VGH München, Urteil v. 04.08.2026 – 9 N 23.1814

Titel:

Berücksichtigung nachbarlicher Lärmschutzbelange und Anforderungen an die Prognose der Verkehrslärmbelastung bei der Aufstellung von Bebauungsplänen

Normenketten:

VwGO § 47
BauGB § 1 Abs. 3, Abs. 7, § 2 Abs. 3, § 3, § 4, § 214
BauNVO § 13
BImSchV § 1, § 2

Leitsätze:

1. Lärmschutzbelange betroffener Plannachbarn sind grundsätzlich dann in die Abwägung einzubeziehen, wenn die Lärmbelastung – zB aufgrund der zu prognostizierenden zusätzlichen Verkehrsbelastung – infolge des Bebauungsplans ansteigt. (Rn. 37) (redaktioneller Leitsatz)
2. Der Ermittlungs- und Bewertungspflicht nach § 2 Abs. 3 BauGB unterliegen alle Belange, die in der konkreten Planungssituation nach Lage der Dinge in die Abwägungsentscheidung eingestellt werden müssen. (Rn. 45) (redaktioneller Leitsatz)
3. Lärmschutzbelange sind grundsätzlich dann in die Abwägung einzubeziehen, wenn die Lärmbelastung infolge des Bebauungsplans ansteigt. (Rn. 46) (redaktioneller Leitsatz)
4. Es bedarf stets einer einzelfallbezogenen, wertenden Betrachtung der konkreten Verhältnisse unter Berücksichtigung der Vorbelastung und Schutzwürdigkeit des jeweiligen Gebiets. (Rn. 47) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

(Kein) Ermittlungs und Bewertungsdefizit im Rahmen der Bauleitplanung, Normenkontrollverfahren, Antragsbefugnis, Abwägungsgebot, Verkehrslärmschutz, Umweltbericht, Öffentlichkeitsbeteiligung, planbedingte Erhöhung des Verkehrslärms, Lärmschutzbelange, Berücksichtigung

Tenor

I. Der Normenkontrollantrag wird abgelehnt.

II. Die Antragstellerin hat die Kosten des Verfahrens zu tragen.

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

IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

1
Die Antragstellerin wendet sich gegen den erstmals am 30. Juni 2023 bekanntgemachten Bebauungsplan „Vorderer H. II“ (i.d.F. der dritten Änderungsbekanntmachung vom 27.03.2026) des Antragsgegners. Das Wohngrundstück der Antragstellerin (… … … …) grenzt nördlich an das Plangebiet an.

2
Der Bebauungsplan weist für das 4,96 ha umfassende Plangebiet mit 46 Baugrundstücken anschließend an die nördlich und östlich vorhandene Wohnbebauung mit Einzel- und Doppelhäusern ein allgemeines Wohngebiet aus und trifft hinsichtlich der offenen Bauweise die Festsetzung, dass nur Einzel- und Doppelhäuser zulässig sein sollen. Laut Planeinschrieb sind in den an die vorhandene Bebauung anschließenden Teilbaugebieten WA 2 und WA 3 Einzel- und Doppelhäuser, in den Teilbaugebieten am Ortsrand WA 1 und WA 4 nur Einzelhäuser zulässig. Nach Nr. B.2.1.2 der textlichen Festsetzungen sind je Wohngebäude maximal zwei Wohnungen, außerdem Räume für freie Berufe i.S.d. § 13 BauNVO zulässig. Der Bebauungsplan setzt einheitlich eine GRZ von 0,4 sowie für das Teilbaugebiet WA 3 eine maximale Wandhöhe von 6,5 m, für WA 2 eine maximale Wandhöhe von 6,0 m und für das restliche Plangebiet eine

solche von 4,5 m fest. Ausweislich der Begründung wird als städtebauliches Konzept genannt, eine Erweiterung der Siedlungsfläche in aufgelockerter Form in Richtung Westen zu schaffen und dadurch den westlichen Ortsrand von R. hin zum G. Forst abzurunden. Es sei vorgesehen, die Bauform dahingehend zu staffeln, dass im Anschluss an die bereits vorhandene Bebauung Einzel- und Doppelhäuser zulässig sein sollen, während im Übergang zur Landschaft nur Einzelhäuser zugelassen würden, um eine sanfte Einbindung in die Landschaft zu gewährleisten. Um die Verträglichkeit der Bebauung zu der bestehenden Umgebung zu gewährleisten, werde „separat für jedes Grundstück die maximale Gebäudehöhe, für Gebäude mit einer Dachneigung von 16° bis 48° festgesetzt“; der obere Bezugspunkt stelle die maximal zulässige Gebäudehöhe dar. Durch die Festsetzung der maximal zulässigen Wandhöhe werde eine Vermeidung überdimensionierter Gebäude und eine Reduzierung der damit verbundenen Fernwirkung erreicht. Durch die Ergänzung der vorhandenen Wohnbaunutzung werde die Entwicklung auf den geplanten Nutzungsflächen des Flächennutzungsplanes in diesem Bereich abgeschlossen; hierfür würden die für diese Ausbaustufe dimensionierten Haupterschließungsstraßen genutzt (vgl. Begründung S. 8 ff.). Die Nutzung bestehender Erschließungsstrukturen sei ein wichtiger Aspekt des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden (vgl. Planungsakte S. 724).

3
Die Antragstellerin hat am 12. Oktober 2023 Normenkontrollantrag gegen den Bebauungsplan „Vorderer H. II“ gestellt. Den am 14. März 2024 gestellten Antrag auf vorläufige Außervollzugssetzung nach § 47 Abs. 6 VwGO hat der Senat mit Beschluss vom 4. September 2024 abgelehnt (Az.: 9 NE 24.470); auf den Inhalt des Beschlusses wird Bezug genommen.

4
Der Antragsgegner hat in einem ersten ergänzenden Verfahren (Einleitungsbeschluss vom 17.9.2024) im WA 1 und 4 eine Korrektur des Planzeichens „ED“ in „E“ vorgenommen (Satzungsbeschluss vom 13.5.2025 in der Bekanntmachung vom 30.5.2025). Im zweiten ergänzenden Verfahren (Einleitungsbeschluss vom 29.7.2025) wurde die Festsetzung zur Anzahl der Wohneinheiten je Gebäude statt je Grundstück verändert und der untere Bezugspunkt Wandhöhe definiert (Satzungsbeschluss vom 9.12.2025 in der Bekanntmachung vom 12.12.2025). Der Antragsgegner hat im Rahmen des dritten ergänzenden Verfahrens ein Verkehrsgutachten der Firma T. GmbH vom November 2025 eingeholt. Danach erhöhten sich die Verkehrsbelastungen im Planfall deutlich, sie blieben insgesamt weiterhin auf einem relativ geringen Niveau. Der Maximalwert von 128 Kfz/h ergebe sich in der Abendspitzenstunde am nordöstlichen Arm der Straße „Am H.“, welcher unterhalb dem Grenzwert von 150 Kfz/h für einen „Wohnweg“, der untersten Straßenkategorie, liege. In der Beschlussvorlage vom 24. März 2026 wurde ausgeführt, dass die vom Plangebiet verursachte Verkehrszunahme weniger als 50% betrage und somit nicht von einer Zunahme des Beurteilungspegels um mindestens 3 dB(A) auszugehen sei, so dass keine wesentliche Änderung der Verkehrswege i.S.d. 16. BImSchV vorliege und insoweit keine Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu veranlassen seien. Der Bebauungsplan wurde ohne Änderung oder Ergänzung am 24. März 2026 als Satzung beschlossen und nach Ausfertigung am 25. März 2026 am 27. März 2026 ortsüblich bekanntgemacht.

5
Die Antragstellerin hat mit Schriftsatz vom 10. April 2026 den Bebauungsplan in der Fassung des dritten ergänzenden Verfahrens zum Gegenstand des Normenkontrollverfahrens gemacht. Die Antragstellerin rügt ein Ermittlungs- und Abwägungsdefizit nach §§ 2 Abs. 3, 1 Abs. 7 BauGB, weil der Antragsgegner die durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehrsbelastung nicht zutreffend ermittelt und bewertet und folglich in der Abwägung nicht hinreichend berücksichtigt habe. Das Grundstück der Antragstellerin grenze unmittelbar nördlich an das neue Baugebiet an und liege an einer der zukünftigen Hauptzufahrtsstraßen.

6
Der neu aufkommende Verkehr werde vollständig durch die Bestandswohngebiete über die beiden Wohnstraßen „Am H.“ und „B.straße“ geleitet. Es würden 46 neue Bauplätze geschaffen, pro Grundstück seien zwei Wohneinheiten möglich, im WA 2 und 3 zusätzlich auch Doppelhäuser, sodass von zusätzlichen 140 Wohneinheiten auszugehen sei. Es sei daher ein Lärmzuwachs weit über der Geringfügigkeitsgrenze zu erwarten. Es gehe hier nicht nur um einzelne hinzukommende Wohnhäuser, sondern um die Erschließung eines Baugebiets in einer Größenordnung von 46 Grundstücken in Einzel- und Doppelhausbebauung mit zwei Wohneinheiten pro Wohngebäude.

7
Das von der Antragstellerin in Auftrag gegebene Verkehrsgutachtens der R. vom September 2025 komme zu dem Ergebnis, dass laut der Berechnung (mit dem Programm „Berechnung des Verkehrsaufkommens von Gebieten durch Vorhaben der Bauleitplanung“ – Ver_Bau) für den Teil des Plangebiets, der das Gebiet über die Straße „Am H.“ anfährt bzw. verlässt, sich ein Verkehrsaufkommen von 234 bis 301 Kfz-Fahrten pro Tag ergebe. Bei Neubaugebieten dieser Größenordnung werde immer eine Verkehrsuntersuchung vorgelegt, auf deren Basis eine Abwägung der Auswirkungen (Lärm, Luft etc.) für die betroffenen Anwohner erfolgen könne. Da dies nicht erfolgt sei, sei von einem Abwägungsausfall auszugehen.

8
Die angegriffene Planung beruhe auf einer unzureichenden und methodisch nicht tragfähigen Tatsachengrundlage. Die nachträgliche Verkehrsprognose vom November 2025, die dem dritten ergänzenden Verfahren zugrunde gelegt worden sei, weise erhebliche Defizite auf. Sie berücksichtige das planungsrechtlich zulässige Nutzungspotenzial nicht vollständig und werde durch die vorliegenden Messdaten aus dem Umfeld nicht gestützt. Die daraus abgeleiteten Annahmen zum Verkehrsaufkommen und zur Verkehrsverteilung seien daher kritisch zu hinterfragen, da nicht sichergestellt sei, dass sie die tatsächliche Belastungssituation verlässlich abbildeten. In der Beschlussvorlage seien lediglich die Verkehrszahlen zweier Richtungen der betrachteten Kreuzungen dargestellt worden. Die in der Sitzungsvorlage getroffene Aussage, „die vom Plangebiet verursachte Verkehrszunahme beträgt weniger als 50%“, stehe im Widerspruch zu den Verkehrszahlen aus dem Verkehrsgutachten der T*. GmbH vom November 2025. Für 92 Wohneinheiten betrage die Querschnittsbelastung West an der Kreuzung Am H.H. Straße im Bestand 533 Fahrzeuge und im Planfall 870 Fahrzeuge pro 24 h, was einer Zunahme von 63,23% entspreche.

