

Titel:

Antragsbefugnis (verneint), Bagatellgrenze, Verkehrslärmzunahme, Verschlechterung der Erschließungssituation, Normenkontrollverfahren, Antragsbefugnis, Abwägungsgebot, Verkehrslärm, Erschließungssituation, Gutachtenkritik

Normenkette:

VwGO § 47 Abs. 6

Schlagworte:

Antragsbefugnis (verneint), Bagatellgrenze, Verkehrslärmzunahme, Verschlechterung der Erschließungssituation, Normenkontrollverfahren, Antragsbefugnis, Abwägungsgebot, Verkehrslärm, Erschließungssituation, Gutachtenkritik

Tenor

- I. Der Antrag wird abgelehnt.
- II. Der Antragsteller hat die Kosten des Verfahrens zu tragen.
- III. Der Streitwert wird auf 10.000,-- € festgesetzt.

Gründe

I.

1

Der Antragsteller begehrt die vorläufige Außervollzugsetzung des Bebauungsplans „Sondergebiet Wohnmobil und Reitsport“, der von der Antragsgegnerin am 21. August 2026 als Satzung bekannt gemacht worden ist.

2

Er ist Eigentümer der Grundstücke FINrn. 275 und 275/4 der Gemarkung H., die sich in einem durch Bebauungsplan festgesetzten „Allgemeinen Wohngebiet“ befinden. Diese grenzen südlich an die S. Straße an und liegen in einer Entfernung von ca. 550 m (süd)östlich vom Plangebiet.

3

Der Bebauungsplan sieht die Festsetzungen von zwei Sondergebieten „Wohnmobil und Reitsport“ für das Plangebiet vor, das über die H.straße, die südlich in die S. Straße mündet, erschlossen ist. Ausweislich der Begründung zum Bebauungsplan dient er zum einen der Schaffung eines Wohnmobilplatzes mit 48 Stellplätzen (Festsetzung § 1 (2) Nr. 2 a des Bebauungsplans) und zum anderen der Erweiterung der bestehenden Reitsportanlage (u.a. durch Bau einer Führianlage, eines Turnier- und Dressurplatzes und einer Voltigieranlage). Die Anzahl der zulässigen Reitturniere pro Kalenderjahr wird auf drei an insgesamt höchstens sechs Kalendertagen festgelegt (Nr. 7.8 Abs. 4 der Begründung zum Bebauungsplan in Verbindung mit § 9 Abs. 3 des städtebaulichen Ausführungsvertrages vom 20. April 2026).

4

Am 25. August 2026 erhob der Antragsteller Normenkontrollklage, über die noch nicht entschieden ist, und stellte einen Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung. Zur Begründung seiner Antragsbefugnis stützt er sich auf eine planbedingte Verkehrslärmzunahme an seinen Grundstücken sowie eine Verschlechterung der Erschließungssituation der S. Straße in Gestalt einer Beeinträchtigung ihres Verkehrsflusses und Leistungsfähigkeit, und trägt hierzu diverse Einwände gegen die verkehrstechnische Untersuchung vom 5. September 2025 und die immissionsschutztechnische Untersuchung vom 4. März 2026 vor. Insbesondere hätten beide Untersuchungen wesentliche abwägungsrelevante Aspekte, die sich unmittelbar auf seine Grundstücke auswirkten, nicht berücksichtigt. So seien vor allem diese nicht als Immissionsort für die Verkehrslärmzunahme erfasst, die spezifische Lärmbelastung durch Pkws mit Pferdeanhängern ignoriert, die Vorbelastung auf der Grundlage unzureichender Daten unterschätzt und die saisonale Spitzenbelastung nicht unter Berücksichtigung des erheblichen Radverkehrs berechnet worden.

5

Er beantragt,

6

den Bebauungsplan „Sondergebiet Wohnmobil und Reitsport“ der Antragsgegnerin vom 21. August 2026 bis zur Entscheidung über den Normenkontrollantrag außer Vollzug zu setzen.

7

Die Antragsgegnerin verteidigt den Bebauungsplan und beantragt,

8

den Antrag abzulehnen.

9

Im Übrigen wird auf die Gerichtsakten und die vorgelegten Behördenakten Bezug genommen.

II.

10

Der Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung nach § 47 Abs. 6 VwGO bleibt ohne Erfolg.

