

Oberverwaltungsgericht NRW, 7 D 110/07.NE

Datum: 17.04.2009
Gericht: Oberverwaltungsgericht NRW
Spruchkörper: 7. Senat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 7 D 110/07.NE

Tenor: Der Antrag wird abgelehnt.

Die Antragsteller tragen die Kosten des Verfahrens je zur Hälfte.

Die Kostenentscheidung ist vorläufig vollstreckbar.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand:	1
Die Antragsteller wenden sich gegen den Bebauungsplan Nr. 7421-14 der Antragsgegnerin, der umfangreiche Bauflächen nordwestlich der Bahnstrecke C. - F. (Teilbereich I) sowie nordöstlich hiervon einen separaten Bereich für Ausgleichsflächen (Teilbereich II) ausweist.	2
Die beiden derzeit unbebauten Teilbereiche des Bebauungsplans liegen im Ortsteil E. des Stadtbezirks I. der Antragsgegnerin. In E. führt die aus dem Stadtzentrum kommende Bahnstrecke zunächst nach Südwesten und schwenkt sodann in einen nach Westen führenden Verlauf ab. Der Teilbereich I des strittigen Bebauungsplans reicht auf gut 450 m Länge bis an die West- bzw. Nordwestseite der Bahnanlagen heran und erstreckt sich von hier ca. 180 bis 230 m nach Nordwesten bis an die vorhandene Bebauung nordöstlich des T.----- gasser L.----wegs sowie an der D. - W. -Straße und der S. -I1. -Straße. Im Südwesten wird der Teilbereich I vom T.----- gasser L1.----weg und der M. Straße begrenzt. Letztere führt von Norden nach Süden und kreuzt an der Südecke des Teilbereichs I die Bahnstrecke, wobei der T.-----gasser L1.----weg rd. 100 m vor der Bahnstrecke spitzwinklig in die M. Straße einmündet. Die mehrfach abgestufte Nordgrenze des Teilbereichs I reicht unterschiedlich weit über einen Weg hinaus, der vom Knotenpunkt M. Straße / S. - I1. -Straße nach Westen auf die Bahnstrecke zuführt. Der Teilbereich II liegt rd. 300 m nordöstlich des Teilbereichs I östlich der Bahnstrecke und erfasst ein etwa trapezförmiges Areal mit einer Breite (in West-Ost-Richtung) von rd. 140 m und einer Länge (in Nord-Süd-Richtung) von 100 bis knapp 170 m. Der nachfolgende	3

Kartenausschnitt gibt die Grenzen der Teilbereiche I und II sowie ihre Umgebung wieder.

- Karte aus datenschutzrechtlichen Gründen entfernt 4
- Der Antragsteller zu 1. ist gemeinsam mit seiner Ehefrau Eigentümer des von ihm bewohnten Grundstücks M. Straße 6. Dieses Grundstück liegt an der Ostseite der M. Straße südlich des auf dem vorstehenden Kartenausschnitt erkennbaren C1.-----
--- wegs . Es ist damit vom Teilbereich I durch die Bahnstrecke getrennt und über 80 m von der Südecke des Teilbereichs I entfernt. Das Wohnhaus liegt dicht an der M. Straße, zu der hin Wohnräume des Hauses ausgerichtet sind. Das Grundstück ist im Bebauungsplan Nr. 7420-28 der Antragsgegnerin als Mischgebiet ausgewiesen. 5
- Der Antragsteller zu 2. ist Eigentümer einer Eigentumswohnung in der Wohnanlage T.---- -gasser L1.----weg 22 - 28, die unmittelbar nördlich der Westecke des Teilbereichs I liegt. Die rd. 12 m vom T.-----gasser L1.----weg entfernte Eigentumswohnung befindet sich im 1. Obergeschoss der Wohnanlage und ist nach Südosten - zum Plangebiet des strittigen Bebauungsplans hin - ausgerichtet. Das Grundstück der Wohnanlage war im Bebauungsplan Nr. 7421-10 der Antragsgegnerin aus dem Jahr 1979 als reines Wohngebiet ausgewiesen worden, wobei dieser Bebauungsplan entlang der Süd- bzw. Südostseite der Bebauung zwischen T.-----gasser L1.----weg und S. -11. -Straße noch eine vom T.-----gasser L1.----weg zur M. Straße führende Verkehrsfläche auswies. Durch den Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 7421-11 aus dem Jahr 1994 wurden die überbaubaren Grundstücksflächen so geändert, dass der Baukomplex in der nunmehr vorliegenden Form errichtet werden konnte; zugleich wurde etwa die halbe Breite der südlich des Baukomplexes bislang festgesetzten Verkehrsfläche mit der Wohngebietsausweisung überplant. Der übrige Bereich der im Bebauungsplan Nr. 7421-10 ausgewiesenen Verkehrsfläche ist erst durch den hier strittigen Bebauungsplan als allgemeines Wohngebiet bzw. öffentliche Grünfläche "Spielplatz" überplant worden. 6
- Im Einzelnen trifft der strittige Bebauungsplan insbesondere folgende Festsetzungen: 7
- Der Teilbereich I weist entlang der Bahnstrecke durchgehend einen 20 m breiten Streifen öffentliche Grünfläche "Parkanlage" aus. Hieran schließen sich nach Westen bzw. Nordwesten allgemeine Wohngebiete mit unterschiedlichen Ausnutzungsmöglichkeiten an. Generell sind die Ausnahmen nach § 4 Abs. 3 Nrn. 4 und 5 BauNVO ausgeschlossen. Die Grundflächenzahl beträgt durchgehend 0,4. Die Geschossflächenzahl beträgt in den maximal dreigeschossig bebaubaren Bereichen nahe dem T.-----gasser L1.----weg 1,0 sowie in den übrigen maximal zweigeschossig bebaubaren Bereichen 0,8; für letztere ist eine höchstzulässige Zahl von zwei Wohnungen je Wohngebäude vorgegeben. Die Trauf- und Firshöhen sind für die zwei- bzw. dreigeschossig bebaubaren Bereiche unterschiedlich festgesetzt. Auch sind für einige der in offener Bauweise bebaubaren Wohngebiete unterschiedliche maximale Baukörperlängen (25 bzw. 15 m) vorgegeben. Die überbaubaren Grundstücksflächen sind durch Baugrenzen festgesetzt. 8
- Der Plan weist weitere öffentliche Grünflächen "Parkanlage" am Nordrand des Teilbereichs I aus. Der nördlichste Bereich des Teilbereichs I neben der das Bahngelände begleitenden Grünfläche ist als Fläche für den Gemeinbedarf "Kindergarten" ausgewiesen. Im Westen des Plangebiets - etwa östlich der vorhandenen Wohnbebauung T.-----gasser L1.---- weg 22 bis 28 - ist eine 9

öffentliche Grünfläche "Spielplatz" festsetzt, an die sich südlich eine kleinere Fläche für Versorgungsanlagen "Elektrizität" anschließt.

Das Erschließungssystem des Teilbereichs I soll neu gestaltet werden. Der vorhandene Straßenzug der M. Straße soll lediglich im Norden des Plangebiets auf einer Länge von rd. 50 m als uneingeschränkte öffentliche Verkehrsfläche erhalten bleiben, der anschließende gut 100 m lange Abschnitt entlang des festgesetzten Spielplatzes ist als Fuß- und Radweg überplant und der weitere rd. 100 m lange Abschnitt bis zur derzeitigen spitzwinkligen Einmündung des T.-----gasser L.----wegs ist weitgehend mit Wohngebietsausweisungen überplant. Die Haupteerschließung im Inneren des Plangebiets soll eine neue Straße übernehmen, die in einem Abstand von 75 bis 30 m neben dem das Bahngelände begleitenden Grünstreifen verlaufen soll. Von hier sollen vier Stichstraßen nach Osten bzw. Südosten bis zum Grünstreifen führen. Eine weitere Erschließungsstraße ist rd. 55 bis 80 m westlich der vorgenannten Haupteerschließung vorgesehen, die vom T.-----gasser L1.----weg bis zur rd. 220 m entfernten Grünfläche am Nordrand des Plangebiets führen und über drei Verbindungen zu der Haupteerschließungsstraße verfügen soll. Für den Bereich der Verknüpfung der Haupteerschließung mit dem T.-----gasser L1.----weg ist eine Aufweitung der Verkehrsfläche vorgesehen, so dass dort ein Kreisverkehr angelegt werden kann. Entlang der Nordostseite des T.-----gasser L.----wegs und der M. Straße selbst ist im Bebauungsplan ein schmaler, weitgehend 1,50 m breiter Streifen öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Hier soll neben dem bereits an der Nordostseite vorhandenen Parkstreifen ein Gehweg - ergänzend zu dem entlang der Südwestseite des T.-----gasser L.----wegs und der M. Straße bereits vorhandenen Gehweg - angelegt werden.

Für den Teilbereich II sind Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (SPE1 und SPE2) ausgewiesen. Die hier vorzunehmenden Maßnahmen sind in den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans näher umschrieben, wobei die Maßnahmen im Bereich SPE1 zu 86 % den allgemeinen Wohngebieten und der Fläche für den Gemeinbedarf sowie zu 14 % den öffentlichen Verkehrsflächen zugeordnet sind.

Das Verfahren zur Aufstellung des strittigen Bebauungsplans nahm folgenden Verlauf:

Am 18. September 2001 fasste der Rat der Antragsgegnerin einen ersten Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 7421-14, dessen Geltungsbereich noch bis an den Sportplatz nördlich des C2. M1.---wegs heranreichen, mithin etwa doppelt so groß wie der jetzige Teilbereich I sein sollte und auch das unbebaute Areal im Bereich des Spielplatzes östlich der Bahnstrecke mit erfasste. Gemäß Bekanntmachung im Amtsblatt der Antragsgegnerin vom 13. November 2002 fand die frühzeitige Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB in Form der öffentlichen Darlegung der allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung nebst Anhörung in der Zeit vom 25. November bis 6. Dezember 2002 statt; ferner wurde am 26. November 2002 eine Bürgerversammlung durchgeführt. Es gingen zahlreiche negative Stellungnahmen Privater ein; auch in der Bürgerversammlung sprach sich die überwiegende Mehrheit der Anwesenden gegen die Planung aus. In den Jahren 2002 bis 2005 wurden von der Antragsgegnerin diverse Untersuchungen und Gutachten eingeholt.

