch keine wesentliche Verbesserung der Verkehrssituation dar. Es seien zudem massive Umbaumaßnahmen erforderlich und unklar, ob die erforderlichen Flächen für die Bahn entwidmet werden könnten (vgl. S. 7 f. Begründung des Bebauungsplans). Abwägungsmängel ergeben sich aus diesen Überlegungen nicht. Sie ist damit unbeschadet des Umstandes, dass Bebauungspläne keine enteignungsrechtliche Vorwirkung haben und deshalb die Enteignungsvorschriften (§ 85 ff. BauBG) bei der Rechtmäßigkeitskontrolle nach § 1 Abs. 7 BauGB nicht zu prüfen sind (vgl. BayVGh, B.v. 16.10.2024 – 2 N 22.248 – juris Rn. 28) den Anforderungen an die Abwägung bei Überplanung privater Grundstücke nachgekommen. Zudem ist auch im Hinblick auf die tatsächliche örtliche Situation und die Planungsalternativen (s.u.) nicht ersichtlich, dass ein solcher Abwägungsmangel auf das Ergebnis des Verfahrens oder die Abwägung von Einfluss gewesen sein könnte und die Planung ohne ihn hätte anders ausfallen können (vgl. BayVGh, U.v. 27.4.2023 – 9 N 19.303 – Rn. 42).

46

b) Ein Abwägungsmangel ergibt sich auch nicht aus den Einwänden, die P* ...straße sei nicht die einzige Zuwegung zum Bahnhof von Süden her und es habe eines Verkehrsgutachtens bedurft, welche Folgen es hätte, wenn die P* ...straße nicht dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung stünde.

47

Entscheidend für die Antragsgegnerin war, dass die P* ...straße die einzig geeignete und leistungsfähige Straße aus Richtung Osten zum Bahnhofsgelände ist und daher als Zubringer in Ost-West-Richtung dient

(S. 7 der Begründung des Bebauungsplans). Diese Funktion sei für ein sinnvolles städtebauliches Gesamtkonzept erforderlich, weil die Randbereiche der Innenstadt südlich des Bahnhofsgeländes über keine ausreichende Verkehrsanbindung verfügten und die südlich angrenzende Innenstadt, die bereits an ihrer Leistungsgrenze sei, nicht durch die Entwicklung des Bahnhofsareals zusätzlich belastet werden solle. Dies lässt sich ohne Weiteres aus den vorliegenden Plänen und Luftbildern nachvollziehen. Die Ausführungen der Antragsgegnerin in der mündlichen Verhandlung, die P* ...straße schließe das Bahnhofsgelände nach Osten an die R* ... Straße an, die eine der drei Haupteerschließungsstraßen des Stadtgebiets der Antragsgegnerin ist, zeigen ebenfalls, dass die Bedeutung der Zubringerfunktion der Straße für die Antragsgegnerin wesentlich war. Im Zusammenhang damit, dass die P* ...straße seit mehreren Jahrzehnten für den tatsächlich öffentlichen Verkehr zum Bahnhof zur Verfügung stand und im Hinblick auf die vorhandene Bebauung sowie Erschließungssituation in der Umgebung bestand für die Antragsgegnerin auch keine Veranlassung, ein Verkehrsgutachten zur Frequentierung der Straße zu erstellen und zu prüfen, welche Folgen es hätte, wenn die P* ...straße nicht dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung stünde.

48

c) Ein Ermittlungsdefizit ergibt sich nicht aus dem Belang des Verkehrslärms. Auch ist die schalltechnische Untersuchung nicht defizitär, weil sie nicht den Verkehrslärm auf den Straßenflächen sowie die durch die Festsetzung entstehenden neuen Nutzungsmöglichkeiten der P* ...straße berücksichtigt habe.

49

Für die Antragsgegnerin war im Aufstellungsverfahren nicht erkennbar, inwieweit durch die Planung ein zusätzlicher Parkplatzsuchverkehr oder ein erhöhter Verkehrslärm auf den Straßenflächen entstehen soll, der bei den an die P* ...straße angrenzenden Grundstücken zu einer Überschreitung der Grenzwerte führen könnte, zumal die Antragstellerin diesen Einwand erst im Normenkontrollverfahren eingebracht hat und die P* ...straße im festgesetzten Bereich nahezu ausschließlich von den gewerblich genutzten Betriebsflächen der Antragstellerin umgeben ist. Zudem entstehen nur nördlich der Bahngleise über die T* ...straße erschlossene, neue Stellplätze, während südlich der Bahngleise hingegen nahezu alle festgesetzten Parkplatzflächen bereits bestehen. Diese werden lediglich umgebaut bzw. ertüchtigt (vgl. S. 3 der schalltechnischen Untersuchung vom Oktober 2022 unter Tabelle 1). Mithin werden keine relevanten neuen Nutzungsmöglichkeiten der P* ...straße und der Park + Ride-Anlage südlich der Bahngleise eröffnet. Bei den vorgetragenen Einwendungen handelt es sich somit um Belange, die die planende Stelle nach den gegebenen Umständen nicht zu „sehen“ braucht und die somit nicht abwägungserheblich sind (BVerwG, B.v. 10.7.2006 – 4 BN 19.06 – juris Rn. 5; U.v. 9.4.2008 – 4 CN 1.07 – juris Rn. 21; OVG LSA, U.v. 7.9.2021 – 2 K 125/19 – juris Rn. 65; VGH BW, U.v. 4.5.2017 – 5 S 2378/14 – juris Rn. 33).