11

1. Der Antrag ist bereits unzulässig, da dem Antragsteller die für den Antrag auf einstweilige Anordnung nach § 47 Abs. 6 VwGO notwendige Antragsbefugnis fehlt.

12

Nach § 47 Abs. 2 Satz 1 VwGO ist im Normenkontrollverfahren jede natürliche oder juristische Person antragsbefugt, die geltend macht, durch die angegriffene Rechtsvorschrift oder deren Anwendung in ihren Rechten verletzt zu sein oder in absehbarer Zeit verletzt zu werden. Der Antragsteller muss Tatsachen vortragen, die die geltend gemachte Rechtsverletzung möglich erscheinen lassen. Wer einen Bebauungsplan als nicht unmittelbar betroffener Dritter („Plannachbar“) angreift, muss aufzeigen, dass seine aus dem Abwägungsgebot (§ 1 Abs. 7, § 2 Abs. 3 BauGB) folgenden Rechte verletzt sein können (vgl. BVerwG, U.v. 10.3.1998 – 4 CN 6.97 – NVwZ 1998, 732 f.). Letzteres setzt zunächst voraus, dass die Planung einen abwägungserheblichen Belang des Antragstellers berührt. Sind nur nicht abwägungserhebliche Interessen des Antragstellers betroffen, scheidet eine Verletzung des Rechts auf fehlerfreie Abwägung von vorneherein aus. Nicht abwägungsbeachtlich sind insbesondere geringwertige oder mit einem Makel behaftete Interessen sowie solche, auf deren Fortbestand kein schutzwürdiges Vertrauen besteht, oder solche, die für die Gemeinde bei der Entscheidung über den Plan nicht erkennbar waren (vgl. BVerwG, B.v. 28.10.2020 – 4 BN 44.20 – juris Rn. 7; B.v. 12.1.2016 – 4 BN 11.15 – ZfBR 2016, 263). Berührt die Planung einen abwägungserheblichen Belang des Antragstellers, dann besteht abstrakt die Möglichkeit, dass die Gemeinde diesen Belang bei ihrer Abwägung nicht korrekt behandelt hat. Die bloße Bezeichnung eines eigenen Belangs und die Behauptung, es liege eine Rechtsverletzung vor, reichen für die Antragsbefugnis aber nicht aus (vgl. BVerwG, U.v. 24.9.1998 – 4 CN 2.98 – BayVBI 1999, 249 f.). Vielmehr muss – in derselben Weise wie bei der Klagebefugnis (§ 42 Abs. 2 VwGO) – hinreichend substantiiert dargelegt werden, dass der Belang bei der Abwägung möglicherweise fehlerhaft behandelt worden ist (vgl. BVerwG, U.v. 5.4.1974 – IV C 50.72 – BVerwGE 45, 309, 326; U.v. 26.2.1999 – 4 CN 6.98 – NVwZ 2000, 197; B.v. 13.11.2006 – 4 BN 18.06 – NVwZ 2007, 229). Die Prüfung, ob das der Fall ist, ist nicht unter Auswertung des gesamten Prozessstoffs vorzunehmen und darf nicht in einem Umfang und einer Intensität erfolgen, die einer Begründetheitsprüfung gleichkommt. Das Normenkontrollgericht ist daher insbesondere nicht befugt, für die Entscheidung über die Antragsbefugnis den Sachverhalt von sich aus weiter aufzuklären. Es ist allerdings verpflichtet, den Tatsachenvortrag auf seine Schlüssigkeit und voraussichtliche Belastbarkeit zu prüfen (stRspr vgl. BVerwG, U.v. 7.12.2023 – 4 CN 6.22 – juris Rn. 14; U.v. 29.10.2020 – 4 CN 9.19 – juris Rn. 18) und kann dabei insbesondere in den Akten vorhandene Gutachten und Untersuchungen auswerten, soweit dies ohne eine ins Detail gehende vertiefte Prüfung möglich ist. Diese Anforderungen gelten gleichermaßen für einen Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung nach § 47 Abs. 6 VwGO (vgl. BayVGh, B.v. 18.8.2022 – 1 NE 22.1002 – juris Rn. 12; B.v. 28.5.2025 – 9 NE 25.638 – juris Rn. 21).