Mit Anschreiben vom 8. August 2005 wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB beteiligt und aufgefordert, sich zum erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung zu äußern. Diese Beteiligung bezog sich auf einen gegenüber dem Aufstellungsbeschluss vom 18.

September 2001 deutlich verkleinerten Planbereich, der im Wesentlichen bereits dem letztlich beschlossenen Teilbereich I nebst Teilbereich II für die Ausgleichsflächen entsprach; allerdings war die nunmehr im Norden ausgewiesene Gemeinbedarfsfläche "Kindergarten" seinerzeit noch neben dem Spielplatz südlich der Wohnanlage T.-----gasser L1.----weg 22 - 28 vorgesehen. Es gingen verschiedene Stellungnahmen ein.

Am 8. November 2005 fasste der Rat der Antragsgegnerin einen neuen Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan und beschloss die Offenlegung des Entwurfs nach § 3 Abs. 2 BauGB mit der Maßgabe, dass der Kindergarten in den Bereich der geplanten Bahnhaltestelle "I2.-----straße " - mithin an den Nordrand des Teilbereichs I - verlegt und am bisherigen Standort Wohnbebauung festgesetzt werden sollte. Im Amtsblatt der Antragsgegnerin vom 16. November 2005 wurden der (neue) Aufstellungsbeschluss und die Offenlegung vom 24. November bis 23. Dezember 2005 bekannt gemacht. Von den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange, die mit Anschreiben vom 16. November 2005 gemäß § 4 Abs. 2 BauGB beteiligt wurden, gingen diverse Stellungnahmen ein. Private reichten ca. 550 Stellungnahmen ein und sprachen sich gegen die Bebauung des N. Felds und für den Erhalt des "Naherholungsgebiets" aus. Hierzu gehörten auch die Antragsteller, die jeweils dezidierte Stellungnahmen abgaben.

Am 25. Oktober 2006 befasste sich der Rat der Antragsgegnerin mit den eingegangenen Stellungnahmen auf der Grundlage einer umfangreichen Beschlussvorlage, in der die vorgeschlagene Nichtberücksichtigung der Stellungnahmen näher begründet wurde. Der Rat beschloss, die von privater Seite eingegangenen Stellungnahmen entsprechend nicht zu berücksichtigen; er stellte fest, dass diverse Stellungnahmen von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange bereits berücksichtigt worden seien, und beschloss sodann den Bebauungsplan als Satzung sowie die Übernahme der auf Grund der vorgetragenen Anregungen überarbeiteten Begründung als Satzungs begründung. Diese Endfassung der Begründung enthält als gesonderten Teil II einen Umweltbericht sowie eine Auflistung der wesentlichen eingeholten umweltbezogenen Stellungnahmen und Gutachten aufgelistet, nämlich

- Verkehrsuntersuchung für das Neubaugebiet "Am Bruch" in C. -E. der IVV B. von August 2003 - im Nachfolgenden "IVV-Gutachten" genannt; 17

- Gutachterliche Stellungnahme zu der zu erwartenden Geräuschsituation im Gebiet des Bebauungsplanes Nr. 7421-14 "Am C3. " der B1. L2. GmbH vom 17.06.2002 - im Nachfolgenden "Lärmgutachten B1. " genannt; 18

- Landschaftspflegerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan Nr. 7421-14 "Am C3. " der S1. Landschaftsarchitekten C. vom 27.07.2005 - im Nachfolgenden "Landschaftspflegerischer Fachbeitrag" genannt; 19

- Abschlussbericht zur Kampfmittelräumung, C. -E. , Bebauungsplan Nr. 6421-14 der M2. GmbH X. vom 27.01.2003; 20

- Baugrunduntersuchungsergebnis Bebauungsplan Nr. 7421-14 "Am C3. " in C. - E. - Versickerung - des Ingenieurbüros für Geotechnik C. vom 03.09.2002; 21

- Numerische Stadtklimasimulation zum Bebauungsplan Nr. 7421-14 "Am C3. " Bundesstadt C. der H. L3. vom März 2004 - im Nachfolgenden "Klimagutachten 2004" genannt; 22

- Untersuchung der klimatologischen Windverhältnisse im N. Feld als Plangrundlage zum Bebauungsplan Nr. 7421-14 der Stadt C. "Am C3. " der H. L3. vom September 2002 - im Nachfolgenden "Klimatologische Untersuchung 2002" genannt; 23
- Archäologische Grunderfassung zum Bebauungsplan Nr. 7421-14 der Stadt C. "Am C3. " der B2. GmbH L2. vom 09.02.2003; 24
- Stellungnahme der BUND Kreisgruppe C. vom 09.09.2005 (Klima, Schallschutz, Grünplanung) und 25
- Stellungnahme des Landschaftsverbands S2. vom 12.09.2005 (Kulturgüter). 26
- Der Satzungsbeschluss des Bebauungsplans wurde im Amtsblatt der Antragsgegnerin vom 15. November 2006 bekannt gemacht. 27
- Die Antragsteller haben am 24. September 2007 den vorliegenden Normenkontrollantrag gestellt. Zur Begründung tragen sie insbesondere vor: 28
- Ihr Antrag sei zulässig. Sie würden durch den Bebauungsplan in ihren Belangen verletzt, insbesondere durch die Beeinträchtigungen, die sie wegen der mit der gewählten Erschließungsvariante des Bebauungsplans einhergehenden Erhöhung an Verkehrslärmimmissionen zu erfahren hätten. Der Zuwachs sei - entgegen der Auffassung der Antragsgegnerin - als erheblich anzusehen. Die abweichenden Feststellungen der Antragsgegnerin im Rahmen der Beschlussfassung über den Bebauungsplan würden gerade dezidiert bestritten. 29
- Wenn die Antragsgegnerin ihr Rechtsschutzinteresse verneine, weil ihr Antrag den Interessen der Bürgerinitiative diene, liege dies neben der Sache. 30
- Ihr Antrag sei auch begründet. 31
- Der strittige Bebauungsplan sei schon nicht im Sinne von § 1 Abs. 3 BauGB erforderlich. Insoweit reiche es zwar aus, wenn die Planung vernünftigerweise geboten sei. Die Antragsgegnerin stelle den zur Rechtfertigung herangezogenen Wohnraumbedarf in einer Weise dar, dass sogar von einer Notwendigkeit der Planung auszugehen sei. Dem könne nicht gefolgt werden. Zwar verweise die Antragsgegnerin auf den stark rückläufigen Wohnungsbau in der Stadt seit 2000. Ohne nähere Ermittlungen könne jedoch nicht ohne weiteres von einem derartigen Druck auf den lokalen Wohnungsmarkt ausgegangen werden, der eine hinreichende Erforderlichkeit für die Ausweisung neuer Baugebiete begründe. Nicht alle Prognosen zum Wohnraumbedarf bzw. zur Bevölkerungsentwicklung gingen von einem Zuwachs aus. 32
- Die Prognose der Antragsgegnerin zu den benötigten Wohnungszahlen innerhalb der nächsten 18 Jahre sei nicht nachvollziehbar und völlig utopisch. Die Berechnungen stützten sich auf den Referenzzeitraum von 2000 bis 2004, der durch das C4. -C. -Gesetz geprägt gewesen sei; eine vergleichbare Entwicklung sei für die Zukunft nicht zu erwarten. Die Antragsgegnerin ignoriere auch, dass bei Ausnutzung von Baulücken ein hohes Potenzial ausgeschöpft würde. Für eine Deckung des hohen Fehlbedarfs von 11.350 Wohnungen seien in C. auch keine Flächen vorhanden. 33
- Selbst wenn man grundsätzlich von einem Bedarf für die Schaffung von Wohnraum ausginge, schlage dieser nicht derart zu Buche, dass er im strittigen Plangebiet gedeckt werden müsse. Die Mehrzahl der nach dem C. /C4. -Beschluss 34

entstandenen und weiterhin entstehenden Arbeitsplätze lägen im Bereich der Stadtbezirke C. und Bad H1. . Diese seien von E. aus nur umständlich zu erreichen. Zur Reduzierung von Pendlerströmen müsse daher die Entwicklung von Wohnraum an anderer Stelle, teilweise sogar außerhalb C5. , propagiert werden. Die durch die Bebauung im Stadtbezirk I. erzeugten innerstädtischen Pendlerströme würden die bestehenden Verkehrsprobleme u.a. auf der B 9 / S3.-----straße weiter verstärken. Die Anbindungen an den ÖPNV seien an anderen - auch derzeit unbebauten - Stellen ähnlich oder sogar günstiger gegeben. Der Einbeziehung des geplanten Bahn-Haltespunktes I2.-----straße in die Erwägungen sei entgegenzuhalten, dass es noch keinen Anhaltspunkt für dessen Realisierung gebe. Auch die mit der Planausweisung beabsichtigte Bindung junger Familien an das E1. Ortszentrum und die gleichzeitige Verhinderung der Abwanderung in das Umland seien nicht stichhaltig. Es sei mehr als zweifelhaft, dass das Plangebiet angesichts der zu erwartenden Kostenbelastung der Bauherren (qm-Preise bis zu 275,- Euro zuzüglich Kosten für Erschließungs- und Kompensationsmaßnahmen) insbesondere für junge Familien attraktiv sei. Zudem würden im näheren Umfeld des N. Feldes erhebliche Anstrengungen zur Entwicklung und Ausweisung von Wohnbauland unternommen; insoweit sei auf zahlreiche Bereiche in nur wenigen Kilometern Entfernung zum N. Feld zu verweisen. Dass eine Bauleitplanung in anderen Bereichen zu deutlich stärkeren, insbesondere ökologischen Nachteilen führe, sei nicht nachgewiesen oder auch nur schlüssig dargelegt. Demgegenüber stünden die im hier betroffenen Bereich angenommenen geringen umweltrelevanten Auswirkungen im Widerspruch zur Realität. Bei dem Plangebiet könne auch nicht von einer "unberuhigten Freifläche" ausgegangen werden; zudem sei es wegen der zu erwartenden Verkehrsprobleme für die Erreichbarkeit der Nahversorgungs- und Infrastruktureinrichtungen nur bedingt für die Ausweisung neuer Wohnbauflächen geeignet.