9
Die angegriffene Planung beruhe zudem auf einer unzutreffenden und unvollständigen Verkehrsprognose, die die tatsächliche Belastungssituation am Anwesen der Antragstellerin – insbesondere die Verkehrszunahme von rund 140% – nicht abbilde, sodass ein beachtliches Ermittlungsdefizit und ein daraus folgender Abwägungsfehler vorliege. Die verkehrsbedingten Lärmwirkungen seien nicht ermittelt und bewertet worden. Es fehle bereits an einer schalltechnischen Untersuchung sowie an einer nachvollziehbaren Prüfung der maßgeblichen Voraussetzungen der 16. BImSchV. Die Abwägung beschränke sich im Wesentlichen auf das 3-dB(A)-Kriterium und lasse außer Betracht, dass aufgrund der tatsächlichen Verkehrszunahme eine wesentliche Änderung vorliege sowie die Einhaltung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte im Rahmen der Planung zu prüfen und sicherzustellen gewesen wäre. Darüber hinaus weise der Umweltbericht erhebliche Mängel auf, da weder die Auswirkungen der prognostizierten Verkehrszunahme noch die hierdurch verursachten Lärmimmissionen hinreichend ermittelt und dargestellt worden seien.

10
Die in der städtebaulichen und schallimmissionstechnischen Beurteilung des Ingenieurbüros A. vom 30. April 2026 angeführten Zahlen für den Prognosefall mit 140 Wohneinheiten entsprächen nicht den Werten, die sich aus den in der Stellungnahme der T. GmbH vom 13. April 2026 genannten Daten zum zusätzlich hinzukommenden Verkehrsaufkommen bei 140 Wohneinheiten ergäben. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) bei 92 Wohneinheiten an der Kreuzung Am H.H. Straße West betrage 870 Fahrzeugbewegungen. Laut der Stellungnahme der T. GmbH vom 13. April 2026 erhöhe sich das Verkehrsaufkommen bei 140 Wohneinheiten an dieser Stelle um 176, so dass dann von 1046 Fahrzeugbewegungen auszugehen sei Das entspreche einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens zum Bestand von 96,25%. Beziehe man den vom Ingenieurbüro A. angegebenen Wert von 1089 Fahrzeugbewegungen an dieser Kreuzung auf die Richtung West, betrage die Zunahme des Verkehrsaufkommens an dieser Stelle 104,32%. Auch nach den vom Antragsgegner vorgetragenen Werten sei an der Kreuzung Am H.H. Straße bei 140 Wohneinheiten also von einer Verdopplung des Verkehrs und der Erhöhung um mindestens 3 dB(A), somit von einer wesentlichen Änderung der Straße im Sinne der 16. BImSchV auszugehen.

11
Die im Rahmen einer Verkehrszählung in der H. Straße erhobenen Bestandsdaten deuteten auf ein höheres Verkehrsaufkommen und damit auf zu zurückhaltende Annahmen zur Verkehrserzeugung im Gutachten der T. GmbH hin. Das Ergebnis der Verkehrsprognose vermittle kein realistisches Bild der zu erwartenden

Verkehrssituation; vielmehr sei davon auszugehen, dass die tatsächlichen Verkehrsbewegungen deutlich höher ausfallen könnten.

12
Die Behauptung des Antragsgegners, dass für die Beurteilung der Verkehrslärmbelastungen das Grundstück der Antragstellerin keinen relevanten Bezugspunkt darstelle, greife zu kurz. Die Auswirkungen auf das Grundstück der Antragstellerin seien beachtlich und Teil der abwägungserheblichen privaten Belange im Sinne des § 1 Abs. 7 BauGB. Eine Prognoseentscheidung sei nur dann angemessen und methodisch korrekt, wenn sie auf richtigen Daten beruhe und alle erreichbaren Daten berücksichtigt habe. Die Untersuchung dürfe sich nicht willkürlich auf Teilbereiche beschränken, wenn andere Bereiche ebenfalls relevant betroffen seien. Indem der Antragsgegner seine Ermittlungen und Bewertungen auf lediglich zwei isolierte Knotenpunkte beschränke, lasse er eine Vielzahl potenziell betroffener Immissionsorte entlang der ca. 790 m langen Straße Am H. sowie den ebenfalls von zusätzlichem Verkehr betroffenen Straßen G. Straße, B.straße und … unberücksichtigt.

13
Der Antragsgegner habe es unterlassen, eine belastbare Datengrundlage zur Ermittlung der Lärmbelastung im Ist- und Planfall zu erstellen. Lärmschutzbelange gehörten jedoch grundsätzlich zum Abwägungsmaterial, wenn eine planbedingte Zunahme der Lärmbelastung zu erwarten sei. Dies gelte ebenso für die planbedingte Zunahme des Verkehrslärms aller lärmbetroffenen Grundstücke außerhalb des Planbereichs, sofern der Lärmzuwachs mehr als geringfügig sei oder sich mehr als unwesentlich auf die betroffenen Grundstücke auswirke. Entgegen der Aussagen des Antragsgegners im Schreiben vom 19. Mai 2026 erfordere auch eine geringe verkehrliche Vorbelastung eine umfassende schalltechnische Untersuchung und Bewertung sowohl der absoluten dB(A)-Werte als auch der relativen Pegelerhöhungen, um diese sachgerecht in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen. Gerade bei geringer Vorbelastung fielen die Auswirkungen von zusätzlichem Verkehrsaufkommen stärker ins Gewicht und sei die abwägungsrelevante Schwelle der Lärmpegelerhöhung früher erreicht als bei einer höheren Vorbelastung.

14
In der Stellungnahme der T. GmbH vom 13. April 2026 werde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass das Verkehrsgutachten lediglich die Grundlage für eine Bewertung des Verkehrslärms darstelle, den Verkehrslärm selbst jedoch nicht untersuche. Gleichwohl habe der Antragsgegner weder belastbare Daten zur bestehenden Lärmsituation noch eine nachvollziehbare Prognose der Lärmentwicklung im Planfall erhoben. Stattdessen sei allein anhand ausgewählter Verkehrszahlen aus dem Verkehrsgutachten eine Lärmzunahme von unter 3 dB(A) behauptet und daraus eine angeblich fehlende Erheblichkeit und Abwägungsrelevanz für alle von zusätzlichem Verkehr durch das Plangebiet betroffenen Gebiete abgeleitet worden, ohne die tatsächlichen Auswirkungen auf die betroffenen Wohngebiete schalltechnisch untersuchen zu lassen. Auf eine Schallimmissionsprognose könne nur verzichtet werden, wenn offenkundig und zweifelsfrei ausgeschlossen sei, dass die planbedingten Verkehrslärmimmissionen die Geringfügigkeitsschwelle überschritten und damit abwägungserhebliche Belange berührten. Eine solche Schwelle absoluter Geringfügigkeit sei angesichts der Größe des Plangebiets sowie der vom Gutachten der T. GmbH vom November 2025 prognostizierten 506 Fahrzeugbewegungen pro Tag für 92 Wohneinheiten bereits bei nicht vollständiger Ausnutzung der baurechtlichen Möglichkeiten klar ersichtlich überschritten. Indem der Antragsgegner die Betrachtung auf das Vorliegen einer Pegelerhöhung von mehr als 3 dB(A) an lediglich zwei Verkehrsknotenpunkten verengt und keine belastbaren Daten zur Lärmsituation in den betroffenen Wohngebieten im Ist- und Planfall erhoben habe, habe er die maßgeblichen Lärmschutzbelange weder vollständig ermittelt noch sachgerecht bewertet.

15
Laut dem Gutachten der R. vom April 2026 sei bereits bei 92 zusätzlichen Wohneinheiten von 339 zusätzlichen Fahrten am Grundstück der Antragstellerin auszugehen. Bei 140 Wohneinheiten sei entsprechend der zusätzlichen Fahrzeugbewegungen aus der Stellungnahme der T. GmbH vom 13. April 2026 von 513 zusätzlichen Fahrzeugbewegungen auszugehen. Diese Anzahl und insbesondere die daraus abgeleitete wesentliche Erhöhung des Lärmpegels um 3,81 dB(A) am Grundstück der Antragstellerin überschreite die Schwelle bloß geringfügiger Auswirkungen deutlich und stelle daher einen abwägungserheblichen Belang dar. Für die Beurteilung der Verkehrszunahme seien sämtliche Fahrzeugarten in beiden Fahrtrichtungen sowie Tag- und Nachtverkehr zu berücksichtigen. Aus den

Angaben des Verkehrsgutachtens der T. GmbH ergebe sich hieraus eine Zunahme von insgesamt 337 Fahrzeugbewegungen pro Tag. Dieses Ergebnis werde durch die Annahme bestätigt, wonach 67% des Neuverkehrs des Plangebiets über die Straße „Am H.“ abgewickelt werde. Bei insgesamt 506 zusätzlichen Fahrten ergäben sich hieraus rund 339 Fahrten über die Straße „Am H.“ und damit entlang des Grundstücks der Antragstellerin. Hinzu komme, dass diese Werte lediglich auf der Annahme von 92 Wohneinheiten beruhten und damit die nach den Festsetzungen des Bebauungsplans zulässige Ausnutzung mit bis zu 140 Wohneinheiten noch nicht berücksichtigten. Bei der Beurteilung bebauungsplanbedingter Verkehrslärmimmissionen seien grundsätzlich diejenigen Auswirkungen zugrunde zu legen, die bei vollständiger Ausnutzung der planungsrechtlich zulässigen Festsetzungen unter Berücksichtigung der konkreten Möglichkeiten des Plangebiets zu erwarten seien. Das Verkehrsgutachten der T*. GmbH vom November 2025 berücksichtige die mögliche Ausnutzung der Planfestsetzungen jedoch nur unvollständig und lege lediglich 92 Wohneinheiten zugrunde, obwohl nach den Festsetzungen des Bebauungsplans bis zu 140 Wohneinheiten zulässig und grundsätzlich realisierbar seien. Nicht maßgeblich sei die vom Antragsgegner vertretene Annahme einer geringeren tatsächlichen oder künftig zu erwartenden Bebauung, maßgeblich seien vielmehr die durch den Bebauungsplan eröffneten Nutzungsmöglichkeiten. Die Topographie ermögliche die Errichtung eines Hanggeschosses. Auch in Anbetracht der Grundstücksgrößen sei davon auszugehen, dass für alle Grundstücke die Möglichkeit zur intensiven baulichen Ausnutzung bestehe; es gebe keine Ausschlussgründe, die einer Realisierung von 140 Wohneinheiten entgegenstünden. Im Rahmen des zweiten ergänzenden Verfahrens seien die baulichen Nutzungsmöglichkeiten durch Erhöhung der festgesetzten Wandhöhen erweitert worden. Der Siedlungsdruck und die gestiegenen Baukosten sprächen für eine möglichst effiziente Ausnutzung der verfügbaren Grundstücksflächen.