13

Nach diesen Maßstäben ist der Antragsteller nicht antragsbefugt. Er hat nicht hinreichend substantiiert Tatsachen vorgetragen, welche die unzureichende Beachtung eines abwägungserheblichen Belangs als möglich erscheinen lassen.

14

1.1. Im Hinblick auf die vom Antragsteller befürchtete Zunahme des Verkehrslärms an seinen Grundstücken ist eine mögliche subjektive Rechtsverletzung des Antragstellers nicht ersichtlich.

15

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; insbesondere lässt sich die Schwelle der Abwägungsrelevanz bei Verkehrslärmerhöhungen nicht allein durch einen Vergleich von Lärmesswerten bestimmen. 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 – juris Rn. 18 m.w.N.; HessVGh, U.v. 29.06.2016 – 4 C 1440/14.N – juris 38). Der Senat geht in Übereinstimmung mit der obergerichtlichen Rechtsprechung dabei regelmäßig davon aus, dass die Betroffenheit der Anlieger bei einer voraussichtlichen Zunahme des Verkehrs von bis zu 200 Fahrzeugbewegungen (im Wohngebiet) täglich nur geringfügig und daher nicht abwägungsrelevant ist (vgl. BayVGh, B.v. 18.12.2023 – 2 N 21.859 – juris m.w.N.).

16

Gemessen daran überschreitet das vom Antragsteller geltend gemachte Interesse, von planbedingtem Verkehr verschont zu bleiben, nicht die Bagatellgrenze.

17

1.1.1. Zur Abschätzung der voraussichtlichen Verkehrszunahme bzw. des hieraus resultierenden Lärms wurden ein Verkehrsgutachten (datiert vom 5. September 2025) und ein immissionsschutztechnisches Gutachten (datiert vom 4. März 2026) erstellt. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung ist der Ansatz der Maximalauslastung der zugelassenen Nutzungen, also eine 100%ige Belegung des Wohnmobilstellplatzes zur Hauptsaison, des Stattfindens eines Turnierereignisses und des „regulären“ Reitbetriebs, zugrunde gelegt worden (vgl. Nr. 3 des Verkehrsgutachtens vom 5. September 2025). Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Verkehrszunahme durch das im Bebauungsplan zugelassene Vorhaben in der Hochsaison maximal 200 Kfz-Fahrten und 16 Schwerlastverkehrsfahrten pro Tag beträgt. Davon entfallen 60 Kfz-Fahrten und 16 Schwerlastverkehrsfahrten auf die Nutzung Wohnmobilstellplatz (ausgehend von 48 Stellplätzen und einer Mindestbelegungszeit von 3 Tagen), 40 Kfz-Fahrten auf die Nutzung „regulärer“ Reiterhof und 100 Kfz-Fahrten auf Reitturnierereignisse, die dreimal im Jahr an insgesamt höchstens 6 Tagen stattfinden dürfen. Die Verkehrsgutachter prognostizieren eine jeweils hälftige Verteilung vom bzw. zum Plangebiet, das über die H.straße erschlossen ist, in Richtung Westen und in Richtung Osten. Demzufolge ist laut Gutachten am östlichen Knotenpunkt H.straße/S. Straße (Knotenpunkt 12) eine maximale Verkehrszunahme von ca. 100 Kfz-Bewegungen und 8 Schwerlastverkehrsbewegungen pro Tag in der Hochsaison zu erwarten. Nach der im Rahmen der Erstellung des Gutachtens vorgenommenen Verkehrszählung sind an dem Knotenpunkt 12 im Analyse-Nullfall Hochsaison (d.h. ohne Berücksichtigung des Planvorhabens) 2.462 Kfz-Bewegungen und 96 Schwerlastverkehrsbewegungen (Werktag) sowie 2.828 Kfz-Bewegungen und 73 Schwerlastverkehrsbewegungen (Wochenendtag) pro 24 Stunden zu verzeichnen. Aus den Messungen am Knotenpunkt 12 und am an der S. Straße weiter östlich gelegenen Knotenpunkt 14 (S. Straße/E. Straße) ergibt sich laut dem Gutachten entlang der S. Straße ein bisheriges