Der bestehende Flächennutzungsplan könne nicht als Grundlage für die Erforderlichkeit der Bebauungsplanung herangezogen werden. Er stamme aus den 70er Jahren und gehe von einer aus heutiger Sicht unrealistischen Bevölkerungszahl von 60.000 für den Stadtbezirk I. aus. Eine fachlich notwendige Anpassung des Flächennutzungsplans sei an fehlenden finanziellen Mitteln gescheitert. Demgegenüber spreche sich das für das gesamte Stadtgebiet entwickelte Integrierte Freiraumsystem (IFS) für die Freihaltung des Gebiets "Am C3. " aus. Wenn dieses IFS geringer gewertet werde als ein Jahrzehnte älterer, verstümmelter Flächennutzungsplan, sei das keineswegs vernünftig. 35

Eine Durchführung der Planung würde ferner zu einer Verletzung zwingender immissionsschutzrechtlicher Bestimmungen führen, namentlich des § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV. Es sei von einer wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße auszugehen, da die Erschließung des geplanten Wohngebiets durch die Errichtung des Knotenpunkts M. Straße / T.-----gasser L1.----weg / P.-----weg erfolgen solle, der einen baulichen Eingriff in den bisherigen Straßenkörper der M. Straße sowie des T.----- gasser L.----wegs erfordere. Insoweit komme es allein darauf an, dass die Beeinträchtigung in typischer Weise mit dem Bau oder der Änderung der Straße oder deren Betrieb verbunden sei und ihrer Art nach als Folgewirkung nicht außerhalb aller Erfahrung liegen dürfe. Mit diesem baulichen Eingriff gehe ein Anstieg der gegenwärtig bereits erheblichen Nutzung insbesondere der M. Straße und des T.-----gasser L.----wegs einher, der zu einer Überschreitung der anerkannten Grenzwerte für die Lärmsanierung von 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts führen werde. Aus der von ihnen vorgelegten Verkehrsuntersuchung - "S4. -Consult-Gutachten 2007" - folge, dass in einem Abstand von 5 bzw. 3 m zur Fahrbahn der M. Straße auf Grund der Erhöhung der Verkehrsbelastung von 5.313 36

Kfz/24 h auf 6.993 Kfz/24 h (Planfall I - mit unterstelltem Haltepunkt I2.-----straße) bzw. 7.157 Kfz/24 h (Planfall II - ohne Haltepunkt I2.-----straße) Immissionswerte von mehr als 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts zu erwarten seien. Die Reduzierung der ursprünglichen Planung von 400 Wohneinheiten auf ca. 240 Wohneinheiten habe immerhin eine Zunahme des Verkehrsaufkommens von 1.700 Kfz/24 h - nicht von nur 1.500 Kfz/24 h entsprechend der Annahme der Antragsgegnerin - zur Folge. Auch sei wegen des fehlenden Bahnhofhaltepunkts mindestens ein Zuschlag von 10 % erforderlich. Insgesamt ergebe sich eine zusätzliche Verkehrserhöhung um 1.896 Kfz/24 h.

Unter Berücksichtigung der von der Antragsgegnerin 2006 durchgeführten Verkehrszählung, deren methodische Richtigkeit zweifelhaft sei, ergäbe sich in 5 bzw. 3 m Entfernung von der Straße nachts bei einem Lkw-Anteil von 0 % und 50 km/h ein Lärmpegel von mindestens 60 dB (A); tagsüber steige der Lärm bei einer Lkw-Anteil von 1 % auf 68 dB (A) an. Zu diesen Werten sei noch ein Kreuzungszuschlag nach der RLS-90 von 2 dB (A) hinzuzurechnen. Durch das geplante Neubaugebiet steige der Lärmpegel um 3 dB (A). Bereits Lärmpegeländerungen von 1 bis 2 dB (A) würden vom menschlichen Ohr durchaus wahrgenommen. 37

Die Antragsgegnerin verkenne ferner, dass als Maßstab für die Beurteilung der "Hinnehmbarkeit" ein Gesamtlärmwert der Umgebung heranzuziehen sei. Insoweit werde ein erhöhter Lärmpegel auch vom Kindergarten, von spielenden Kindern und von Fahrzeugen verursacht, mit denen Kinder zum Kindergarten gebracht und abgeholt würden. 38

Im Hinblick auf den Schutz vor Lärm ergäben sich weitere beachtliche Abwägungsmängel. Für die von ihr gewählte Erschließungskonfiguration habe die Antragsgegnerin keine eigenständige Untersuchung zu den Lärmauswirkungen vorgenommen bzw. veranlasst, obwohl dies auf Grund des IVV-Gutachtens angezeigt gewesen sei. Daneben trete das Defizit einer unzureichenden Ermittlung der zu erwartenden verkehrlichen Belastung. Die Antragsgegnerin sei zwar davon ausgegangen, dass die das Plangebiet umgebenden Erschließungseinrichtungen hoch belastet seien und insbesondere während der Verkehrsspitzenstunden vermehrt Staubildungen aufträten, so dass die Ausweisung neuer Baugebiete unweigerlich zu einer Erhöhung der Staugefahr führe. Wenn sie gleichwohl annehme, eine Überlastung der Erschließungseinrichtungen sei nicht zu erwarten, so dass die Beeinträchtigungen hinsichtlich der Verkehrsabläufe vertretbar und zumutbar seien, stünden dem die Ausführungen auf S. 6 des IVV-Gutach- tens entgegen. Der Empfehlung im IVV-Gutachten, eine zusätzliche verkehrliche Belastung der M. Straße zu vermeiden, sei die Antragsgegnerin nicht nachgekommen, weil ihrer Meinung nach wegen Reduzierung der im IVV-Gutachten angenommenen 400 Wohneinheiten auf 230 - 240 Wohneinheiten auf eine zusätzliche äußere Erschließung habe verzichtet werden können. 39

Ein weiterer Mangel liege in dem Verstoß gegen das planungsrechtliche Optimierungsgebot des § 50 BImSchG. In dessen Rahmen würden anerkannterweise die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 als maßgebliches Kriterium herangezogen. Die hiernach einschlägigen Werte für reine Wohngebiete und Mischgebiete würden sehr deutlich überschritten. Demgegenüber könne nicht darauf verwiesen werden, dass nur eine geringe Zusatzbelastung entstehe, da die Vorbelastung schon nahe an die Lärmsanierungsgrenze heranreiche und deutlich über den Orientierungswerten der DIN 18005 liege. 40

41

Ein Verstoß gegen das Gebot gerechter Abwägung im Hinblick auf den Lärmschutz folge ferner daraus, dass eine Belastung von mehr als 70 dB (A) am Tag mit den Vorgaben des Gesundheitsschutzes und der grundrechtlichen Schutzpflichten aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG und Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG nicht vereinbar sei. Den im IVV-Gutachten untersuchten Varianten 3 und 4 zur Erschließung des Baugebiets, die auch im von ihnen vorgelegten S4. -Consult-Gutachten 2007 positiver bewertet worden seien, sei abwägungsfehlerhaft kein Vorrang gegeben worden.

Die Planung verstoße ferner gegen die Verbote aus § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG sowie die Vorgabe des § 1 Abs. 6 Nr. 7a BauGB. Die Ermittlung des Eingriffs in Natur und Landschaft sei unter dem Aspekt des Schutzes der Tierwelt unzureichend. Insoweit ergäben sich aus dem Landschaftspflegerischen Fachbeitrag gleich zwei im Ergebnis gravierende Fehler. 42

Der Untersuchungsraum sei fehlerhaft eingegrenzt worden. So ließen sich im Bereich der unmittelbar an das Plangebiet angrenzenden Bahntrasse ohne große Mühen Zauneidechsen als nach dem Anhang IV zur FFH-Richtlinie geschützte Art beobachten. Diese Art komme nicht nur im unmittelbaren Bahntrassenbereich vor, sondern auch im Plangebiet. Aus den besonderen Habitatansprüchen der Zauneidechse ergebe sich, dass auch Bereiche des Plangebiets besiedelt werden (müssten), damit die Population an dieser Stelle fortbestehen könne. So benötige die Art etwa unbewachsene Teilflächen mit geeigneten Eiablageplätzen, Kleinstrukturen - wie Steine, Totholz etc. - als Sonnplätze, Überwinterungsplätze in Erdspalten u.a.m.. Für den überwiegenden Teil dieser Teilhabitate eigne sich die Bahntrasse nicht. Demgegenüber berufe sich die Antragsgegnerin unter Bezugnahme auf eine Kartierung vom 04./05.07.2002 im Bereich des geplanten Haltepunktes I2.-----straße darauf, dass es im bzw. am Plangebiet keine Zauneidechsen gebe. Allein auf dieser Grundlage habe die Antragsgegnerin nicht für das gesamte Plangebiet davon ausgehen dürfen, dass sämtliche Bereiche entlang der Bahntrasse keinen Lebensraum für die Zauneidechse böten. Die Verhältnisse im Bereich des Haltepunktes seien nicht mit denen im Bereich Am C3. vergleichbar; so fehlten im Bereich des Haltepunktes größere Altgrasbestände, Gehölze und Sonnenplätze. Auf Grund der ihr sonst vorliegenden Erkenntnisse habe die Antragsgegnerin den Verdacht des Vorkommens unterstellen und eine gezielte Untersuchung vornehmen müssen. Mit Email vom 2. Dezember 2005 habe ein Diplom-Biologe u.a. über das Vorkommen der Zauneidechse im Planbereich aufgeklärt. Die Zauneidechsenpopulation im Plangebiet existiere dort bereits seit Jahren und vermehre sich auch vor Ort erfolgreich; es würden immer wieder Jungtiere beobachtet. 43

Fehlerhaft sei auch der Untersuchungszeitraum für die Fauna, insbesondere die Avifauna. Die lediglich am 28. Oktober 2004 vorgenommene Kartierung reiche zur Feststellung der im Plangebiet vorkommenden Vögel nicht aus. So seien auf Grund zufälliger Beobachtungen während der Brutzeit 2007 für den Bereich des Gehölzstreifens im Plangebiet der Brutverdacht für die Heckenbraunelle sowie die Mönchs- und Dorngrasmücke geäußert worden; auch sei Anfang Juli der Gesang einer Gartengrasmücke gehört worden. Sicherheit über brütende Vogelarten hätte letztlich nur die Suche nach Nestern gebracht oder hilfsweise eine Revierkartierung mit mindestens sechsmaliger Begehung zu geeigneten Tageszeiten im Zeitraum von Ende März bis Anfang Juli. Der das Plangebiet in West-Ost-Richtung durchziehende Gehölzstreifen stelle jedenfalls ein geeignetes Habitat für alle vier genannten Arten dar. Die Antragsgegnerin bzw. das von ihr beauftragte Gutachterbüro habe bei sach- und fachgerechter Prüfung erkennen können und müssen, dass aufgrund der Habitatansprüche und der Geländebeschaffenheit das (potentielle) Brutrevier der genannten Arten vollständig im Plangebiet liege. 44

Aufgrund der bereits ausgeführten Beobachtungen habe auch ein konkreter Brutverdacht bestanden.