16
Es stelle ein Ermittlungsdefizit dar, dass der Antragsgegner im Rahmen der durchgeführten Standortalternativenprüfung den durch das Plangebiet verursachten Verkehrslärm nicht berücksichtigt habe. Durch die Nichtberücksichtigung des Verkehrslärms habe der Antragsgegner über keine belastbare Tatsachengrundlage für einen sachgerechten Vergleich der in Betracht kommenden Standortalternativen verfügt. Es könne nicht ausgeschlossen werden, dass sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange ein anderer Standort als die insgesamt schonendere Lösung aufgedrängt hätte.

17
Entgegen der Behauptung des Antragsgegners könnten weder die Einstufung der Straße als „Wohn straße“ noch die bloße Einhaltung ihrer technischen Belastungskapazität eine immissionsschutzrechtliche Bewertung der planbedingten Verkehrslärmzunahme ersetzen. Aus der Abwägungsentscheidung werde nicht deutlich, ob und wenn ja von welchen Orientierungs- und Grenzwerten der Antragsgegner im Rahmen der Abwägung ausgegangen sei. Die fehlende Ermittlung von konkreten Schallpegeln und die fehlende Auseinandersetzung mit den Orientierungswerten der DIN 18005-1 zeigten, dass der Antragsgegner die Lärmschutzbelange weder hinreichend ermittelt noch sachgerecht bewertet habe. Die Behauptungen des Antragsgegners im Schreiben vom 19. Mai 2026 und die Ausführungen des Ingenieurbüros A. vom 30. April 2026, dass bei der Straße „Am H.“ kein Neubau und keine wesentliche Änderung im Sinne der BImSchV vorläge, widersprächen den tatsächlichen Umständen. Erst im Zuge der Erschließung des neuen Plangebiets „Vorderer H. II“ sei der Ausbau des dem bisherigen Wendehammer in der Straße „Am H.“ folgenden Abschnitts zu einer innerörtlichen Straßenverkehrsfläche erfolgt, um den Anschluss an das bestehende Wohngebiet herzustellen. Die Maßnahme habe eine qualitative Änderung der Verkehrsfunktion bewirkt, da der zuvor lediglich eingeschränkt nutzbare geschotterte Abschnitt erstmals in das leistungsfähige Erschließungsnetz des Neubaugebiets eingebunden worden sei. Die erstmalige befestigte Herstellung dieses bislang lediglich geschotterten Straßenabschnitts stelle einen erheblichen baulichen Eingriff in die Substanz der Straße „Am H.“ dar. Der Eingriff habe zugleich zu einer wesentlichen Änderung der Verkehrsfunktion sowie zu einer Erhöhung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit geführt. Nach dem Gutachten der R. bewirke der bauliche Eingriff in Verbindung mit dem zusätzlichen Verkehr eine Pegelerhöhung von ca. 3,81 dB(A). Dies spreche dafür, dass die Voraussetzungen einer wesentlichen Änderung des Verkehrswegs im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV vorlägen. Aus der Abwägung und den vorliegenden Unterlagen sei nicht ersichtlich, dass der Antragsgegner diese Frage überhaupt geprüft oder die Maßstäbe der 16. BImSchV in seine Bewertung eingestellt habe; darin liege ein eigenständiges Bewertungsdefizit.

18
Der Behauptung des Antragsgegners im Schreiben vom 19. Mai 2026, es sei ausgeschlossen, dass maßgebliche Schwellenwerte erreicht würden, sei bereits deshalb zu widersprechen, weil im Bestand schon Schwellenwerte überschritten würden. Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms des Bundes seien für den im Gemeindegebiet des Antragsgegners gelegenen Streckenabschnitt der Bahn bereits konkrete Lärmwerte ermittelt und eine Lärmsanierungsbedürftigkeit festgestellt worden. Vor diesem Hintergrund sei es als besonders gravierendes Ermittlungsdefizit zu bewerten, dass der Antragsgegner die bereits im Ist-Zustand bestehende Lärmbelastung durch den Schienenverkehr in den vom zusätzlichen Verkehr des Baugebiets betroffenen Straßen Am H., G. Straße und G.-Straße nicht umfassend ermittelt und bewertet habe. Ausweislich der schalltechnischen Untersuchung im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms des Bundes würden an den der Straße zugewandten Fassaden der Gebäude Am H. 1, 2, 4, 5 und 9, der G.Str. 1, der G. Str. 1, 8, 9, 10, 11, 15, 18, 20 und 22 sowie Oberer … 2 Lärmpegelwerte von mehr als 60 dB(A) erreicht und somit sowohl die Grenz- und Orientierungswerte der 16. BImSchV, der DIN 18005-1 und die gesundheitskritische Schwelle von 60 dB(A) nachts erreicht bzw. überschritten. In einer solchen Situation sei jede weitere Lärmzunahme, auch wenn sie unter 3 dB(A) liege, abwägungserheblich. Trotz dieser kritischen Vorbelastung enthalte der Bebauungsplan keine verbindlichen kompensatorischen Maßnahmen oder Regelungen zur Bewältigung dieser Lärmproblematik. Der Antragsgegner habe nicht nur die durch das neue Baugebiet verursachte Lärmerhöhung fehlerhaft beurteilt, sondern auch die bestehende Vorbelastung unzureichend berücksichtigt und keine verbindlichen Maßnahmen zur Sicherstellung eines wirksamen Lärmschutzes vorgesehen. Der Antragsgegner habe es versäumt, die Lärmsituation in der B.straße und An der … zu ermitteln und zu bewerten. Angesichts der laut des Gutachtens der T. GmbH vom November 2025 gezählten Verkehrsbewegungen an der G.Straße von 4.142 Fahrzeugbewegungen habe der Antragsgegner nicht davon ausgehen dürfen, dass die planbedingten Verkehrslärmzunahmen abwägungsrechtlich unerheblich seien.

19
Basierend auf den unveränderten Angaben und Annahmen zum Verkehrsaufkommen und Verkehrsfluss aus der städtebaulichen und schallimmissionstechnischen Beurteilung des Ingenieurbüros A. vom 30. April 2026 habe die R. (schalltechnische Untersuchung vom 1.6.2026) exemplarisch eine Lärmberechnung für die Gebäude Am H. 25 und Am H. 49 mit mehreren Szenarien (Minimum, Mittel, Maximum) für das Verkehrsaufkommen bei einer Ausnutzung des Wohngebiets mit 140 Wohneinheiten erstellt. Die Neuberechnung der Verkehrserzeugung durch das Neubaugebiet ergebe maximale Verkehrsmengen von 1.173 Kfz/24h (Am H. 49) bis zu 1.642 Kfz/24h (Am H. 25) und eine Verkehrszunahme von 132 bis 152%, so dass mit dem baulichen Eingriff in die Straße „Am H.“ am Beginn des Neubaugebietes die Kriterien der wesentlichen Änderung erfüllt seien. Es zeigten sich in allen Szenarien Überschreitungen von Grenz- und Orientierungswerten. Am Gebäude Am H. 25 betrügen die Pegelwerte 60 bis 61 dB(A) und überschritten somit die Grenzwerte der 16. BImSchV in allen Szenarien. Am Gebäude Am H. 49 betrügen die Pegelwerte 57 bis 59 dB(A) und überschritten somit die Orientierungswerte der DIN 18005-1 in allen Szenarien. Eine Gesamtlärmbetrachtung und die Ermittlung der Lärmbeeinträchtigung nach Maßgabe eines Summenpegels der für die verschiedenen Schallarten ermittelten Beurteilungspegel sei zwingend geboten, wenn aufgrund der Planung zusammen mit vorhandenen Vorbelastungen insgesamt eine Lärmbelastung zu erwarten sei, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden sei. Ein Verzicht auf eine Gesamtlärmbetrachtung sei nur dann zulässig, wenn offenkundig und zweifelsfrei ausgeschlossen sei, dass die planbedingten Immissionen die Geringfügigkeitsschwelle überschritten und damit abwägungserhebliche Belange berührten. Dies sei dann nicht der Fall, wenn bereits eine erhebliche Vorbelastung bestehe und die planbedingte Lärmzunahme, selbst wenn sie unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle liege, die Pflicht für kompensatorische Maßnahmen auslöse, weil sie zu einer bereits vorhandenen hohen Lärmbelastung im gesundheitskritischen Bereich hinzutrete. Der Antragsgegner habe es unterlassen, wirksame und verbindliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung festzusetzen, obwohl dies aufgrund der bereits bestehenden Gesundheitsgefährdung und der weiteren Lärmzunahme geboten gewesen wäre.

20
Schließlich liege ein Verfahrensfehler vor, da trotz neuer, entscheidungserheblicher Erkenntnisse durch das Verkehrsgutachten und Ergänzung des Umweltberichts keine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt worden sei. Die nachträgliche Ergänzung des Umweltberichts bestätige, dass der Öffentlichkeit zum Zeitpunkt der Auslegung nicht sämtliche umweltbezogenen Informationen zur Verfügung

gestanden hätten. Solange der Öffentlichkeit keine Gelegenheit gegeben werde, zu den nachträglich aufgenommenen Informationen Stellung zu nehmen, bestehe dieser Verfahrensmangel fort. Die unzureichende Lärmermittlung und -prognose verfehle die Anstoßwirkung der Auslegung. Die Aufnahme dieser grundsätzlich neuen und wesentlichen Informationen in den Umweltbericht ohne einen entsprechenden Beschluss des Gemeinderats über den geänderten Umweltbericht sei ein weiterer Verfahrensfehler.

21
Die gerügten Mängel seien beachtlich. Die festgestellten Ermittlungs-, Bewertungs-, Abwägungs- und Verfahrensfehler beträfen zentrale Entscheidungsgrundlagen der Planung und seien jeweils geeignet, das Planungsergebnis zu beeinflussen.

22
Die Antragstellerin beantragt zuletzt,

23
Der Bebauungsplan „Vorderer H. II“ i.d.F. der Bekanntmachung vom 27. März 2026 ist unwirksam.

24
Der Antragsgegner beantragt,

25
den Antrag abzulehnen.