Tagesverkehrsaufkommen bis zu 4.120 Kfz-Bewegungen und 95 Schwerlastverkehrsbewegungen (wochentags) bzw. bis zu 3.740 Kfz-Bewegungen und 70 Schwerlastverkehrsbewegungen (Wochenendtag). Unter Berücksichtigung der Vorbelastung – bei der S. Straße handelt es sich angesichts der bisherigen Fahrzeugbewegungen nicht um eine besonders ruhige Wohnstraße – und der Schutzwürdigkeit des betroffenen Gebiets als „Allgemeines Wohngebiet“ ist daher keine mehr als geringfügige Betroffenheit des Antragstellers durch eine planbedingte Verkehrszunahme erkennbar. Dies gilt selbst, wenn man insoweit der Argumentation des Antragstellers folgt und von einer höheren Verteilung der Verkehrsströme (d.h. mehr als 50% des Gesamtaufkommens) nach Osten (von der H.straße in Richtung S. Straße) als nach Westen ausgeht. Denn die Bagatellgrenze wird jedenfalls in Anbetracht des erwarteten Gesamtneuverkehrsaufkommens von maximal 200 Kfz-Bewegungen und 16 Schwerlastverkehrsbewegungen pro Tag nicht erreicht; eine ausschließlich über die S. Straße zu erwartende Verkehrsabwicklung behauptet selbst der Antragsteller nicht. An dieser Beurteilung ändern auch die neu hinzutretenden Schwerlastverkehrsbewegungen nichts. Hierbei handelt es sich um eine geringe, einstellige Anzahl an zusätzlichen Fahrbewegungen und diesen kommt im Verhältnis zur bisherigen Vorbelastung kein besonderes Gewicht zu. Dies gilt umso mehr, als der prognostizierte Neuverkehr an den Grundstücken des Antragstellers bei weitem nicht 200 Kfz-Bewegungen erreicht.

18

1.1.2. Eine mehr als unwesentlich zu erwartende Auswirkung auf die Grundstücke des Antragstellers durch den planbedingten Verkehrslärm ergibt sich auch nicht aus der immissionsschutztechnischen Untersuchung vom 4. März 2026. Nach dem Gutachten ist am – zu den Grundstücken des Antragstellers nächstgelegen – Immissionsort I07, der sich an der Einmündung H.straße in die S. Straße (auch Knotenpunkt 12) befindet, mit einer Erhöhung des Lärmpegels um 0,1 – 0,4 d(B)A infolge des planbedingten Neuverkehrs zu rechnen (vgl. Nr. 5.6 und Anlage 10.6.2 der immissionsschutztechnischen Untersuchung vom 4. März 2026). Die Grundstücke des Antragstellers sind ca. 350 m vom Immissionsort I07 in (süd)östlicher Richtung der S. Straße entfernt. Daher ist schon fraglich, inwieweit an den Grundstücken des Antragstellers überhaupt eine Lärmpegelerhöhung eintritt. Denn entgegen dem untersuchten Immissionsort liegen die Grundstücke des Antragstellers im weiteren, östlichen Verlauf der S. Straße, so dass dort ein Abbremsen und Anfahren der Fahrzeuge entfällt. Jedenfalls ist aber eine höhere Belastung an den Grundstücken des Antragstellers als am vorgenommenen Messpunkt I07 ausgeschlossen. Daher bestand auch kein Anlass, die Grundstücke des Antragstellers im Hinblick auf die Verkehrslärmzunahme als eigenen Immissionsort heranzuziehen und schalltechnisch zu untersuchen. Aber selbst eine Lärmpegelzunahme an den Grundstücken des Antragstellers in Anlehnung an die Beurteilung des Immissionsortes I07 unterstellt, ist eine Überschreitung der Bagatellgrenze nicht anzunehmen. Zwar kann eine prognostizierte Lärmzunahme, die, bezogen auf einen rechnerisch ermittelten Dauerschallpegel, für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar ist – wie bei den vorliegenden Lärmpegelerhöhungen –, dennoch zum Abwägungsmaterial gehören (vgl. BayVGH; U.v. 28.4.2017 – 15 N 15.967 – juris Rn. 48 m.w.N.; OVG NW, U.v. 22.6.2023 – 2 D 347/21.NE – juris Rn. 103 ff. m.w.N.). Hier ist aber zu berücksichtigen, dass wohl eine Lärmpegelerhöhung allenfalls von 0,1-0,2 dB(A) an den Grundstücken des Antragstellers auftreten würde. Die vom Immissionsschutzgutachten ermittelten Lärmwerte gehen von einer Lärmpegelerhöhung am Gebäude des Immissionsortes I07 von 0,4 dB(A) an der nordöstlichen Seite des Gebäudes, die zur H.straße zeigt, und von 0,1 dB(A) tagsüber bzw. 0,2 dB(A) nachts an der südöstlichen Seite des Gebäudes, die an der S. Straße liegt, aus (vgl. Anlage 10.6.2 des immissionsschutztechnischen Gutachtens vom 4. März 2026). Daher sind allenfalls die Lärmpegelerhöhungen an der Südostseite des Immissionsortes von 0,1 dB(A) tags und 0,2 dB(A) nachts mit der Lage der Grundstücke des Antragstellers vergleichbar (vgl. auch Lageplan der Schallquellen, Anlage 10.6.1 des immissionsschutztechnischen Gutachtens vom 4. März 2026). In Anbetracht der Vorbelastung der S. Straße (siehe oben), aber auch der Schutzwürdigkeit eines „Allgemeinen Wohngebiets“ ist eine Pegelerhöhung von höchstens 0,2 dB(A) vorliegend nur als marginale Auswirkung auf die Grundstücke des Antragstellers zu bewerten. An der Beurteilung ändert auch der Umstand, dass nach dem Immissionsschutzgutachten bereits bisher, d.h. ohne die Planverwirklichung, die lediglich als Orientierungswerte dienenden Werte der DIN 18005 (vgl. BVerwG, B.v. 17.2.2010 – 4 B 59.09 – juris Rn. 4) nicht eingehalten werden (vgl. Anlage 10.6.2 der immissionsschutztechnischen Untersuchung vom 4. März 2026), nichts. Dies gilt umso mehr, als jedenfalls hier von keiner Vorbelastung im kritischen Bereich für den Gesundheitsschutz die Rede sein kann. In derartigen Fällen ist eine noch so geringfügige Erhöhung regelmäßig als abwägungsrelevant zu qualifizieren (vgl. OVG NW, U.v. 15.5.2013 – 2 D 122.12.NE – juris Rn. 116; U.v. 22.6.2023 – 2 D 347/21.NE – juris Rn. 107). Hier hingegen werden die aus grundrechtlicher