50

d) Es liegen auch keine Ermittlungsdefizite oder Abwägungsmängel vor, weil die

P* ...straße nur etwa 5,50 bis 6 m breit ist, keinen Bürgersteig hat und dem LKW-Verkehr des nördlich und südlich der P* ...straße befindlichen Gewerbebetriebs ausgesetzt ist.

51

Der Antragsgegnerin war im Aufstellungsverfahren bewusst, dass die P* ...straße kein Optimum darstellt. Sie führt dazu aus, der P* ...straße komme eine tragende Rolle zu, da sie die einzig geeignete und leistungsfähige Zufahrtsstraße aus Osten zum Bahnhofsgelände darstelle, die die Verkehrserschließung grundsätzlich sicherstellt. Von Bedeutung sei insbesondere, dass in Verlängerung der P* ...straße zur B* ...straße eine den Anforderungen des Straßenverkehrsrechts genügende Verbindung sichergestellt werden müsse, damit hierüber in Richtung Westen eine verkehrliche Verbindung aufrechterhalten bleibe (vgl. Protokoll der Sitzung vom 12.12.2022 Bl. 127 der Planaufstellungsakten und S. 7 der Begründung des Bebauungsplans). Nachdem das Landratsamt ... in seiner Stellungnahme vom 5. April 2022 (Bl. 192 der Planaufstellungsakten) hinsichtlich der Belange des Straßenverkehrsrechts keine Einwendungen hatte und die P* ...straße seit Jahrzehnten als Zubringerstraße tatsächlich genutzt wurde, ist die Abwägung, die P* ...straße trotz der bestehenden gewissen Mängel als öffentliche Verkehrsfläche auszuweisen, abwägungsfehlerfrei.

52

e) Die Auffassung der Antragstellerin, es bestünde eine Alternativtrasse, eine Verlegung der P* ...straße nach Norden sei möglich und führe zu einer wesentlichen Verbesserung der Verkehrssituation, zeigt ebenfalls keinen Abwägungsmangel auf.

53

Die Verpflichtung des Plangebers, die von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange in einer Weise zum Ausgleich zu bringen, die zu ihrer objektiven Gewichtigkeit in einem angemessenen Verhältnis stehen, kann zwar auch die Prüfung von Standortvarianten erforderlich machen. Der Verzicht auf eine (eingehendere) Ermittlung von Alternativen ist aber nur fehlerhaft, wenn die Gemeinde Alternativen außer Betracht lässt, die nahe liegen und aus ihrer Sicht als real mögliche Lösungen ernsthaft zu erwägen sind (vgl. BayVGh, U.v. 27.6.2023 – 1 N 21.1762 – juris Rn. 36; BVerwG, B.v. 19.8.2015 – 4 BN 24.15 – juris Rn. 5). Im Hinblick auf eine alternative Straßenführung verstößt ein Bebauungsplan gegen das Abwägungsgebot, wenn die Gemeinde diese außer Acht gelassen oder gar verworfen hat, obwohl die alternative Straßenführung unter dem Gesichtspunkt der einschlägigen öffentlichen und privaten Belange eindeutig besser geeignet wäre und sich folglich geradezu aufdrängt (vgl. BayVGh, U.v. 24.5.2012 – 2 N 12.448 – juris Rn. 48). Diese Voraussetzungen sind hier jedoch nicht gegeben.

54

Im Vorfeld fanden Verhandlungen und Planungen zu einer Verlegung der P* ...straße nach Norden direkt südlich an der Bahntrasse statt, die auch zu einem Aufstellungsverfahren für einen Bebauungsplan, der am 4. November 2016 bekannt gemacht wurde, führten (Bl. 316 ff. der Planaufstellungsakten). Dieses Verfahren scheiterte aber maßgeblich daran, dass sich die Antragsgegnerin mit der Antragstellerin nicht über die Kostenverteilung einigen konnte (Begründung des streitgegenständlichen Bebauungsplans, S. 8). Für die Verlegung der Straße wären wesentliche Umbaumaßnahmen sowie eine Verlegung vorhandener leitungsgebundener Einrichtungen (Kanal und Wasser) aus der derzeitigen P* ...straße erforderlich. Unabhängig von den eisenbahnrechtlichen Fragestellungen ergibt sich damit aufgrund der ungeklärten finanziellen und technischen Aspekte kein gegenüber dem festgesetzten Straßenverlauf eindeutig besser geeigneter und sich aufdrängender alternativer Straßenverlauf. Die Entscheidung der Antragsgegnerin für die festgesetzte Straßentrasse begründet daher keinen Abwägungsfehler.

55

f) Die Auffassung der Antragstellerin, die Antragsgegnerin habe die vom Landratsamt ... in seinem Schreiben vom 23. Februar 2023 geäußerten Bedenken bezüglich des Artenschutzes (Zauneidechse) nicht berücksichtigt, trifft nicht zu.

56

Die Antragsgegnerin hat nach der Stellungnahme des Landratsamtes eine artenschutzrechtliche Prüfung durchführen lassen und deren Vorschläge, zum Schutz der Zauneidechse eine Vergrämung vor Beginn der Baumaßnahme durchzuführen, in den Bebauungsplan aufgenommen (vgl. Nr. 5.1. der Festsetzungen durch Text). Anders als die Antragstellerin meint, wurden auch Ersatzpflanzungen unter Ziffer 2 der textlichen Festsetzungen aufgenommen.

57

Die Kostenentscheidung ergibt sich aus §§ 154 Abs. 1 VwGO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit der Kostenentscheidung beruht auf § 167 VwGO i.V.m. §§ 708 ff. ZPO. Gründe für die Zulassung der Revision liegen nicht vor (§ 132 Abs. 2 VwGO).