26
Zur Begründung wird vorgetragen, die Antragstellerin sei im Hinblick auf eine angebliche Verkehrsbelastung bereits nicht antragsbefugt, da sie durch eine etwaige hinzukommende zusätzliche Verkehrsbelastung nur äußerst geringfügig zusätzlich belastet werden würde. Die im Rahmen des ursprünglichen Bebauungsplanverfahrens vorgenommene Abschätzung des maximalen Verkehrsaufkommens wie auch deren immissionsschutzrechtlicher Auswirkungen sei ausreichend gewesen. Die Einholung des Verkehrsgutachtens T. GmbH vom November 2025 sei überobligatorisch erfolgt und habe letztendlich die vom Antragsgegner vorgenommenen Abschätzungen erneut bestätigt. Dies ergebe sich aus einem Vergleich der Anlage 2.3 des Gutachtens (Bestand) zu der Anlage 4.3 (Planfall) an der dem Anwesen der Klägerin nächst gelegenen Kreuzung „Am H.H. Straße“, aus dem eine Zunahme des zu- und abfließenden Verkehrs um lediglich 155 Fahrzeuge abzulesen sei. Im Vergleich zu der bereits bestehenden Vorbelastung würden die Schwellenwerte von 200 zusätzlichen Fahrzeugbewegungen in diesem Bereich weiterhin nicht überschritten. Auch bei einem insgesamt anzustellenden Vergleich erhöhe sich die Verkehrsbelastung von 637 Fahrzeugbewegungen um 391 Fahrzeugbewegungen auf 1028 prognostizierte Fahrzeugbewegungen, von denen jedoch lediglich 261 über die Straße „Am H.“ abgewickelt würden, sodass insoweit zwar von einem marginalen Überschreiten der Erheblichkeitsschwelle auszugehen sei. Dies sei jedoch aufgrund der sehr geringen Vorbelastung abwägungstechnisch irrelevant, da ausgeschlossen sei, dass durch die geringe Verkehrszunahme irgendwelche abwägungsrelevanten Belange der Antragsstellerin beeinträchtigt würden. Zutreffend möge sein, dass in dem vorgelegten Verkehrsgutachten vom November 2025 lediglich von einer Anzahl von 92 Wohneinheiten ausgegangen worden sei. Allerdings sei eine höhere Anzahl von Wohneinheiten trotz der theoretischen Möglichkeit eines Ausbaus von bis zu 140 Wohneinheiten als zutreffende Bemessungsgrundlage zum einen einer Abwägung nicht zugrunde zu legen. In der eingeholten Stellungnahme des Ingenieurbüros A. vom 30. April 2026 werde ausgeführt, dass durch die Geländestruktur im Bereich der Einzelhausbebauung bei einer maximalen Wandhöhe von 4,5 m Einliegerwohnungen nahezu ausgeschlossen seien. Verdichtete Wohnstrukturen seien im ländlichen Raum eher unüblich. Die Entstehung einer zusätzlichen Wohneinheit im Dachraum wäre nur als kleinflächige Wohnung denkbar. Die Entstehung von mehr als einer Wohneinheit je Grundstück sei im Bereich der Einzelhausbebauung als unwahrscheinlich anzusehen. Für die überwiegende Anzahl der Grundstücke sei auf Grund der Parzellenzuschnitte, der maximal zulässigen Wandhöhen und der anstehenden Geländestruktur von einer Einzelhausbebauung mit vorwiegend einer Wohneinheit auszugehen; die Entstehung von 140 Wohneinheiten sei aus stadtplanerischer Sicht als unwahrscheinlich anzunehmen. Dies werde durch die Aussage in der Stellungnahme der T. GmbH vom 13. April 2026 bestätigt, wonach der gewählte Ansatz von 92 Wohneinheiten bereits ein sehr ungünstiger Entwicklungsfall sei, alle getroffenen Aussagen auf der sicheren Seite lägen und der Bau von 140 Wohneinheiten entsprechend den Vorgaben des Bebauungsplanes nicht realistisch sei. Zum anderen würde auch dies lediglich zu einer Mehrbelastung von

maximal 20 Kfz-Bewegungen pro Stunde führen und daher noch immer im abwägungsunerheblichen Bereich liegen. Insbesondere liege die zu erwartende Verkehrszunahme weiterhin deutlich unter den Vorgaben für eine Wohn straße, welche für 400 Fahrzeugbewegungen pro Stunde ausgebaut sei, weshalb auch in schallimmissionstechnischer Hinsicht davon auszugehen sei, dass dies zu keinerlei maßgeblichen Beeinträchtigungen der Belange führen werde, wie dies bereits in der Beschlussvorlage vom 24. März 2026 enthalten sei. Insbesondere wäre auch bei dem unwahrscheinlichen Fall von 140 Wohneinheiten weiterhin von einer Zunahme des Fahrzeugverkehrs von lediglich 64% insgesamt auszugehen, sodass auch hiermit keine wesentliche Änderung im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes einhergehe. Damit sei auch ausgeschlossen, dass die maßgeblichen Schwellenwerte für ein allgemeines Wohngebiet überhaupt nur ansatzweise erreicht würden, sodass auch insofern keine weiteren Ermittlungen von Seiten des Antragsgegners erforderlich gewesen seien. Es sei darauf hinzuweisen, dass Bezugspunkt für die Beurteilung nicht das Grundstück der Antragstellerin darstelle. Im Rahmen des streitgegenständlichen Verfahrens könne keine Inhaltskontrolle der eingeholten Gutachten erfolgen, sondern finde lediglich eine Überprüfung der Ermessensentscheidung des Antragsgegners statt, sodass es nach Auffassung des Antragsgegners auf die Richtigkeit der eingeholten Gutachten letztendlich nicht ankomme. Die Straße „Am H.“ sei schon immer als Ring straße und als Teil einer zukünftigen Wohngebiets-Erweiterung angelegt, sodass es sich hierbei nicht um einen Neubau im Sinne der 16. BImSchV handele.

27
Die zwischenzeitlich eingeholten Erkenntnisse seien in dem Umweltbericht wie auch den weiteren Unterlagen ergänzt worden. Eine weitergehende Öffentlichkeitsbeteiligung sei hingegen nicht erforderlich gewesen, da sich durch die eingeholten Gutachten keine neuen Erkenntnisse ergeben hätten.

28
Die Unerheblichkeit der zu erwartenden Steigerung des Fahrzeugverkehrs spiegele sich auch in der Einschätzung des Antragsgegners wieder, dass für das gesamte Gemeindegebiet, nicht nur für den streitgegenständlichen Bereich des Baugebietes, mit einem Anstieg der Fahrzeugbewegungen um 3,8% zu rechnen sei. Die Berücksichtigung der von der Antragstellerin behaupteten Belange sei im Rahmen des Abwägungsprozesses daher nicht erforderlich gewesen, so dass bereits eine Antragsbefugnis nicht bestehe.

29
Es sei unzutreffend, dass von Seiten des Antragsgegners im Hinblick auf eine angebliche Zunahme des Verkehrslärms abwägungsrelevante Belange bei der Aufstellung des Bebauungsplanes unberücksichtigt geblieben seien. Soweit die R. in ihrem Gutachten vom September 2025 ausführe, dass der abwägungsrelevante Wert im Plangebiet deutlich übertroffen werde, gelte dies nach deren Berechnung nur für den Fall, dass der gesamte Verkehr zusammengerechnet werde. Hierauf könne für die Beurteilung der Frage einer Abwägungsnotwendigkeit jedoch nicht abgestellt werden, da dies weder für die Frage der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Infrastruktur noch für die Frage der durch den Verkehr hervorgerufenen Lärmbelästigung eine direkte Relevanz habe. Es verbleibe dabei, dass die von Seiten der Antragstellerin in ihren Ausführungen zu Grunde gelegte Zunahme des Straßenverkehrs weit über das realistisch zu erwartende Maß hinausgehe und der Antragsgegner abwägungsfehlerfrei habe davon ausgehen können, dass die Erheblichkeitsschwelle nicht erreicht werde. Ein Abwägungsdefizit liege nicht vor.

30
Ergänzend trägt der Antragsgegner mit Schriftsatz vom 30. Juli 2026 vor, im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung betreffend den Bahnlärm vom 14. Mai 2020 hätten sich in Bahnhofsnähe allenfalls bei den der Bahnstrecke zugewandten Fassadenflächen vereinzelt Überschreitungen der Grenzwerte ergeben. Auf dieser Grundlage sei die Ergreifung von Schallschutzmaßnahmen empfohlen worden. Die Prognose der schalltechnischen Belastung nach der Realisierung der empfohlenen Sanierungsmaßnahmen habe nur vereinzelt an zur Bahnlinie ausgerichteten Fassadenflächen geringfügige Überschreitungen ergeben. Die entsprechenden schallschutztechnischen Maßnahmen seien auch nach Erstellung des Gutachtens umgesetzt worden, sodass eine entsprechende Vorbelastung durch den Bahnverkehr gerade nicht vorliege. Bei den unmittelbar an der Bahnlinie liegenden Grundstücken fielen unter Berücksichtigung einer etwaigen Vorbelastung die durch den planbedingten zusätzlichen Verkehr verursachten geringfügen Schallemissionen nicht ins Gewicht. An der Kreuzung Am H. West sei weiterhin die Erheblichkeitsschwelle von 200 Fahrzeugbewegungen/Tag weit unterschritten. Es sei keinerlei relevante Zunahme des Beurteilungspegels der durch den Verkehr verursachten Lärmemissionen zu erwarten, da hierzu eine

Verdoppelung des Verkehrs erforderlich wäre. Dies würde auch für den Auslegungsfall von 140 Wohneinheiten gelten, da in diesem Fall die Verkehrszunahme wie auch die hierdurch zu erwartende Zunahme der Schallemissionen weit unterhalb der relevanten Schwelle von 100% lägen. Die am Grundstück der Antragstellerin prognostizierte angebliche Überschreitung der zulässigen Immissionswerte wirke konstruiert. Die vom Büro R. angenommenen Werte stimmten nicht mit dem im Auftrag des Antragsgegners ermittelten Werten überein.

31
Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten des Sachverhalts wird auf die Gerichtsakten, die vorgelegten Normaufstellungsakten sowie auf die Niederschrift über die mündliche Verhandlung vom 14. April 2026 verwiesen.

Entscheidungsgründe

32
Der Senat entscheidet mit Zustimmung der Parteien ohne weitere mündliche Verhandlung (vgl. § 102 Abs. 1 VwGO).

33
Der Normenkontrollantrag, der sich nach sachdienlicher Antragsänderung gemäß § 91 Abs. 1 VwGO mit Schriftsatz des Bevollmächtigten der Antragstellerin vom 10. April 2026 nunmehr gegen den sich aus mehreren Teilnormgebungsakten ergebenden Bebauungsplan in der Fassung des dritten ergänzenden Verfahrens nach § 214 Abs. 4 BauGB, bekanntgemacht am 27. März 2026, richtet (vgl. BVerwG, U.v. 24.3.2010 – 4 CN 3.09 – juris Rn. 15; BayVGH, U.v. 7.10.2022 – 9 N 21.190 – juris Rn. 17 m.w.N.), bleibt ohne Erfolg.

34
1. Der Normenkontrollantrag ist zulässig.