Sicht kritische Werte in Wohngebieten bei einer Gesamtbelastung durch Dauerschallpegel oberhalb der Werte von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht (vgl. OVG NW, U.v. 22.6.2023 – 2 D 347/21.NE – juris Rn. 103 ff. m.w.N.) deutlich unterschritten werden (vgl. Nr. 5.6 und Anlage 10.6.2 der immissionsschutztechnischen Untersuchung vom 4. März 2026).

19

1.1.3. Die weiteren vom Antragsteller erhobenen Einwände gegen die beiden erstellten Gutachten unter dem Gesichtspunkt einer fehlerhaften Berechnung der Verkehrslärmzunahme zu seinen Lasten sind unschlüssig und daher voraussichtlich nicht belastbar.

20

So sind die vom Antragsteller behaupteten Widersprüche der beiden Gutachten nicht nachvollziehbar. Insbesondere gehen beide Gutachten von derselben Anzahl an Turnieren (3, dabei insgesamt höchstens 6 Kalendertage), Teilnehmern (maximal 30), Helfern und Zuschauern (insgesamt 20) aus (vgl. Nr. 3.2 des Verkehrsgutachtens vom 5. September 2025 und Nr. 5.5.1 des immissionsschutztechnischen Gutachtens vom 4. März 2026).

21

Auch ist die Rüge des Antragstellers, dass die schalltechnische Gleichbehandlung von Pkws mit Pferdeanhängern sowie Wohnmobilen unter 3,5 t mit regulären Pkws im Immissionsschutzgutachten zu einer systematischen Unterschätzung der tatsächlichen Lärmimmissionen führe, unplausibel. Dem Immissionsschutzgutachten liegt die Qualifizierung der verschiedenen Fahrzeugtypen gemäß der Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr über die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen vom 15. März 2021 (RLS-19) zugrunde. Danach hat das Gutachten zutreffend Pkws mit Pferdeanhängern sowie Wohnmobile bis zu 3,5 t der Kategorie Pkw zugeordnet. Auch ist der im Verkehrsgutachten verfolgte Ansatz, 50% der Wohnmobile als Schwerlastverkehr zu qualifizieren (vgl. Nr. 3.3. des Verkehrsgutachtens vom 5. September 2025), da die Mehrzahl der in Deutschland zugelassenen Wohnmobile unter 3,5 t wiegen (vgl. ergänzende Stellungnahme zum Verkehrsgutachten vom 11. September 2026), schlüssig.