Es treffe zwar zu, dass es sich bei dem Plangebiet um ein überwiegend landwirtschaftlich genutztes Gebiet handle, es gebe aber auch nicht-landwirtschaftliche Vegetationsbestände, wie den sich in West-Ost-Richtung erstreckenden Gehölzstreifen. Bei Hinweisen auf das Vorkommen geschützter Arten habe die Antragsgegnerin gezielt weitere Ermittlungen in diese Richtung durchführen müssen. So bezeichne die Biotopkartierung des LÖBF das Biotop Nr. 5208-51 als "wertvoll für Reptilien". 45

Die Ermittlungsdefizite führten zwangsläufig zu einem Defizit bei der Ermittlung der Eingriffe. 46

Die Realisierung der Bebauung würde Brutstätten besonders geschützter Vogel vernichten, denn die im Plangebiet vorhandenen Hecken stellten Brutplätze für dem Schutz von § 41 Abs. 1 BNatSchG unterfallende geschützte Vogelarten i.S.v. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie und § 10 Abs. 2 Nr. 9, 10 BNatSchG dar. Einem Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Bestimmungen des § 42 BNatSchG könne nicht - wie die Antragsgegnerin meine - dadurch entgangen werden, dass Vorbereitungsmaßnahmen wie die Rodung des Baum-, Hecken- und Strauchbestands außerhalb der Brutzeit stattfinden sollten. 47

Auch der Lebensraum der Zauneidechse werde in Teilen nachhaltig zerstört, zumal diese die als Eiablage- und Überwinterungsplätze geeigneten Strukturen jährlich erneut nutze. Zur Verhinderung von Beeinträchtigungen des örtlichen Vorkommens der Zauneidechse müsse der gesamte Grünstreifen entlang der Bahnlinie völlig anders geplant werden. Selbst dann bliebe ihr Erfolg fraglich, da die Tiere derzeit durch die Anwesenheit von Menschen kaum gestört würden. Bei Realisierung der geplanten 230 - 240 Wohneinheiten und des Kindergartens werde die Grünfläche einer intensiven Nutzung durch Spaziergänger, Fahrradfahrer, spielende Kinder, freilaufende Hunde und Katzen etc. unterliegen; eine Sperrung der Grünflächen für die Menschen wäre weder planerisch sinnvoll noch den Anwohnern vermittelbar. Über Auswirkungen des Verlusts der Flächen auf die Vernetzungsfunktion dieses Teilbereichs für die Population der Zauneidechse entlang der Bahnlinie könne nur spekuliert werden; jedenfalls wäre dies dann zwischen dem C2. Hauptbahnhof und den Bereichen bis jenseits der Stadtgrenze der längste Streckenabschnitt entlang der Bahnlinie mit so ungünstigen Bedingungen für die Zauneidechse. 48

Die Bebauungsplanung beschwöre hiernach einen artenschutzrechtlichen Konflikt herauf, der zur Unwirksamkeit der Satzung wegen Vollzugsunfähigkeit führe. Die Erteilung einer Befreiung gem. § 62 BNatSchG für die Umsetzung der Planung komme nicht in Betracht, weil die Voraussetzungen hierfür nicht vorlägen. Auch sei nichts dafür ersichtlich, dass für die betreffenden Flächen keine Vorkehrungen und planerischen Festsetzungen hätten getroffen werden können, die eine spätere Realisierung von Eingriffshandlungen vermeiden würden. 49

Die Planung beeinträchtige auch das Landschaftsbild und führe zu einem Verlust an Erholungswert. Als Teil des N. Feldes gehöre das Plangebiet zu einem der wenigen verbliebenen großräumigen Naherholungsgebiete im C2. Stadtgebiet und werde auch nicht durch die umgebende Bebauung und Nutzung gestört. Die Sichtachse und Weite des relativ strukturarmen Landschaftsbilds - auch in Verbindung mit dem sich nördlich anschließenden Bereich des N. Feldes - stehe im Gegensatz zur städtischen Bebauung und den damit verbundenen engen Sichtachsen. Dieser Eigenwert des Landschaftsbildes sei nicht berücksichtigt worden; auch werde die 50

noch offene Sicht der Bewohner der bisherigen Randbebauung versperrt. Mit dem Verlust des noch bestehenden Landschaftsbildes gehe auch ein Verlust an Wohn- und Lebensqualität für die umliegenden Baugebiete einher. Diese Bewertung liege im allgemeinen Interesse und werde von mindestens 6.000 Bürgerinnen und Bürgern getragen, die durch ihre Unterschrift auf den politischen Entscheidungsprozess vor der Ratssitzung vom 30. Juni 2005 hatten Einfluss nehmen wollten.

Die Belange des Kleinklimas seien nicht hinreichend ergebnisoffen dargestellt worden. Aus allen seit 1990 für die Stadt, den Stadtbezirk I. und das Plangebiet erstellten Klimagutachten lasse sich entnehmen, dass die überplante Fläche aus kleinklimatischer Sicht freigehalten werden solle. Dem N. Feld komme als zusammenhängende Kaltluftproduktionsfläche eine bedeutsame Frischluft- und Entlüftungsfunktion für die anschließenden dicht bebauten Areale, insbesondere das E1. Zentrum, zu. Die auf Grund einer Simulation im Klimagutachten 2004 gewonnenen Ergebnisse, dass die zu erwartenden Auswirkungen insgesamt als vergleichsweise gering zu bezeichnen seien, seien für sie - die Antragsteller - nicht nachvollziehbar, da die Simulationsmethode nicht verständlich offen gelegt worden sei. Auch seien beachtliche Teilaspekte ausgeblendet bzw. nicht berücksichtigt worden. Die Klimatologische Untersuchung 2002 habe eine Bebauung als "aus stadtklimatologischer Sicht zwar möglich, jedoch nicht zu empfehlen" bezeichnet. Durch ein Verschließen der Belüftungsschneise verstärke sich die Tendenz zur Ausbildung stadtklimatologischer Phänomene in der Umgebung. Auch sei in diesem Gutachten eine Begrünungsplanung eingefordert worden. Auf die diesbezüglichen Empfehlungen sei nicht hinreichend eingegangen worden. Das Klimagutachten 2004 spreche aufgrund seiner Simulationen zwar von überraschenden und erstaunlichen Ergebnissen, gebe jedoch die Bewertung ab, dass aus den Ergebnissen keine Modifikation oder Abschwächung der Planungsempfehlungen aus der Klimatologischen Untersuchung 2002 hergeleitet werden könne. Die Antragsgegnerin habe auch nicht - verkürzt - darauf abstellen dürfen, dass die klimatischen Effekte auf das Plangebiet als gering bezeichnet worden seien; es komme nämlich auf die Auswirkungen auf das Kleinklima der umliegenden Gebiete an, die als besonders problematisch anzusehen seien.

51

Ähnlich starke Bedenken beständen hinsichtlich der Berücksichtigung des Belangs der Lufthygiene. So habe die Klimatologische Untersuchung 2002 sich dafür ausgesprochen, dass insbesondere die Emissionen aus dem Hausbrand streng begrenzt oder durch Zentralisierung (Blockheizkraftwerk, Fernwärme) gänzlich vermieden werden sollten. Wenn demgegenüber in dem - vom Rat gebilligten - Abwägungsvorschlag Nr. 169 ausgeführt werde, die Minimierung der lufthygienischen Beeinträchtigungen durch die maßvolle Bebauung sowie den hohen Grün- und Freiflächenanteil seien angesichts der Bedeutung des vorliegenden Bebauungsplans als unvermeidbar hinzunehmen, zeige dies die bereits mehrfach bemängelte Fehlgewichtung des behaupteten Wohnraumbedarfs und die Ignoranz gegenüber Festsetzungen zugunsten der Lufthygiene.

52

Schließlich seien auch die Belange der Grundeigentümer nicht hinreichend im Hinblick auf die Werthaltigkeit des Eigentums berücksichtigt worden. Der Auffassung der Antragsgegnerin, ein bedeutsamer Einfluss der Planung auf den Verkehrswert der angrenzenden bebauten Grundstücke sei weder erkennbar, noch sei die Erhaltung des Blicks auf eine unverbaute freie Landschaft abwägungserheblich, sei entschieden entgegenzutreten. Die vorliegende Planung weise eine ganze Reihe erheblicher Fehler auf, die sich wertbeeinflussend bzw. -mindernd niederschlugen. Hierzu zählten neben dem Verlust des freien Blicks vor allem die Zunahme des Verkehrs mit Zunahme von Luftschadstoff- und

53

Lärmbelastung, eine unbefriedigende Erschließungssituation, die Veränderung der Klimasituation und der Verlust an Erholungswert. In der Summe der Faktoren könne keinesfalls mehr von einer Nichterkennbarkeit eines Einflusses auf den Verkehrswert gesprochen werden. Vielmehr wären entsprechende Ermittlungen anzustellen gewesen, wie etwa eine Befragung etablierter Immobilienmakler, wie bestimmte Referenzobjekte wertmäßig auf die neue Planung reagierten.