35
Die Antragstellerin hat den Antrag am 12. Oktober 2023 gegen die am 30. Juni 2023 erstmals bekanntgemachte Satzung fristgemäß gestellt und ist nach § 47 Abs. 2 Satz 1 VwGO antragsbefugt. Die Antragstellerin kann sich als Eigentümerin ihres Wohngrundstückes außerhalb des Plangebiets auf ihr Recht auf gerechte Abwägung der eigenen Belange aus § 1 Abs. 7 BauGB jedenfalls insoweit berufen, als es um die künftige Lärmbelastung aufgrund der planbedingten Abwicklung des Zu- und Abgangsverkehrs für das neue Baugebiet über die Straße „Am H.“ geht.

36
Ist ein Bebauungsplan Gegenstand der Normenkontrolle und der Betroffene nicht Eigentümer von Grundstücken im Plangebiet, so kann die Antragsbefugnis insbesondere aus dem subjektiven Recht auf gerechte Abwägung der eigenen Belange aus § 1 Abs. 7 BauGB folgen (stRspr, BVerwG, U.v. 24.9.1998 – 4 CN 2.98 – BVerwGE 107, 215, 220 ff.; B.v. 21.12.2017 – 4 BN 12.17 – juris Rn. 7). An die Geltendmachung einer – möglichen – Rechtsverletzung sind dabei keine höheren Anforderungen zu stellen als an die Klagebefugnis nach § 42 Abs. 2 VwGO. Es genügt, dass der Antragsteller substantiiert Tatsachen vorträgt, die eine fehlerhafte Behandlung seiner Belange in der Abwägung als möglich erscheinen lassen (BVerwG, U.v. 24.9.1998 – 4 CN 2.98 – BVerwGE 107, 215 = juris Rn. 8 ff.; BayVGH, U.v. 11.5.2010 – 15 N 08.850 – juris Rn. 26). Abwägungserheblich sind private Belange schon dann, wenn sie in der konkreten Planungssituation einen städtebaulich relevanten Bezug haben und schutzwürdig sind. An Letzterem fehlt es bei geringwertigen oder mit einem Makel behafteten Interessen sowie bei solchen, auf deren Fortbestand kein schutzwürdiges Vertrauen besteht, oder solchen, die für die Gemeinde bei der Entscheidung über den Plan nicht erkennbar waren (vgl. BVerwG, B.v. 30.11.2016 – 4 BN 16.16 – NVwZ 2017, 563 = juris Rn. 7 m.w.N.; U.v. 29.6.2015 – 4 CN 5.14 – juris Rn. 14; BayVGH, B.v. 8.9.2017 – 9 NE 17.1392 – juris Rn. 14). In diesem Zusammenhang muss auch eine gewisse Beeinträchtigungsintensität vorliegen (vgl. BVerwG, B.v. 19.2.1992 – 4 NB 11.91 – juris Rn. 13). Eine ruhige oder bislang unverbaute Wohnlage, die einem an den (bisherigen) Außenbereich angrenzenden Grundstück im Allgemeinen faktisch zukommen mag, begründet als solche grundsätzlich keine Antragsbefugnis; denn einen Rechtsanspruch oder auch nur ein schutzwürdiges Interesse auf Beibehaltung einer Ortsrandlage gibt es nicht (vgl. BVerwG, U.v. 21.10.1999 – 4 CN 1.98 – NVwZ 2000, 807 = juris Rn. 17; BayVGH, U.v. 9.3.2020 – 15 N 19.210 – juris Rn. 30; B.v. 19.8.2016 – 9 NE 16.1512 – juris Rn. 15).

37
Lärmschutzbelange betroffener Plannachbarn sind grundsätzlich dann in die Abwägung einzubeziehen, wenn die Lärmbelastung – z.B. aufgrund der zu prognostizierenden zusätzlichen Verkehrsbelastung – infolge des Bebauungsplans ansteigt (vgl. BVerwG, B.v. 6.3.2013 – 4 BN 39.12 – juris Rn. 6; BayVGH, U.v. 24.11.2017 – 15 N 16.2158 – juris Rn. 24 m.w.N.). Das Interesse, von planbedingtem Verkehrslärm verschont zu bleiben, ist allerdings nur dann ein abwägungserheblicher Belang, wenn das entsprechende Grundstück über die Bagatellgrenze hinaus betroffen wird. Die Abwägungsrelevanz ist zu verneinen, wenn das Interesse, vor einer Verkehrslärmzunahme bewahrt zu bleiben, mit so geringem Gewicht zu Buche schlägt, dass es als planungsrechtlich vernachlässigbare Größe außer Betracht bleiben kann (vgl. BVerwG, B.v. 8.6.2004 – 4 BN 19.04 – juris Rn. 6; B.v. 11.8.2015 – 4 BN 12.15 – juris Rn. 6; BayVGH, U.v. 24.10.2024 – 9 N 22.1303 – juris Rn. 19; U.v. 16.5.2017 – 15 N 15.1485 – juris Rn. 23; B.v. 19.8.2016 – 9 NE 16.1512 – juris Rn. 15). Wann das der Fall ist, lässt sich nicht anhand fester Maßstäbe beurteilen; die Frage ist jeweils unter Würdigung der konkreten Gegebenheiten des Einzelfalls zu beurteilen, insbesondere anhand der Zahl der jeweils zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsbewegungen, aber auch der Vorbelastungen und Schutzwürdigkeit des betroffenen Gebiets (vgl. BVerwG, B.v. 24.8.2017 – 4 BN 35.17 – juris Rn. 6; BayVGH, B.v. 3.3.2017 – 15 NE 16.2315 – juris Rn. 17; U.v. 28.4.2017 – 15 N 15.967 – juris Rn. 31, 48; U.v. 9.3.2020 – 15 N 19.210 – Rn. 18 m.w.N.; HessVGH, U.v. 29.06.2016 – 4 C 1440/14.N – juris 38).

38
Ein Unterschreiten der abwägungsrelevanten Bagatellgrenze hat die Rechtsprechung vor allem in Fällen einer durch das Hinzukommen von nur wenigen Wohnhäusern verursachten Verkehrslärmbelastung angenommen. So hat das Bundesverwaltungsgericht den durch einen Bebauungsplan ermöglichten zusätzlichen Verkehr von 20 bis 30 Einzel- oder Doppelwohnhäusern, der teilweise am Grundstück des dortigen Antragstellers vorbeigeführt wurde, für so geringfügig gehalten, dass es die Antragsbefugnis verneint hat (vgl. BVerwG, U.v. 21.10.1999 – 4 CN 1.98 – juris Rn. 17). Auch der Hessische Verwaltungsgerichtshof geht in ständiger Rechtsprechung davon aus, dass in Baugebieten, in denen durch Bebauungsplan nur wenige Einzelhäuser bzw. Wohneinheiten zugelassen wurden, durch den anliegerbedingten zusätzlichen Kraftfahrzeugverkehr keine abwägungsrelevanten Beeinträchtigungen hervorgerufen werden (vgl. HessVGH, U.v. 28.3.2011 – 4 C 2708/09.N – juris Rn. 20 zu 18 Wohneinheiten mit weiteren Beispielen für 16, 17 bzw. 20 Wohneinheiten; U.v. 7.4.2014 – 3 C 914/13.N – DVBl 2014, 1013 = juris LS 2 und Rn. 19 zu 30 Wohneinheiten in einem reinen Wohngebiet). Dabei stellt er vor allem auf die Anzahl der zu erwartenden Fahrbewegungen ab und geht unter Zugrundelegung eines Erfahrungswerts von je 1,5 Fahrzeugen mit 2,5 Fahrzeugbewegungen täglich, mithin also von 3,75 Fahrzeugbewegungen täglich pro Wohneinheit aus (so bereits HessVGH, B.v. 17.1.1995 – 4 N 3707.88 – n.v.; U.v. 28.5.2001 – 9 N 1626.96 – juris Rn. 66; B.v. 26.3.2004 – 3 N 2180.99 – juris Rn. 18 m.w.N.). Weiterhin geht er in der Regel davon aus, dass die Betroffenheit der Anlieger bei einer voraussichtlichen Zunahme des Verkehrs von bis zu 200 Fahrzeugbewegungen täglich nur geringfügig und daher nicht mehr abwägungsrelevant ist (vgl. HessVGH, B.v. 5.2.2015 – 4 B 1756/14.N – BauR 2015, 1101 = juris LS und Rn. 15; U.v. 29.6.2016 – 4 C 1440/14.N – ZfBR 2016, 803 = juris 38). Der Bayerische Verwaltungsgerichthof und andere Oberverwaltungsgerichte sind dieser Rechtsprechung grundsätzlich gefolgt (vgl. BayVGH, B.v. 19.8.2016 – 9 NE 16.1512 – juris Rn. 15 zu vier Einfamilienhäusern mit je einer Wohneinheit; VGH BW, U.v. 21.4.2015 – 3 S 748.13 – NuR 2015, 647 = juris Rn. 28 zu 12 Wohneinheiten unter Annahme einer Anzahl von 45 Verkehrsbewegungen; OVG LSA, B.v. 8.1.2015 – 2 R 94.14 – UPR 2015, 232 = juris Rn. 27 zu 26 Wohneinheiten und 19 Einfamilienhäusern bei teilweise am Grundstück des Antragstellers vorbeigeführtem Verkehr). Erforderlich ist insoweit eine realistische Bewertung des von dem Vorhaben verursachten Verkehrsaufkommens und der daraus resultierenden Belastungen der Anwohner (OVG Bremen, U.v. 16.6.2022 – 1 D 88/21 – juris Rn. 68). Zur realitätsnahen Abschätzung der absehbar planbedingten Verkehre und der planbedingten Lärmimmissionen ist grundsätzlich von der maximalen Ausnutzung der Festsetzungen des Bebauungsplans auszugehen (BayVGH, U.v. 3.8.2022 – 15 N 21.1291 – juris Rn. 34; NdsOVG, B.v. 4.1.2011 – 1 MN 130/10 – ZfBR 2011, 154 = juris Rn. 79).

39
Für die Prüfung der Antragsbefugnis kommt es grundsätzlich auf die Darlegungen der Antragstellerin im Normenkontrollverfahren an. Enthalten sie keine hinreichenden Tatsachen, die die Missachtung eines abwägungserheblichen Belangs im vorgenannten Sinn als möglich erscheinen lassen, ist die

Antragsbefugnis zu verneinen (vgl. BayVGH, B.v. 11.10.2021 – 9 NE 21.2048 – juris Rn. 15; B.v. 8.7.2021 – 15 N 20.1810 – juris Rn. 19).