22

1.2. Ebenso wenig ergibt sich eine Antragsbefugnis aus der vom Antragsteller vorgetragenen Verschlechterung der Erschließungssituation, weder in Gestalt einer Beeinträchtigung des Verkehrsflusses auf der S. Straße noch ihrer Leistungsfähigkeit. Auch insoweit ist der Antragsteller allenfalls nur geringfügig betroffen.

23

Das Interesse eines Anliegers, von der planbedingten Überlastung einer sein Grundstück erschließenden Straße oder einer erheblichen Verschlechterung der Erschließungssituation als Folge der Aufstellung eines Bebauungsplans verschont zu bleiben, kann grundsätzlich ein abwägungserheblicher Belang nach § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB sein (vgl. OVG NW, B.v. 14.7.2014 – 2 B 581/14 NE – juris Rn. 134). Laut dem Verkehrsgutachten vom 5. September 2026 bleibt aber am Knotenpunkt 12 auch bei Planverwirklichung die Qualitätsstufe A aufrecht erhalten, d.h. die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren, Wartezeiten fallen sehr gering aus (vgl. 4.3 und Anlagen Nrn. 8, 13 und 15 des Verkehrsgutachtens vom 5. September 2025). Dementsprechend ist auch im weiteren Verlauf der S. Straße nicht mit einer Verschlechterung des Verkehrsflusses zu rechnen. Daher ist auch mit Blick auf die Erschließungssituation der Grundstücke der Antragsteller keine, allenfalls geringfügige Beeinträchtigung des Verkehrsflusses durch die planbedingte Verkehrszunahme zu Lasten des Antragstellers zu erwarten. Das Verkehrsgutachten hat auch das hohe Radaufkommen auf der S. Straße (Fahrradzone) mit einbezogen. Die Anzahl der Radfahrenden sind bei der Verkehrszählung erfasst (vgl. Nr. 2.2.2 des Verkehrsgutachtens vom 5. September 2025) und bei der Bewertung der Verkehrsqualität beachtet worden. So ist das Radaufkommen jedenfalls am hier maßgeblichen Knotenpunkt 12, an dem eine Vorfahrtsregelung per Verkehrsschild gilt und daher Radfahrende nach der vom Gutachten angewandten Regeln des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (Ausgabe 2015) einzubeziehen sind, berücksichtigt worden (vgl. Nrn. 4.2 und 4.3 des Verkehrsgutachtens vom 5. September 2025 und ergänzende Stellungnahme zum Verkehrsgutachten vom 11. September 2026 S. 3).

24

Der in diesem Zusammenhang erfolgte Angriff des Antragstellers, dass das dem Verkehrsgutachten zugrunde gelegte Radverkehrsaufkommen zu gering angesetzt sei, ist nicht schlüssig. Zum einen fallen die vom Antragsteller genannten Verkehrszahlen im Wesentlichen nicht höher als die im Rahmen des Verkehrsgutachtens erhobenen Daten aus. Zum anderen bleiben die Rahmenbedingungen der ins Feld geführten Verkehrszählung der Stadt L. wie z.B. der genaue Erhebungsort unklar.

25

Schließlich wurde die durch das Gutachten festgestellte Leistungsfähigkeit der S. Straße (vgl. Nr. 5 des Verkehrsgutachtens vom 5. September 2025 und die ergänzende Stellungnahme vom 11. September 2026) vom Antragsteller nicht substantiiert in Frage gestellt, da jedenfalls in unmittelbarer Nähe zu den Grundstücken des Antragstellers auch nach seinem eigenen Vortrag keine Einschränkungen der Leistungsfähigkeit der S. Straße, insbesondere durch Verengungen, und somit seiner Erschließungssituation zu befürchten sind.

26

2. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO. Die Streitwertfestsetzung beruht auf §§ 53 Abs. 2 Nr. 2, 52 Abs. 1 und 8 GKG.

27

Der Beschluss ist unanfechtbar (§ 152 Abs. 1 VwGO).