- Die Antragsteller beantragen, 54
den Bebauungsplan Nr. 7421-14 der Antragsgegnerin für unwirksam zu erklären. 55
- Die Antragsgegnerin beantragt, 56
den Antrag abzulehnen. 57
- Sie trägt im Wesentlichen vor: 58
- Die Zulässigkeit des Normenkontrollantrags sei zum einen im Hinblick auf das erforderliche Rechtsschutzinteresse der Antragsteller zweifelhaft. Diese begründeten ihren Antrag neben den von ihnen angesprochenen Verkehrsimmissionen im Wesentlichen mit Aspekten, die nicht ihre subjektiven Rechte beträfen, sondern die Interessen der Bürgerinitiative, die sich zum Ziel gesetzt habe, das N. Feld von jeglicher Bebauung freizuhalten. Dafür, dass es letztlich um Ziele der Bürgerinitiative gehe, spreche auch ein Schreiben der Bürgerinitiative, mit dem für den vorliegenden Antrag gezielt Antragsteller und Geldmittel gesucht würden. Da die Antragsteller für die Zwecke der Bürgerinitiative instrumentalisiert würden, erscheine das Rechtsschutzbedürfnis für den vorliegenden Antrag zweifelhaft. 59
- Bedenken bestünden auch gegen die Antragsbefugnis der Antragsteller. Zwar könne das Interesse, nicht planbedingtem zusätzlichem Verkehrslärm ausgesetzt zu werden, die Antragsbefugnis für einen Normenkontrollantrag begründen. Dies sei hier jedoch nicht der Fall, weil die Umsetzung des strittigen Bebauungsplans nicht zu einer wahrnehmbaren Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen in bzw. an den Wohnungen der Antragsteller führe. Das IVV-Gutachten habe Varianten der äußeren Erschließung für ein neues Wohngebiet mit ca. 400 Wohneinheiten und 1.500 Einwohnern analysieren sollen. Tatsächlich sei das Bebauungsplanverfahren jedoch mit reduzierten Bauflächen unter Reduzierung auf ca. 230 Wohneinheiten fortgeführt worden. Während das IVV-Gutachten nach dem ursprünglichen Plankonzept von 1.400 Kfz-Fahrten je Tag und Richtung, insgesamt also von 2.800 Fahrten, ausgegangen sei, habe sie - die Antragsgegnerin - in Auswertung der Stellungnahmen die Zahl der zu erwartenden Fahrten auf etwa 1.500, mithin um etwa 45 %, reduziert. Es treffe zu, dass sie für die letztlich vorgesehene Planvariante kein erneutes Gutachten im Hinblick auf die Verkehrsimmissionen in Auftrag gegeben habe, sie habe jedoch nach Abschluss der Offenlegung des Bebauungsplanentwurfs vor Ort eine zusätzliche Verkehrszählung durchgeführt und zugleich eine Staubeobachtung am Bahnübergang M. Straße vorgenommen. Diese habe hinsichtlich des Knotenpunkts M. Straße / T.-----gasser L1.----weg zu den bereits in der Stellungnahme zu Punkt 153 der Vorlage für den Satzungsbeschluss des Rates wiedergegebenen Ergebnissen geführt. Für den T.-----gasser L1.----weg im Abschnitt zwischen P.-----weg und Alter I3.---weg (Wohnort des Antragstellers zu 2.) sei ein DTV (durchschnittlicher Tagesverkehr) von 2.289 Kfz/24 h und für die M. Straße zwischen Am C6. und C7.-----weg (Wohnort des Antragstellers zu 1.) sei ein DTV von 3.287 Kfz/24 h ermittelt worden. Die Vorbelastung der M. Straße sei daher sowohl im IVV-Gutachten als auch in dem von den Antragstellern in Auftrag

gegebenen S4. -Consult-Gutachten 2007, dem diverse unzutreffende Annahmen zugrunde lägen, zu hoch angesetzt worden. Aus den Zählergebnissen folge auch, dass der Lkw-Anteil nur sehr gering sei; er liege am Tag bei 1 % und sei nachts mit 0 % anzusetzen. Die Staubeobachtung habe nur zu zwei Schließzeiten der Bahnschranken im Bereich der M. Straße einen Stau ergeben. Die zu erwartende Zunahme der Verkehrsbelastung verteile sich nach dem IVV-Gutachten auf den T.---gasser L1.---weg (im Nordwesten) zu 32 % und auf die M. Straße (im Südosten) zu 68 %. Diese Verteilung sei angesichts der Ausgestaltung des Verkehrsnetzes mit der Anbindung des Plangebiets über den Kreisverkehr und eine kleinere Erschließungsstraße nördlich hiervon plausibel. Eine Aufteilung der bei Realisierung des Bebauungsplans erwarteten zusätzlichen 1.500 Fahrten je Tag ergebe für den T.-----gasser L1.----weg eine Erhöhung um 21 % (resultierender DTV 2.769 Kfz/24 h) und die M. Straße um 31 % (resultierender DTV 4.307 Kfz/24 h). Der Status Quo der Verkehrslärmbelastung am T.-----gasser L1.----weg liege nach der von ihr - der Antragsgegnerin - im Rahmen einer Lärminderungsplanung für das gesamte Stadtgebiet vorgenommenen Verkehrslärmberechnung am Tag im Bereich von >55 bis 60 dB (A) und in der Nacht im Bereich von >45 bis 50 dB (A); an der M. Straße liege er am Tag im Bereich von >60 bis 65 dB (A) und in der Nacht im Bereich von >55 bis 60 dB (A). Im Planfall werde sich die Lärmbelastung im Bereich T.-----gasser L1.----weg sowohl am Tag als auch in der Nacht nur um 0,8 dB (A) erhöhen; für die M. Straße zwischen Am C6. und C7.-----weg ergebe sich eine Erhöhung nur um jeweils 1,18 dB (A) am Tag und in der Nacht. Diese Zunahme liege unterhalb der Hörschwelle des menschlichen Ohrs, die bei 2 dB (A) anzusetzen sei. Auch lägen die resultierenden Werte noch deutlich unter 70 dB (A) am Tag und 60 dB (A) in der Nacht. Nach alledem überschreite die planbedingte Zunahme der Lärmbelastung nicht die Schwelle der Geringfügigkeit, so dass der Antrag der Antragsteller mangels Antragsbefugnis unzulässig sei.

Der Normenkontrollantrag sei auch unbegründet.

61

Die Ausführungen der Antragsteller zur fehlenden Erforderlichkeit der Planung seien unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht haltbar. Die Zahl der Baugrundstücke/Baulücken im Stadtgebiet und auch im hier betroffenen Stadtbezirk I. gehe ständig zurück, wie die seit 1990/91 durchgeführte Baulückenerhebung ergebe. Vor diesem Hintergrund sei es erklärtes Ziel der C2. Stadtentwicklung, weitere Wohnbauflächen bereitzustellen. Die von den Antragstellern angeführten Bebauungspläne, die angeblich eine Entwicklung im hier strittigen Bereich entbehrlich machten, beträfen zum Teil gar nicht den Stadtbezirk I. (insgesamt 5) bzw. befänden sich noch im Aufstellungsverfahren (insgesamt 2); lediglich zwei Pläne seien bisher rechtskräftig geworden. Aus der "Vorausberechnung der Bevölkerung 2002 bis 2020/2040" des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik NRW ergebe sich für C. ein Anwachsen der Bevölkerung auf 309.300 für 2010; tatsächlich sei bereits Ende 2005 eine Bevölkerung von 314.000 erreicht worden. Das Landesamt habe seine Prognose für 2020 mittlerweile auf 334.100 angepasst. Zwar habe das von den Antragstellern genannte Institut die Stadt C. den Bereichen mit einer Bevölkerungsentwicklung von -4,9 bis 0 % für den Zeitraum 2004 bis 2020 zugeordnet; für den die Stadt umgebenden S5. -T1. -Kreis und die weiteren benachbarten Kreise sei jedoch eine Bevölkerungszunahme von 5,1 bis 10 % prognostiziert worden. Hierzu werde in der Satzungs Begründung ausgeführt, nur durch die Schaffung neuer Wohnbauflächen in C. könne dem allgemeinen Trend zur Abwanderung insbesondere junger Familien in das Umland und den damit verbundenen großräumigen Verkehrsbelastungen entgegengewirkt werden. Sie - die Antragsgegnerin - gehe nach wie vor davon aus, dass die Nachfrage an Wohnraum in C. weiter zunehme und stütze sich dabei auf

62

die Analyse des Landesamtes sowie auf eigene Erhebungen. So sei die Zahl der fertig gestellten Wohnungen in der Stadt und im Stadtbezirk I. seit 1994 deutlich gesunken. Dem Rückgang an Wohnungsfertigstellungen stehe eine zunehmende Nachfrage gegenüber, etwa durch die stetig steigenden Wohnflächenansprüche der Haushalte. Insgesamt ergebe sich ein Bedarf von mindestens 17.000 Wohnungen, die in den nächsten 18 Jahren in C. bereitgestellt werden müssten. Unter Berücksichtigung der kurz- bis mittelfristig realisierbaren Wohneinheiten (2.840) und einer Realisierung der in der mittelfristigen Planung der Stadt enthaltenen Bebauungspläne (2.810 Wohneinheiten) betrage nach heutigem Stand der Fehlbedarf an Wohneinheiten bis 2025 etwa 11.350 Wohnungen. Mangels ausreichender Reserveflächen könne das Planungsziel der Schaffung möglichst arbeitsplatznahen Wohnraums nicht immer erreicht werden. Durch die hier vorgesehene Anbindung des Baugebiets an den geplanten Bahnhofpunkt würden jedoch auch Arbeitsschwerpunkte im Stadtbezirk C. gut erreichbar sein. Wegen der Nähe zu bereits vorhandenen ÖPNV- Einrichtungen gelte dies auch für den Fall, dass der Ausbau des Bahnhofpunkts I2.----- Straße nicht erfolgen sollte. Den Einwänden der Antragsteller gegen die Attraktivität des Baugebietes für junge Familien sei entgegenzuhalten, dass Erfahrungen mit vergleichbaren Baugebieten gezeigt hätten, dass derartige - und höhere - Preise auch von Familien mit Kindern gezahlt würden.