40
Hier macht die Antragstellerin einen Lärmzuwachs weit über der Geringfügigkeitsgrenze geltend. Ausweislich des vom Antragsgegner für das ergänzende Verfahren eingeholten Verkehrsgutachtens vom November 2025 erhöhen sich im dort zugrunde gelegten Planfall (unter Annahme von 92 realisierbaren Wohneinheiten) die zu erwartenden Verkehrsbelastungen deutlich. Dies hat erst Recht zu gelten, wenn von einer maximalen Ausnutzung der Festsetzungen des Bebauungsplans mit 140 Wohneinheiten ausgegangen wird. Der Antragsgegner hat im zweiten ergänzenden Verfahren mit Satzungsbeschluss vom 9. Dezember 2025 die Anzahl der Wohneinheiten dahingehend korrigiert, dass statt je Grundstück zwei Wohneinheiten je Wohngebäude möglich sind (Nr. B.2.1.2 der textlichen Festsetzungen); gleichzeitig wurde der untere Bezugspunkt für die Wandhöhe definiert und für die Teilbaugebiete WA 1 und WA 4 die Wandhöhe von 3,5 m auf 4,5 m erhöht. Damit ergibt sich aus den Festsetzungen des Bebauungsplans die Möglichkeit der Verwirklichung von 140 Wohneinheiten bei gleichzeitiger Erhöhung des Maßes der baulichen Nutzung. Die von Antragsgegnerseite vorgelegte Stellungnahme der A. … GmbH vom 30. April 2026 prognostiziert unter der Annahme der Verwirklichung von 140 Wohneinheiten für den Knoten Am H.B.straße eine Zunahme von 577 Kfz/d (von 905 Kfz/d auf 1.482 Kfz/d) und für den Knoten Am H.H. Straße eine Zunahme von 387 Kfz/d (von 702 Kfz/d auf 1.089 Kfz/d). Wenngleich damit keine konkrete Aussage für das Grundstück der Antragstellerin, das sich im weiteren Verlauf der Straße „Am H.“ Richtung Westen befindet, verbunden ist, dürfte eine Überschreitung der abwägungsrelevanten Schwelle von 200 Fahrzeugbewegungen pro Tag naheliegen.

41
Ausgehend hiervon ist es trotz einer zu erwartenden aufgelockerten Bebauung im Plangebiet nicht von der Hand zu weisen, dass der planbedingte zusätzliche Verkehr für die Antragstellerin, der sich anhand dessen zu beurteilen hat, was die Festsetzungen des Bebauungsplans ermöglichen, in einem abwägungsrelevanten Bereich liegen könnte.

42
2. Der Normenkontrollantrag ist jedoch nicht begründet.

43
Der Bebauungsplan leidet nicht an einem gemäß § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, § 215 Abs. 1 Satz 1 BauGB beachtlichen Ermittlungs- und Bewertungsdefizit hinsichtlich der ausgehend von den planerischen Festsetzungen zu erwartenden Verkehrszunahme sowie der damit verbundenen Lärmbelastung für die angrenzenden Plannachbarn; der Bebauungsplan erweist sich nicht als abwägungsfehlerhaft. Der Antragsgegner hat im ergänzenden Verfahren zureichend den planbedingt zu erwartenden Mehrverkehr prognostiziert und immissionsfachlich dahingehend bewertet, dass mangels Verdoppelung der Verkehrsstärke kein relevanter Lärmzuwachs zu erwarten ist. Wenngleich sich diese Prognose nicht auf die Maximalausnutzung des Bebauungsplans bezogen hat, wird die getroffene Abschätzung im Ergebnis „auf der sicheren Seite“ liegen. Selbst bei Annahme einer vierfachen Ausnutzung der für Doppelhäuser vorgesehenen Baufelder würde sich die Verkehrsstärke nicht verdoppeln. Ein Ermittlungsdefizit ergibt sich auch nicht im Hinblick auf eine etwaig bestehende Vorbelastung durch Bahnlärm. Der Umweltbericht erweist sich nicht als unvollständig und eine erneute Offenlage war nicht durchzuführen.

44
a) 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 (Abwägungsfehleinschätzung) 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. Für die Abwägung ist die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der Beschlussfassung über den Bebauungsplan maßgebend (§ 214 Abs. 3 Satz 1 BauGB). Der Satzungsgeber muss sich als Grundlage seiner Abwägungsentscheidung in einer Weise mit den zu erwartenden Lärmbeeinträchtigungen vertraut machen, die es ihm ermöglicht, hieraus entstehende Konflikte umfassend in ihrer Tragweite zu erkennen. Nur wenn dies der Fall ist, kann er zu einer sachgerechten Problembewältigung im Rahmen der Abwägung überhaupt in der Lage sein (vgl. BayVGH, U.v. 28.4.2017 – 15 N 15.967 – juris Rn. 49 m.w.N.; VGH BW, U.v. 24.7.2015 – 8 S 538/12 – juris Rn. 39; OVG RhPf, U.v. 15.11.2011 – 8 C 10906/11 – juris Rn. 31).

45
Der Ermittlungs- und Bewertungspflicht nach § 2 Abs. 3 BauGB unterliegen alle Belange, die in der konkreten Planungssituation nach Lage der Dinge in die Abwägungsentscheidung eingestellt werden müssen (vgl. BVerwG, U.v. 20.6.2023 – 4 CN 11.21 – juris Rn. 12). Die Abwägungsbeachtlichkeit ist mithin umfassend zu verstehen. § 2 Abs. 3 BauGB verlangt, dass allen abwägungsrelevanten Belangen mit der erforderlichen Ermittlungstiefe nachgegangen wird und die so ermittelten Belange zutreffend gewichtet werden. Dabei hat der Plangeber die gesamte Bandbreite der auf Grundlage der planerischen Festsetzungen möglichen Nutzungen in den Blick zu nehmen und das hierfür notwendige Abwägungsmaterial zu ermitteln; dabei ist grundsätzlich von der maximalen Ausnutzung der Festsetzungen des Bebauungsplans ausgehen (vgl. BayVGH, U.v. 1.8.2024 – 9 N 22.553 – juris Rn. 79; U.v. 3.8.2022 – 15 N 21.1291 – juris Rn. 34; „worstcase“-Betrachtung vgl. HessVGH, U.v. 20.3.2014 – 4 C 448/12.N -juris Rn. 85; NdsOVG, B.v. 4.1.2011 – 1 MN 130/10 – ZfBR 2011, 154 = juris Rn. 79).

46
Lärmschutzbelange sind grundsätzlich dann in die Abwägung einzubeziehen, wenn die Lärmbelastung infolge des Bebauungsplans ansteigt (vgl. BayVGH, U.v. 1.8.2024 – 9 N 22.553 – juris Rn. 78, U.v. 27.4.2016 – 9 N 13.1408 – juris Rn. 21). Eine planbedingte Zunahme des Verkehrslärms gehört daher grundsätzlich zu den abwägungsrelevanten Belangen bei der Aufstellung eines Bebauungsplans (vgl. BVerwG, B.v. 6.3.2013 – 4 BN 39.12 – juris Rn. 6; BayVGH, U.v. 28.4.2017 – 15 N 15.967 – juris Rn. 48). Ist der Lärmzuwachs allerdings geringfügig oder wirkt er sich nur unwesentlich (d.h. nicht über eine vernachlässigenswerte Bagatellgrenze hinaus) auf ein Grundstück aus, so muss er nicht in die Abwägung eingestellt werden (vgl. BVerwG, B.v. 8.6.2004 – 4 BN 19.04 – juris Rn. 6; B.v. 11.8.2015 – 4 BN 12.15 – juris Rn. 6 m.w.N.; BayVGH, B.v.19.8.2016 – 9 NE 16.1512 – juris Rn. 15). Ob vermehrte Verkehrslärmbeeinträchtigungen mehr als geringfügig zu Buche schlagen, lässt sich nicht anhand fester Maßstäbe beurteilen. Insbesondere lässt sich die Schwelle der Abwägungsrelevanz bei Verkehrslärmerhöhungen nicht alleine durch einen Vergleich von Lärmmesswerten mit bestimmten Richtwerten o.ä. bestimmen. Auch eine Lärmbelastung unterhalb der Grenze schädlicher Umwelteinwirkungen und unterhalb einschlägiger Orientierungs- bzw. Grenzwerte (vgl. z.B. Beiblatt 1 zu DIN 18005 – Teil 1; § 2 16. BImSchV; Nr. 6 TA Lärm) kann zum Abwägungsmaterial gehören (vgl. OVG NW, U.v. 8.10.2015 – 2 D 35/14.NE – juris Rn. 41; VGH BW, U.v. 12.6.2012 – 8 S 1337/10 – juris Rn. 28; B.v. 9.8.2016 – 5 S 437/16 – juris Rn. 20); dasselbe kann sogar bei einer Verkehrslärmzunahme der Fall sein, die für das menschliche Ohr kaum wahrnehmbar ist (vgl. BayVGH, B.v. 26.3.2014 – 9 NE 13.2213 – juris Rn. 13; im Fall einer Verkehrslärmzunahme unterhalb des 3-dB(A)-Kriteriums des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV vgl. BVerwG, U.v. 18.7.2013 – 4 CN 3.12 – juris Rn. 27).

47
Es bedarf stets einer einzelfallbezogenen, wertenden Betrachtung der konkreten Verhältnisse unter Berücksichtigung der Vorbelastung und Schutzwürdigkeit des jeweiligen Gebiets (vgl. BVerwG, B.v. 12.1.2015 – 4 BN 18.14 – juris Rn. 23 m.w.N.; BayVGH, B.v. 26.3.2014 – 9 NE 13.2213 – juris Rn. 13; B.v. 3.3.2017 – 15 NE 16.2315 – juris Rn. 17; U.v. 28.4.2017 – 15 N 15.967 – juris Rn. 48). Soweit nicht von vornherein „auf der Hand liegt“, dass es zu keinen abwägungsrelevanten Lärmzuwächsen kommen kann, treffen die planende Gemeinde im Vorfeld der eigentlichen Abwägung gemäß § 2 Abs. 3 BauGB entsprechende Ermittlungspflichten. Erst wenn die Kommune klare Vorstellungen von den immissionsschutzrechtlichen Auswirkungen ihrer Planung hat, kann sie abschätzen, ob die Schwelle der Abwägungsrelevanz erreicht ist bzw. mit welchem Gewicht eine zu prognostizierende Belastung in die Abwägung einzustellen ist (BayVGH, U.v. 20.5.2026 – 15 N 24.1093 – juris Rn. 19 m.w.N.). Verfügt sie insoweit nicht selbst über eine zuverlässige Datenbasis, so muss sie sich die erforderlichen Kenntnisse

anderweitig verschaffen. Die Einholung eines Immissionsgutachtens bietet sich als ein für diesen Zweck geeignetes Mittel an (vgl. BVerwG, B.v. 19.8.2003 – 4 BN 51.03 – juris Rn. 5; BayVGH, U.v. 27.4.2016 – 9 N 13.1408 – juris Rn. 23). Die planende Gemeinde muss aber nicht stets umfangreiche gutachterliche Ermittlungen anstellen (lassen), um die konkrete Größenordnung der planbedingten Lärmauswirkungen exakt zu bestimmen. Dies gilt insbesondere dann, wenn schon eine grobe Abschätzung eindeutig erkennen lässt, dass wegen des ersichtlich geringen Ausmaßes zusätzlicher planbedingter Verkehrsbewegungen beachtliche nachteilige Lärmbeeinträchtigungen offensichtlich ausscheiden. Allerdings muss eine ermittelte Prognose hinreichend aussagekräftig sein, um die konkrete Planungssituation abwägungsgerecht beurteilen zu können. Die Einschätzung, ob die Geringfügigkeitsgrenze nicht überschritten wird, wird regelmäßig – d.h. soweit es nicht z.B. um Fallgestaltungen geht, bei denen über einen kleinräumigen Bebauungsplan nur die Möglichkeit des Zuwachses einzelner Häuser in der Nachbarschaft ermöglicht wird (vgl. BayVGH, B.v. 19.8.2016 – 9 NE 16.1512 – juris Rn. 15; U.v. 16.5.2017 – 15 N 15.1485 – juris Rn. 22 ff. sowie im Anschluss BVerwG, B.v. 24.8.2017 – 4 BN 35.17 – juris) – nicht ohne sachverständige Grobabschätzung der zu erwartenden Immissionen möglich sein (BayVGH, B.v. 26.1.2026 – 15 N 24.1563 – juris Rn. 18 m.w.N.).