Auch im Hinblick auf die Vorgaben des Flächennutzungsplans könne von einem Verstoß gegen § 1 Abs. 3 BauGB keine Rede sein. Dieser werde seit seiner erstmaligen Aufstellung 1975 laufend projektbezogen aktualisiert. Dass der Schaffung von Wohnraum der Vorzug vor einer Freihaltung des Areals gegeben wurde, sei das Ergebnis eines intensiven, im Jahr 2006 abgeschlossenen Abwägungsprozesses; insoweit werde auf die Stellungnahme zum Beschlussvorschlag Nr. 153 verwiesen. Das Integrierte Freiraumsystem (IFS) sei in den Jahren 1995 bis 1997 erstellt worden und bilde den stadtentwicklungsplanerischen Stand Ende der 90er Jahre ab. Den Empfehlungen des IFS sei nicht wie einem Gesetz zu folgen, von seinen Empfehlungen sei schon bei verschiedenen Planaufstellungsverfahren abgewichen worden und es sei in verschiedenen Kategorien den aktuellen Entwicklungen entsprechend fortgeschrieben worden. Der diesbezügliche Sachverhalt werde in der Stellungnahme zum Beschlussvorschlag Nr. 163 entsprechend dargestellt und gewürdigt. 63

Der Bebauungsplan sei auch nicht im Hinblick auf Belange des Naturschutzes unwirksam. 64

Das Plangebiet unterliege gegenwärtig fast ausnahmslos einer intensiven landwirtschaftlichen (ackerbaulichen) Nutzung. Abgesehen von einzelnen, kleinteiligen Gehölzbeständen in den bewirtschafteten Nutzgärten und einem Obstgarten mit halbstämmigen Kirschbäumen auf einer Parzelle innerhalb der Ackerflur weise das Plangebiet keinerlei nicht-landwirtschaftliche Vegetationsbestände auf. Die durchschnittlich 40 bis 50 cm breiten Ackerraine seien tritt-, dünger- und herbizidbelastet. Daraus erkläre sich die Artenarmut. Dem Gebiet sei bereits 1993 wegen der dort vorhandenen Biototypen eine für den Biotop- und Artenschutz im Wesentlichen geringe Bedeutung zugeschrieben worden. Die intensive landwirtschaftliche (ackerbauliche) Nutzung greife ständig in die Entwicklung der Biozönose in den Biototypen ein. Daraus ergäben sich Folgen für den Ermittlungsaufwand und die Ermittlungstiefe des Planungsträgers für geschützte Arten. 65

66

Den Einwänden der Antragsteller bezüglich eines Ermittlungsdefizits in Bezug auf die Tierwelt und die Abgrenzung des Untersuchungsraums könne nicht gefolgt werden. Sie - die Antragsgegnerin - habe das Vorkommen der Zauneidechse ausreichend ermittelt und bewertet. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau der Bahnstrecke C. - F. sei ein mögliches Vorkommen der Zauneidechse auf der Trasse mit negativem Ergebnis untersucht worden; lediglich auf den zum Teil größeren Böschungsabschnitten im nördlichen Bereich des N. Feldes außerhalb des hier strittigen Plangebiets sei ein Vorkommen auf der Trasse durch das Planungsbüro nicht ausgeschlossen worden. Da der angrenzende Bahndamm als potentieller Lebensraum seinerzeit keine Population der Zauneidechse aufgewiesen habe, habe vernünftigerweise davon ausgegangen werden können, dass in dem direkt angrenzenden, intensiv genutzten Plangebiet Zauneidechsen erst recht nicht in einer stabilen Population vorkämen. Von den Antragstellern angesprochene Vorgehensweisen der Stadt in anderen Plangebiets seien mit dem vorliegenden Sachverhalt nicht vergleichbar. Eine Email vom 2. Dezember 2005 sei ihr - der Antragsgegnerin - nicht bekannt.

Auch bezüglich der Fauna, insbesondere der Avifauna, seien Art und Umfang der Ermittlungen nicht zu beanstanden. Einer artenschutzrechtlichen Betrachtung habe es nicht bedurft, da auf Grund der vorhandenen Biotope streng geschützte Arten oder Koloniebrüter nicht zu erwarten gewesen seien. Soweit der Gehölzstreifen innerhalb des Plangebiets, bei dem es sich nach den Darstellungen auf S. 6 des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags um einen 1.165 qm großen Biotoptyp "Garten mit größerem Gehölzbestand" handele, als potentielles Brutrevier der Heckenbraunelle sowie der Mönchs- und Dorngrasmücke benannt werde, handele es sich weder um Rote-Listen-Arten noch streng geschützte Arten. Sie unterlägen zwar dem Schutzregime des § 42 BNatSchG, gehörten aber nicht zu den planungsrelevanten Arten, da sie bei herkömmlichen Planungsverfahren im Regelfall nicht von populationsrelevanten Beeinträchtigungen bedroht seien. Ferner seien im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag (S. 16) Kompensationsmaßnahmen formuliert, die in weniger als 400 m Entfernung vom Plangebiet neue geeignete Strukturen für diese Arten vorsähen. Die ökologische Funktion der Lebensstätten und damit der Erhaltungszustand potenzieller Populationen blieben somit gewahrt.

67

Abwägungsfehler hinsichtlich des Landschaftsbildes sowie des Verlustes an Erholungswert seien gleichfalls nicht zu erkennen. Das strittige Gebiet sei nicht Gegenstand der ordnungsbehördlichen Verordnung über die Landschaftsschutzgebiete in der Bundesstadt C. vom 29. Januar 2007. Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild seien erkannt und berücksichtigt worden, wie aus den Ausführungen in Abschnitt 2.8 der Satzungsbegründung folge. Die Erhaltung des Blicks in die freie Landschaft gehöre im Übrigen grundsätzlich nicht zu den abwägungsbeachtlichen Belangen. Die Ausführungen der Antragsteller zur Erholungsfunktion des betreffenden Gebiets gingen von unzutreffenden Voraussetzungen aus. Es handele sich bei dem Plangebiet im Wesentlichen um eine landwirtschaftliche Nutzfläche, die nicht von Wegen durchzogen sei, die von Erholungssuchenden genutzt würden. Die vorkommenden Trampelpfade dienten der Erschließung einzelner als Gärten genutzter Parzellen. Mit dem Thema Naherholung befasse sich auch die Stellungnahme zu der Anregung Nr. 529 (Beschlussvorschlag Nr. 169) ausführlich.

68

Hinsichtlich der klimatischen Verhältnisse komme das Klimagutachten 2004 zu dem Ergebnis, die klimatischen Effekte der Planung auf das Plangebiet seien gering. Das Gutachten rechne das Plangebiet im Übrigen nicht dem N. Feld zu, das nach den Ausführungen im Gutachten (S. 37) mit seinem Freiflächenklima aus klimatologischer Sicht keinen messbaren Schaden durch die Umsetzung der

69

Planabsichten im Plangebiet nehme. Der Gutachter habe ferner die Funktion des verwendeten Stadtklimamodells F1. -MET hinreichend skizziert.

Die Empfehlungen des von den Antragstellern zitierten Gutachters zur Minimierung lufthygienischer Beeinträchtigungen seien in der Satzungs Begründung - Abschnitt 2.3.4 am Ende - aufgegriffen worden. Auch Abschnitt 2.5 des Umweltberichts setze sich mit den umweltbezogenen Auswirkungen auf die Luft auseinander. 70

Zu dem Aspekt des Wertverlustes der Immobilien der Antragsteller habe sie - die Antragsgegnerin - sich im Beschlussvorschlag Nr. 166 im Einzelnen geäußert. Ergänzend sei darauf hinzuweisen, dass eine Kaufentscheidung im Vertrauen auf eine seinerzeitige Beschlusslage oder Wertermittlungsprognose keinen Vertrauensschutz genieße. 71

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten des Sachverhalts und des Vorbringens der Beteiligten wird auf den Inhalt der Gerichtsakte, der von der Antragsgegnerin vorgelegten Aufstellungsvorgänge und Pläne sowie der weiteren von den Beteiligten vorgelegten Unterlagen ergänzend Bezug genommen. 72

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e : 73

Ob der Normenkontrollantrag der Antragsteller zulässig ist, kann letztlich dahinstehen, da er jedenfalls nicht begründet ist. 74

Der Einschätzung der Antragsgegnerin, den Antragstellern fehle das Rechtsschutzinteresse für den Normenkontrollantrag, ist allerdings nicht zu folgen. 75

Das Rechtsschutzinteresse für einen Normenkontrollantrag ist nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung zu verneinen, wenn sich die Inanspruchnahme des Gerichts als nutzlos erweisen würde, weil der Antragsteller seine Rechtsstellung mit der begehrten Entscheidung nicht verbessern kann. Dem Zulässigkeitsfordernis des Rechtsschutzinteresses ist hingegen dann genügt, wenn sich nicht ausschließen lässt, dass die gerichtliche Entscheidung für den Antragstellern von Nutzen sein kann. 76

Vgl.: BVerwG, Urteil vom 10. März 1998 - 4 CN 6.97 -, BRS 60 Nr. 44 sowie Beschluss vom 4. Juni 2008 - 4 BN 13.08 -, BauR 2008, 2031 = ZfBR 2008, 681, jeweils m.w.N.. 77

Letzteres trifft im vorliegenden Fall schon deshalb zu, weil die Antragsteller sich mit dem vorliegenden Normenkontrollantrag dagegen wenden, bei Umsetzung des strittigen Bebauungsplans zusätzlichen nachteiligen Auswirkungen insbesondere durch Verkehrslärm sowie auch wegen der von ihnen beanstandeten sonstigen nachteiligen Folgen der vom Bebauungsplan ermöglichten Bebauung ausgesetzt zu sein. Ob diese von den Antragstellern befürchteten Nachteile so gewichtig sind, dass sie die im Nachfolgenden noch anzusprechende Antragsbefugnis nach § 47 Abs. 2 Satz 1 VwGO begründen, ist keine Frage ihres Rechtsschutzinteresses. 78

Dieses fehlt den Antragstellern entgegen der Auffassung der Antragsgegnerin auch nicht etwa deshalb, weil die Antragsteller mit ihrem Normenkontrollantrag - auch - im Interesse Dritter, etwa der von der Antragsgegnerin angesprochenen Bürgerinitiative, handeln. Reichen die von den Antragstellern geltend gemachten Nachteile für ihre Antragsbefugnis aus, können sie zugleich Interessen Anderer mit verfolgen, die von einem Erfolg ihres Normenkontrollantrags ebenso wie sie selbst profitieren würden. Gleichfalls wäre unerheblich, wenn die Antragsteller sich bei 79

dem in ihrem eigenen Interesse wahrgenommenen Normenkontrollantrag der finanziellen Unterstützung Dritter bedienen sollten. Entscheidend für das Vorliegen eines Rechtsschutzinteresses ist, dass der Normenkontrollantrag - wie hier - von den Antragstellern jedenfalls (auch) zur Wahrnehmung ihrer eigenen Rechte gestellt worden ist.