48
b) Gemessen hieran hat der Antragsgegner die planbedingte Zunahme der Verkehrsbelastung basierend auf 92 zusätzlichen Wohneinheiten prognostiziert und immissionsfachlich dahingehend bewertet, dass die vom Plangebiet verursachte Verkehrszunahme weit von einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens entfernt ist und damit keine Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen abgeleitet werden können. Da diese Aussage auch unter Zugrundelegung der nach den Festsetzungen des Bebauungsplans maximal möglichen 140 Wohneinheiten zutreffend ist, hat der Antragsgegner die planbedingte Verkehrs(lärm-)zusatzbelastung als Basis für die Abwägung und den Satzungsbeschluss in zureichender Weise aufgeklärt.

49
Bei dem ausgewiesenen Baugebiet mit 46 Grundstücken, insbesondere in Anbetracht der Erhöhung der zulässigen Wohneinheiten auf 140 maximal mögliche Wohneinheiten sowie unter Berücksichtigung der Lage des Grundstücks der Antragstellerin an einer der Erschließungsstraßen, lag kein Sachverhalt vor, bei dem von vornherein ohne nähere Ermittlung und Bewertung „auf der Hand“ gelegen hätte, dass eine zusätzliche Lärmbelastung der Antragstellerin im abwägungsunerheblichen Bagatell- oder Irrelevanzbereich liegen werde (zu ähnlichen Fallgestaltungen vgl. BayVGH, B.v. 8.9.2017 – 9 NE 17.1392 – juris Rn. 15 ff., 25 ff.; VGH BW, U.v. 24.7.2015 – 8 S 538/12 – juris Rn. 41 ff.; OVG NW, U.v. 11.12.2008 – 7 D 92/07.NE – juris Rn. 53 ff.). Hinsichtlich der sachverständigen Abschätzung der planbedingten Zunahme der Verkehrslärmbelastung ist eine Ermittlungstiefe zu fordern, der es der planenden Gemeinde erlaubt, etwaige Konflikte zu erkennen und gerecht abzuwägen.

50
Die Planungssituation ist hier dadurch gekennzeichnet, dass es sich um eine Erweiterung des bestehenden Wohngebiets zum Abschluss der im Flächennutzungsplan vorgesehenen baulichen Entwicklung handelt, sich die bauliche Entwicklung für die Antragstellerin mithin abgezeichnet hat. Die Antragstellerin musste mit dieser Ausbaustufe rechnen. Der nunmehr geplante Ringschluss über die vorhandenen und für diese Ausbaustufe dimensionierten Haupterschließungsstraßen „Am H.“ und „B.straße“ wurde nach Prüfung und Ausschluss von Erschließungsvarianten über separate Zufahrtsstraßen gewählt, wobei von einer geringen Vorbelastung des Gebiets und der in Anspruch genommenen Erschließungsstraßen im Ist-Zustand ausgegangen wurde.

51
Unter Berücksichtigung dieser Einzelfallumstände ist das im Rahmen des dritten ergänzenden Verfahrens eingeholte Verkehrsgutachten sowie die vom Ingenieurbüro A. in der Sitzung des Marktgemeinderats vom 24. März 2026 getroffene immissionsfachliche Bewertung als eine zureichende Ermittlung der planbedingt zu erwartenden Mehrverkehre und der damit verbundenen Lärmbelastung anzusehen, die der Gemeinde erlaubt, etwaige Konflikte zu erkennen und gerecht abzuwägen.

52
aa) Zwar basierte das Verkehrsgutachten vom November 2025 (entsprechend der zu diesem Zeitpunkt noch geltenden Festsetzungen) auf 92 Wohneinheiten. Nach den Festsetzungen des Bebauungsplans,

insbesondere nach Änderung der Anzahl der zulässigen Wohneinheiten von zwei je Grundstück (was bei 46 Grundstücken 92 Wohneinheiten entsprochen hätte) in zwei je Wohngebäude ist nunmehr eine Realisierung von maximal 140 Wohneinheiten (22 Grundstücke mit der Festsetzung „E“ und 24 Grundstücke mit der Festsetzung „ED“) möglich.

53
Entgegen der Auffassung des Antragsgegners hält der Senat die maximale Ausnutzung der Festsetzungen des Bebauungsplans unter Berücksichtigung der Größe der Parzellen, des festgesetzten Maßes der baulichen Nutzung, insbesondere nach Erhöhung der Wandhöhen in den Teilbaugebieten WA 1 und WA 4, und der gegebenen Hanglage nicht für völlig unrealistisch.

54
Allerdings hat der Antragsgegner unter Vorlage der schallimmissionstechnischen Beurteilung der A. … GmbH vom 30. April 2026 dargelegt, dass bei angenommener Entstehung von 140 Wohneinheiten die Zunahme des Verkehrs rund 64% (anstatt wie im Rahmen des Satzungsbeschlusses angenommen „weniger als 50%“) betragen würde, aber auch diese Zunahme keine wesentliche Veränderung des Verkehrsweges darstellen würde. Ausweislich der Stellungnahme des Gutachters wird die Bewertung des Verkehrsablaufs nicht für jedes einzelne Haus durchgeführt, sondern für kritische Punkte. Der sich für 140 Wohneinheiten ergebende Wert in der Abendspitzenstunde am östlichen Knotenpunkt Am H.B.straße liegt mit 148 Kfz/h weiterhin deutlich unter den Vorgaben der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) von 400 Kfz/h für eine Wohn straße. Nach dem Fazit des Gutachters liegen die bereits getroffenen Aussagen auf der sicheren Seite und stellen einen hohen Ansatz dar. Die vom Gemeinderat getroffene Bewertung, dass mangels einer Verdoppelung des Verkehrs nicht von einer wesentlichen Änderung der Verkehrswege auszugehen und damit keine Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen indiziert sind, ist mithin auch für den Maximalfall der Verwirklichung von 140 Wohneinheiten valide. Entgegen der Auffassung der Antragstellerin war eine weitergehende immissionsfachliche Begutachtung der mit der plangerechten Nutzung verbundenen Lärmeinwirkungen nicht erforderlich und die getroffene immissionsfachliche Bewertung ausreichend, weil die Verkehrsbelastung weiterhin im niedrigen Bereich liegt. In Wohnquartieren ist auf Wohnstraßen eine Verkehrsbelastung bis zu 400 Kfz/Spitzenstunde (bzw. bis zu 4.000 Kfz/Tag) und auf Sammelstraßen bis zu 800 Kfz/Spitzenstunde (bis zu 8.000 Kfz/Tag) üblich und daher grundsätzlich hinzunehmen (vgl. NdsOVG, U.v. 24.2.2021 – 1 KN 3/19 – juris Rn. 65; Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen <RASt 06> S. 38). Ausgehend von den ermittelten Verkehrsbelastungen im Planfall durfte der Antragsgegner hier unzumutbare (Lärm-)Beeinträchtigungen ausschließen.

55
bb) Ohne Erfolg macht die Antragstellerin eine Verkehrszunahme an ihrem Grundstück von 140% geltend. Da die Verkehrsbelastung von Ost nach West abnimmt, wird entsprechend der getroffenen Aussage für den nächstgelegenen Knotenpunkt Am H.H. Straße, dass sich der Verkehrsweg nicht im Sinne von § 1 Abs. 2 Nr. 2 16. BImSchV wesentlich ändert, auch für das Grundstück der Antragstellerin weiterhin von einer Wohn straße auszugehen sein.

56
Soweit die Antragstellerin die Erheblichkeit der Verkehrslärmbeeinträchtigung aus der prozentualen Erhöhung ableitet, ist dies nicht aussagekräftig (vgl. ähnlich BayVGH, B.v. 4.8.2025 – 15 N 24.2046 – juris Rn. 27). Ob eine vermehrte Verkehrslärmbeeinträchtigung mehr als geringfügig zu Buche schlägt, lässt sich nicht anhand fester Maßstäbe beurteilen (BVerwG, B.v. 24.5.2007 – 4 BN 16.07 – juris Rn. 5). Insbesondere bei einer bisher sehr gering belasteten Erschließungsstraße ohne nennenswerten Durchgangsverkehr, wie die Situation bei der Antragstellerin anliegend an eine Sackgasse gegeben ist, kann ausgehend von der bisherigen Zahl an Fahrbewegungen allein einer prozentualen Steigerung keine Aussagekraft zukommen. Bei typischen Anliegerstraßen mit einer täglichen Belastung von deutlich unter 1.000 Kfz/24h ohne nennenswerten LKW-Verkehr ist regelmäßig nur mit Beurteilungspegeln zu rechnen, die die Grenzwerte der 16. BImSchV deutlich unterschreiten und häufig sogar unter den Werten der DIN 18005 liegen (vgl. Wahlhäuser in Bischopink/Külpmann/Wahlhäuser, Der sachgerechte Bebauungsplan, 5. Aufl. 2021, Rn. 935).

57
Die Betrachtung der hauptsächlich betroffenen Verkehrsknotenpunkte durch den Antragsgegner bot eine hinreichende Ermittlungstiefe, um die durch den Bebauungsplan ausgelösten Verkehrs-(lärm-)belastungen

gerecht abwägen zu können. Für das weiter westlich gelegene Grundstück der Antragstellerin kann sich keine stärkere oder unzumutbare Belastung ergeben als für die untersuchten Knotenpunkte.