Die für die Zulässigkeit des Normenkontrollantrags nach § 47 Abs. 2 Satz 1 VwGO erforderliche Antragsbefugnis der Antragsteller ist jedoch nicht ohne Weiteres zu bejahen. 80

Die Antragsbefugnis setzt voraus, dass die Antragsteller hinreichend geltend machen, durch den strittigen Bebauungsplan in ihren Rechten verletzt zu sein oder in absehbarer Zeit verletzt zu werden. Insoweit können beide Antragsteller, deren Wohngrundstücke außerhalb des Geltungsbereichs des strittigen Bebauungsplans liegen, nur geltend machen, in ihrem subjektiven Recht auf Abwägung ihrer Belange 81

- vgl. hierzu: BVerwG, Urteil vom 24. September 1998 - 4 CN 2.98 -, BRS 60 Nr. 46 82
-

verletzt zu sein. 83

Hinsichtlich der im Vordergrund des Vortrags der Antragsteller stehenden Belastungen durch Verkehrslärm setzt die Abwägungsrelevanz solcher Beeinträchtigungen eine planbedingte Zunahme des Lärms voraus. Diese darf allerdings nicht nur geringfügig sein bzw. sich nur unwesentlich auf das Nachbargrundstück auswirken. Hiernach kann auch eine Lärmzunahme, die bezogen auf einen rechnerisch ermittelten Dauerschallpegel für das menschliche Ohr kaum wahrnehmbar ist, bereits zum Abwägungsmaterial gehören. Daraus ist allerdings nicht zu folgern, dass Lärmerhöhungen oberhalb der Hörbarkeitsschwelle stets als Abwägungsposten zu berücksichtigen sind. Es bedarf vielmehr stets einer wertenden Betrachtung der konkreten Verhältnisse unter Berücksichtigung der jeweiligen Vorbelastung und der Schutzwürdigkeit des jeweiligen Gebiets. 84

Zu alledem vgl.: BVerwG, Beschluss vom 24. Mai 2007 - 4 BN 16.07 -, BRS 71 Nr. 35 m.w.N.; vgl. ferner: BVerwG, Urteil vom 9. Juli 2008 85

- 9 A 5.07 , NVwZ 2009, 50 m.w.N.. 86

Gemessen an diesen Maßstäben ist eine Antragsbefugnis beider Antragsteller jedenfalls nicht eindeutig zu bejahen. 87

Die Antragsgegnerin macht geltend, die Antragsteller hätten bei einer Umsetzung des strittigen Bebauungsplans nur Erhöhungen des bereits gegebenen Verkehrslärms von 0,8 dB(A) - so der Antragsteller zu 2. bezüglich der vom T.-----gasser L1.----weg ausgehenden Belastungen - bzw. 1,18 dB(A) - so der Antragsteller zu 1. bezüglich der von der M. Straße ausgehenden Belastungen - sowohl am Tag als auch in der Nacht zu erwarten. Diese Werte liegen in der Tat eher in einem Bereich, in dem Lärmerhöhungen vom menschlichen Ohr (noch) nicht wahrnehmbar sind, da die Wahrnehmbarkeitsschwelle bezogen auf einen rechnerisch ermittelten Dauerschallpegel - auch nach Einschätzung der Antragsteller und ihres Gutachters - bei Pegelunterschieden von 1 bis 2 dB (A) anzusetzen ist. 88

89

Vgl.: OVG NRW, Urteil vom 13. März 2008 - 7 D 34/07.NE -, ZfBR 2009, 62 = JURIS (RdNr. 52) m.w.N..

- Der Annahme der Antragsgegnerin treten die Antragsteller jedoch mit diversen Einwänden gegen die ihr zugrunde liegenden Prämissen und Ermittlungen entgegen. Die Richtigkeit dieser Einwände kann letztlich nur bei einer materiellen Prüfung der strittigen Planung - insbesondere hinsichtlich der Ermittlung und Bewertung der Belange des Immissionsschutzes - festgestellt oder widerlegt werden. Dies ist jedoch nicht Aufgabe der bezüglich des Vorliegens einer Antragsbefugnis vorzunehmenden Prüfung. Für die Antragsbefugnis genügt es vielmehr, wenn die Antragsteller eine Verletzung ihres subjektiven Rechts auf Abwägung ihrer Belange - hier bereits durch ihrer Ansicht nach fehlerhafte Ermittlungen und Bewertungen bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials - hinreichend geltend machen. Dafür reicht es aus, wenn nach dem tatsächlichen Vorbringen der Antragsteller eine Verletzung des drittschützenden Abwägungsgebots nicht offensichtlich und eindeutig nach jeder Betrachtungsweise unmöglich ist. 90
- So ausdrücklich: BVerwG, Urteil vom 24. September 1998 - 4 CN 2.98 -, BRS 60 Nr. 46. 91
- Hieran gemessen ist jedenfalls nicht von vornherein von der Hand zu weisen, dass die Antragsteller bei einer Umsetzung des strittigen Bebauungsplans planbedingt eine - gewisse - Erhöhung ihrer Lärmbelastung zu gewärtigen haben. Ob diese oberhalb der Grenze des im Rahmen der planerischen Abwägung Vernachlässigbaren liegt, hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab, deren "richtiger" Ansatz teilweise strittig und Gegenstand einer intensiven, fachlich untermauerten Auseinandersetzung der Beteiligten ist. So ist strittig, welche Vorbelastung zutreffend anzusetzen ist und welche konkrete Größenordnung der zusätzliche, dem Plangebiet zuzuordnende Ziel- und Quellverkehr tatsächlich hat. 92
- Ob hiernach beide Antragsteller im Ergebnis eine die Antragsbefugnis hinreichend begründende nachteilige planbedingte Zusatzbelastung geltend gemacht haben und ihr Normenkontrollantrag deshalb zulässig ist, bedarf keiner abschließenden Entscheidung, da der Normenkontrollantrag jedenfalls unbegründet ist. 93
- Der angegriffene Bebauungsplan leidet nicht an Mängeln, die zu seiner Ungültigkeit führen, so dass er gemäß § 47 Abs. 5 Satz 2 VwGO für unwirksam zu erklären wäre. 94
- Beachtliche formelle Mängel des Plans oder Verfahrensfehler bei seiner Aufstellung sind weder gerügt noch, soweit sie auch ohne Rüge beachtlich sind, ersichtlich. 95
- Auch in materieller Hinsicht ist die strittige Planung nicht zu beanstanden. 96
- Die umfangreichen Einwände der Antragsteller gegen die städtebauliche Rechtfertigung der Planung nach § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB gehen fehl. Die Antragsteller verkennen den weiten Planungsspielraum, der der Antragsgegnerin insoweit zusteht. 97
- Was im Sinne der genannten Vorschrift erforderlich ist, bestimmt sich maßgeblich nach der jeweiligen planerischen Konzeption der Gemeinde. Welche städtebaulichen Ziele die Gemeinde sich setzt, liegt in ihrem planerischen 98

Ermessen. Der Gesetzgeber ermächtigt sie, die Städtebaupolitik zu betreiben, die ihren städtebaulichen Ordnungsvorstellungen entspricht.

Vgl.: BVerwG, Beschluss vom 11. Mai 1999 - 4 BN 15.99 -, BRS 62 Nr. 19. 99

Soweit die Antragsteller demgegenüber die Erforderlichkeit der Planung am Maßstab dessen messen, was - nach ihrer Einschätzung - "vernünftigerweise geboten" sein soll, entspricht dieser Ansatz nicht der einschlägigen höchstrichterlichen Rechtsprechung zur städtebaulichen Erforderlichkeit einer nach den Vorgaben der §§ 1 ff. BauGB abzuwickelnden Bauleitplanung. Die Erforderlichkeit im Sinne von § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB als striktem Recht kann die Gemeinde weitgehend, wenn auch unter Wahrung rechtlicher Schranken, selbst durch ihre eigene planerische Konzeption für die städtebauliche Entwicklung vorgeben. Die einzelne Festsetzung eines Bebauungsplans genügt hiernach dann dem Maßstab der Erforderlichkeit, wenn sie ihre Rechtfertigung in dem städtebaulichen Konzept der Gemeinde findet, d.h. im Rahmen dieser Gesamtkonzeption "vernünftigerweise geboten" ist. 100

So ausdrücklich: BVerwG, Urteil vom 6. Juni 2002 - 4 CN 4.01 -, BRS 65 Nr. 78. 101