58
In der Stellungnahme von R. vom April 2026 kommt der Gutachter unter Abzug der Verkehrserzeugung von 51 östlich des Grundstücks der Antragstellerin gelegenen Wohneinheiten am Gebäude der Antragstellerin zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens von 241 Kfz/d auf 580 Kfz/d. Diese anzunehmende Belastung der Straße am Gebäude der Antragstellerin überschreitet zwar die abwägungsrelevante Erheblichkeitsschwelle, sie dürfte jedoch weiterhin einer Wohn-/Anliegerstraße entsprechen (vgl. Wahlhäuser in Bischopink/Külpmann/Wahlhäuser, Der sachgerechte Bebauungsplan, 5. Aufl. 2021, Rn. 935). Derselbe Gutachter legt in seiner schalltechnischen Untersuchung vom Juni 2026 für das Grundstück der Antragstellerin einen Ist-Wert von 466 Kfz/16h zugrunde und errechnet maximale Verkehrsmengen von 1.173 Kfz/d (Am H. 49) bis zu 1.642 Kfz/d (Am H. 25 an der Kreuzung Am H.H. Straße). Soweit der Gutachter auf annähernd gleiche Werte wie die des Ingenieurbüros A. verweist (1.482 Kfz/d am Knoten Am H.B. Straße und 1.089 Kfz/d am Knoten Am H.H. Straße), liegen zum einen deutliche Differenzen vor, zum anderen werden Berechnungen für den Knotenpunkt Am H.H. Straße mit dem deutlich weiter westlich gelegenen Grundstück der Antragstellerin gleichgesetzt. Eine Erhöhung der Prognose für das Grundstück der Antragstellerin von 580 Kfz/d (Stellungnahme vom April 2026) auf 994 Kfz/d (schalltechnische Untersuchung vom Juni 2026) durch diesen Gutachter erscheint dem Senat nicht nachvollziehbar. Ausgehend von den ermittelten und prognostizierten Verkehrsbelastungen erscheint für das Grundstück der Antragstellerin ein einer Anliegerstraße entsprechender Wert von bis zu 1.000 Kfz/24 h realistisch. Selbst unter der Annahme einer Belastung von bis zu 1.500 Kfz/24 h würde sich die damit einhergehende Belastung als wohnverträglich darstellen. Aufgrund der angestellten Ermittlung war es dem Antragsgegner folglich möglich, die durch den Bebauungsplan eintretenden Belastungen zu bewerten und zu gewichten; der Einholung eines weitergehenden immissionsschutzfachlichen Gutachtens bedurfte es insoweit nicht.

59
cc) Entgegen dem Vorbringen der Antragstellerin ergibt sich ein Ermittlungs- und Bewertungsdefizit im Sinne von § 2 Abs. 3 BauGB auch nicht hinsichtlich einer etwaig unzureichend berücksichtigten Vorbelastung durch Bahnlärm.

60
Eine Berechnung von Lärmbeeinträchtigungen nach Maßgabe eines Summenpegels unter Einbeziehung von Verkehrslärmvorbelastungen kann dann geboten sein, wenn es um eine Gesamtlärmbelastung geht, die die verfassungsrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung oder zu Eingriffen in die Substanz des Eigentums überschreitet, und sei es auch nur durch Erhöhung einer bereits vorhandenen (bereits insofern kritischen) Gesamtvorbelastung (vgl. BayVGH, B.v. 18.8.2016 – 15 B 14.1625 – juris Rn. 17 m.w.N.).

61
Das im dritten ergänzenden Verfahren eingeholte Verkehrsgutachten von November 2025 hat für den Knotenpunkt Am H.B.straße eine Erhöhung der DTV von 905 auf 1.306 Kfz/h ermittelt. Ausweislich der Bewertung erhöhen sich die Verkehrsbelastungen im Planfall deutlich, wobei die Funktion der untersuchten Straßen erhalten bleibt und keine Probleme bei der Abwicklung des Verkehrs zu erwarten sind.

62
Die Antragstellerin hat unter Vorlage der schalltechnischen Untersuchung von R. vom Juni 2026 und der schalltechnischen Untersuchung im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms an Schienenwegen des Bundes vom 14. Mai 2020 vorgetragen, dass es im Kreuzungsbereich Am H.B.straße sowie an der nördlichen Bebauung an der Straße „Am H.“ zu Überschreitungen des Immissionsrichtwerts der 16. BImSchV komme. Der Antragsgegner hat diesbezüglich darauf hingewiesen, dass die entsprechenden schallschutztechnischen Maßnahmen im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms an Schienenwegen nach Erstellung des Gutachtens umgesetzt wurden und das Gutachten von 2020 nur für vereinzelte Grundstücke an zu der Bahnlinie ausgerichteten Fassadenflächen eine Überschreitung der zulässigen Grenzwerte im Planfall errechnet hat. In der Begründung zum Bebauungsplan wird auf die Distanz des Plangebiets von 420 m zur Bahnlinie verwiesen (S. 16 der Begründung). In Anbetracht dessen lag die Ermittlung einer relevanten Vorbelastung durch den Bahnverkehr, die allenfalls in weiterer Entfernung zum Plangebiet in Schienennähe zum Tragen kommen könnte, nicht nahe.

63

dd) Der angegriffene Bebauungsplan erweist sich auch nicht als abwägungsfehlerhaft.

64
Bei der Kontrolle der Abwägung kann sich die Zurückstellung von Lärmschutzbelangen zwar durchaus als „gerecht“ (§ 1 Abs. 6 BauGB) und damit als rechtmäßig erweisen, wenn die planbedingte Zunahme des Verkehrs geringfügig ist oder wenn andere Belange für die im Bebauungsplan gewählte Verkehrslösung sprechen. Ob das der Fall ist, hängt von der konkreten Situation ab, auf die die Planung trifft (BVerwG, U.v. 17.9.1998 – 4 CN 1/97 – juris Rn. 15).

65
Ausweislich der Begründung des Bebauungsplans ist die konkrete Planungssituation dadurch gekennzeichnet, dass eine aufgelockerte Erweiterung der Siedlungsfläche intendiert ist. Das Wohnbaugebiet „Am H. II“ ist im Flächennutzungsplan als Wohnbaufläche vorgesehen und die Erschließungsstraßen sowie die Entwässerung wurden im Hinblick darauf dimensioniert und errichtet (vgl. Begründung S. 3). Durch die Ergänzung der Wohnbaunutzung soll die städtebauliche Entwicklung in diesem Bereich abgeschlossen werden. Die Nutzung der für diese Ausbaustufe dimensionierten Haupterschließungsstraßen wird im Interesse eines schonenden Umgangs mit Grund und Boden als vorrangig betrachtet.

66
Ausgehend hiervon und unter Berücksichtigung der sachverständigen Prognose der zu erwartenden Verkehrsbelastung sind die genannten Aspekte als besondere Belange zu würdigen, die die Abwägungsentscheidung für die gewählte Verkehrslösung nicht als abwägungsfehlerhaft erscheinen lässt.

67
c) Ohne Erfolg rügt die Antragstellerin die Fehlerhaftigkeit oder Unvollständigkeit des Umweltberichts.

68
Die Antragstellerin macht geltend, die Auswirkungen des Bebauungsplans auf das Verkehrsaufkommen aus dem Verkehrsgutachten der T*. GmbH und der hierdurch verursachte Lärm seien im Umweltbericht nicht dargestellt worden. Dies sei jedoch erforderlich, da bereits die Verkehrszunahme erheblich und somit für die Beurteilung erheblicher Umweltauswirkungen erforderlich sei. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung und der Verkehrslärmbewertung seien bei der durchgeführten Standortalternativenprüfung nicht berücksichtigt worden.

69
Der Umweltbericht beinhaltet die Feststellung, dass für die bestehenden nördlich und östlich gelegenen Wohnbauflächen durch die Erweiterung der Wohnbaufläche keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Durch das neue Wohnbaugebiet würden voraussichtlich keine erheblichen Beeinträchtigungen auf die Umgebung bzw. auf das Schutzgut Mensch und Gesundheit durch Lärm-Immissionen erwartet. Auf die nördlich und östlich in direktem Anschluss gelegene Wohnbebauung des Marktes … würden keine Beeinträchtigungen erwartet (Umweltbericht S. 18).

70
Das dem dritten ergänzenden Verfahren zugrundeliegende Verkehrsgutachten und die immissionsfachliche Prognose bestätigen diese Einschätzung. Eine veränderte Bewertung und damit einhergehender Ergänzungsbedarf des Umweltberichts ist in Übereinstimmung mit dem Antragsgegner nicht ersichtlich. Der Gemeinderat ist im Rahmen der Beschlussfassung über den Bebauungsplan weiterhin davon ausgegangen, dass es keiner Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen bedarf.

71
Hinsichtlich der Standortalternativen enthält der Umweltbericht folgende Ausführungen: „Im Zuge des Planungsprozesses des Bebauungsplanes „Vorderer H. II“ wurden verschiedene Standorte für die Ausweisung der notwendigen Flächen für die Erweiterung von Wohnbauflächen überdacht (siehe Alternativflächenprüfung). Das geplante Wohngebiet grenzt direkt an die rechtskräftig ausgewiesenen nördlich und östlich liegenden Bauflächen an. Alle anderen an die bestehenden Wohnbauflächen angrenzenden Acker- oder Grünlandflächen liegen nicht in direktem Zusammenhang mit wohnbaulich genutzten Flächen bzw. zu weit vom Ortskern entfernt für eine fuß- und radläufig vertretbare Anbindung. Ein Grund, der für die Wahl dieses Standortes spricht, ist die Lage in Anbindung an die bestehenden Wohnbaugebiete des Vorderen H. mit den vorhandenen Strukturen.“

72
Die im dritten ergänzenden Verfahren eingeholte Verkehrsprognose vermag diese Erwägungen für die Standortwahl nicht zu entkräften oder defizitär zu machen.

73
d) Entgegen der Auffassung der Antragstellerin bedurfte es keiner weiterer Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung im Rahmen des dritten ergänzenden Verfahrens.

74
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. Damit löst im Grundsatz jede Änderung oder Ergänzung des Entwurfs die Pflicht zur Wiederholung der Auslegung aus. In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist allerdings anerkannt, dass das Beteiligungsverfahren nicht um seiner selbst willen zu betreiben ist (z.B. BVerwG, B.v. 18.4.2016 – 4 BN 9.16 – juris Rn. 4 m.w.N.). 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. Eine erneute Beteiligung ist grundsätzlich nur erforderlich, wenn Festsetzungen nachträglich geändert oder ergänzt werden; eine bloße Ergänzung der Begründung oder des Umweltberichts erfordert nur dann eine erneute Beteiligung, wenn der Planentwurf ohne jegliche oder mit einer völlig unzureichenden Begründung ausgelegt worden ist (OVG RhPf, U.v. 1.10.2008 – 8 C 10611/08 – juris Rn. 27; Jäger in Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: August 2025, § 4a Rn. 20b).

75
Von einer unzureichenden Begründung des Bebauungsplans oder des Umweltberichts ist vorliegend nicht auszugehen. Nachdem das eingeholte Verkehrsgutachten die getroffenen Annahmen bestätigt hat, war weder der Umweltbericht zu ergänzen oder zu korrigieren noch ein erneutes Auslegungsverfahren durchzuführen.

76
3. Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 und Abs. 3 VwGO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit der Kostenentscheidung auf § 167 VwGO i.V. mit §§ 708 ff. ZPO. Gründe für die Zulassung der Revision liegen nicht vor (§ 132 Abs. 2 VwGO).