Was zur städtebaulichen Rechtfertigung einer Bebauungsplanung "vernünftigerweise geboten" ist, beurteilt sich damit nicht etwa aus der Sicht eines Dritten, der sein eigenes planerisches Ermessen nicht an die Stelle der hierzu berufenen Gemeinde setzen kann. Maßgeblich ist vielmehr, ob die jeweiligen konkreten Festsetzungen bezogen auf das von der Gemeinde im Rahmen ihrer planerischen Gestaltungsfreiheit zulässigerweise verfolgte Plankonzept in dem Sinne geboten sind, dass dieses Konzept die in ihren Details gewählte Umsetzung durch den strittigen Plan gerechtfertigt erscheinen lässt. 102

Gemessen an diesen Maßstäben ist die städtebauliche Erforderlichkeit der strittigen Planung zu bejahen. 103

Die Antragsgegnerin hat ihre Planung nach den Ausführungen in Abschnitt 2.1 der Planbegründung (S. 6/7) maßgeblich damit motiviert, dass entsprechend den auf der Ebene des Flächennutzungsplans formulierten Entwicklungszielen sowie dem für das C2. Stadtgebiet nach wie vor bestehenden Wohnraumbedarf auf der hier betroffenen Freifläche eine der Ortslage angepasste Wohnbebauung ermöglicht werden solle. Das Planareal (Teilbereich I) sei aufgrund seiner guten Erschließung durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), seiner unmittelbaren Nähe zum E1. Zentrum und der damit gegebenen Erreichbarkeit der vorhandenen Nahversorgungs- und Infrastruktureinrichtungen in besonderem Maße für die Entwicklung von Wohnbauflächen geeignet. Insoweit sei angesichts der im C2. Raum keineswegs rückläufigen Nachfrage nach Wohnraum und Baugrundstücken dem Wohnraumbedarf der Bevölkerung im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung nach wie vor ein besonderes Gewicht einzuräumen. Da die Wohnungsbautätigkeit im Stadtgebiet in den vergangenen Jahren nicht mit der Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt mithalten können, sei das im C2. Raum überproportional hohe Pendleraufkommen weiter angestiegen. Ergänzend wurde insbesondere darauf abgestellt, dass nur durch die Schaffung neuer Wohnbauflächen dem allgemeinen Trend zur Abwanderung (insbesondere junger Familien) in das Umland und den damit verbundenen großräumigen Verkehrsbelastungen entgegengewirkt werden könne. Die Bereitstellung von zusätzlichen Bauflächen führe zudem zu einer effektiveren Auslastung bestehender Infrastruktureinrichtungen sowie einer im 104

Einklang mit den Empfehlungen des Integrierten Handlungskonzepts C. -I.
(Stärkung des Ortszentrums E.) stehenden Kaufkraftbindung.

Diese von der Antragsgegnerin im vorliegenden Gerichtsverfahren näher erläuterten 105
Erwägungen sind geeignet, die planerische Entscheidung der Antragsgegnerin zu
tragen, einem jedenfalls nicht von der Hand zu weisenden fortbestehenden
Wohnraumbedarf der Stadt gerade (auch) im hier betroffenen Bereich Rechnung zu
tragen. Die Antragsgegnerin verfolgt damit legitime Planungsziele, wie sie sich
insbesondere aus § 1 Abs. 6 Nrn. 2, 3 und 4 BauGB ergeben.

Wenn die Antragsgegnerin sich dafür entschieden hat, den von ihr im Einzelnen 106
plausibel und nachvollziehbar begründeten künftigen Wohnraumbedarf gerade auch
auf der hier von dichter städtischer Bebauung geradezu eingefangenen Freifläche in
der Nähe des E1. Zentrums zu decken, ist gegen diese planerische
Grundentscheidung aus Rechtsgründen nichts zu erinnern.

Hinsichtlich der Bedarfsermittlungen hat die Antragsgegnerin sachgerechterweise 107
auf die Erkenntnisse und prognostischen Erwartungen zurückgegriffen, die sich aus
dem jeweils aktuellen Datenmaterial des Landesamtes für Datenverarbeitung und
Statistik NRW ergaben, und sie durch ihre eigenen Erhebungen angereichert. Eine
vereinzelte anderweitige Einschätzung, wie sie von den Antragstellern angeführt
wurde, musste sie nicht zu einer gegenteiligen Einschätzung veranlassen. Dies gilt
umso mehr, als prognostische Erwartungen über künftige Entwicklungen, die von
zahlreichen, objektiv nicht sicher einschätzbaren Parametern abhängen, wie etwa
die künftige Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt und die Attraktivität einer bestimmten
Region oder einer bestimmten Ortslage, ohnehin mit deutlichen Unsicherheiten
belastet sind.

Auch kommt es nicht entscheidend darauf an, ob im Zeitpunkt des 108
Satzungsbeschlusses bereits sichergestellt war, dass der im Zeitraum der
Planaufstellung vorgesehene neue Bahnhofspunkt I2.-----straße tatsächlich
realisiert werden wird. So hebt die Antragsgegnerin auf die auch sonst gegebene
Lagegunst des Plangebiets zum ÖPNV ab, die plausibel begründet wurde. Des
Weiteren ist der - von der Antragsgegnerin auszugsweise vorgelegte -
Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts unter dem 30. Oktober
2006, mithin nur wenige Tage nach dem Satzungsbeschluss über den hier strittigen
Bebauungsplan ergangen. Schließlich kann die Verdichtung der Bebauung im
näheren Umfeld des geplanten Haltepunkts ein zusätzlicher Anreiz sein, diesen
unter Aspekten der Wirtschaftlichkeit auch tatsächlich zu realisieren. Dafür, dass die
Antragsgegnerin etwa hätte in Rechnung stellen müssen, der Schienenverkehr auf
der Bahnstrecke C. - F. , der namentlich für den Nahverkehr in das C2. Zentrum
besondere Bedeutung hat, würde in absehbarer Zeit eingestellt werden, ist nichts
dargetan oder sonst ersichtlich. Angesichts der im C2. Raum anzutreffenden
umfangreichen Pendlerströme - auch in bzw. aus Richtung Westen mit den dort
gegebenen durchaus attraktiven Wohnlagen innerhalb und jenseits der
Stadtgrenzen von C. - erscheint eine solche Annahme fernliegend.

Die Einwände der Antragsteller gegen die Annahme der Antragsgegnerin, die hier 109
getroffene Ausweisung stadtnaher Wohnbauflächen könne einer Abwanderung der
Bevölkerung in das Umland entgegenwirken, vermögen die Plausibilität dieser
durchaus sachgerechten Erwägung gleichfalls nicht in Frage zu stellen. Gerade
auch für jüngere Familien mit Kindern ist die Nähe ihrer Wohnung zu
Infrastruktureinrichtung jeder Art ein wesentlicher Faktor für die Standortwahl. Eine
solche Nähe hat die Antragsgegnerin für das hier betroffene Plangebiet plausibel
belegt. Der fußläufige Abstand der Mitte des Neubaugebiets zum E1. Rathaus

(Bezirksverwaltung) am Knotenpunkt C6. / S6.- ----straße / W1. Straße, in dessen Umfeld sich zahlreiche Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen befinden, beträgt hiernach (Anlage 26 in Beiakte Heft 14) weniger als 700 m; auch zahlreiche Haltestellen des ÖPNV liegen nach diesen Unterlagen in fußläufigen Abständen um 700 m vom Zentrum des Neubaugebiets entfernt. Soweit die Antragsteller bzw. ihr Gutachter demgegenüber auf andere Abstandskriterien verweisen, ist dem entgegenzuhalten, dass ein Abstand von ca. 700 m anerkanntermaßen als städtebaulich relevantes Kriterium für eine fußläufige Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen gewertet wird.

Vgl.: OVG NRW, Urteil vom 19. Juni 2008 - 7 A 1392/07 -, ZfBR 2009, 67 = JURIS 110 (RdNr. 56).

Hinsichtlich des von den Antragstellern weiter angesprochenen Kaufpreises hängt 111 die Ansiedlungsentscheidung nicht nur von der absoluten Höhe des Preises ab, sondern auch von zahlreichen Faktoren, die die Gemeinde nicht steuern kann (Zinsniveau für die Finanzierung, Einsatz öffentlicher Fördermittel und steuerlicher Anreize u.a.m.). Zudem kann die Gemeinde ggf. auch Einfluss auf die Vermarktung und Vergabe der Flächen nehmen, etwa durch entsprechende vertragliche Vereinbarungen mit den Projektentwicklern u.a.m.. Schließlich weist die Antragsgegnerin unwidersprochen darauf hin, dass vergleichbare Preise durchaus auch in anderen Baugebieten akzeptiert würden.

Dass die Antragsgegnerin sich bei ihrer Planungsentscheidung auch von den 112 Zielsetzungen in ihrem gültigen Flächennutzungsplan hat leiten lassen, ist ebenso wenig zu beanstanden. Es entspricht vielmehr der Rechtslage, einen Bebauungsplan aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans als vorbereitendem Bauleitplan zu entwickeln (vgl. § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB). Der von den Antragstellern betonte Umstand, der Flächennutzungsplan der Antragsgegnerin in seiner Urfassung sei bei der Beschlussfassung über den strittigen Bebauungsplan bereits Jahrzehnte alt gewesen, ist unerheblich. Eine Gemeinde kann selbstverständlich auch auf solche bereits länger verfolgten planerischen Zielsetzungen für ihre städtebauliche Entwicklung zurückgreifen, die sich aus aktueller Sicht weiterhin als tragfähig und mit ihrer Städtebaupolitik vereinbar erweisen. Zudem weist die Antragsgegnerin zutreffend darauf hin, dass ihr Flächennutzungsplan laufend projektbezogen aktualisiert worden ist.

Soweit die Antragsteller demgegenüber auf Aussagen in dem - angeblich jüngeren - 113 Integrierten Freiraumsystem (IFS) verweisen, fehlt dem IFS, wie die Antragsgegnerin zutreffend betont, eine bindende Wirkung für die gemeindliche Bauleitplanung. Insoweit handelt es sich allenfalls um eine informelle Planung der Gemeinde, die gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB im Rahmen der planerischen Abwägung zu berücksichtigen ist. Dies ist - wie an dieser Stelle bereits anzumerken ist - im vorliegenden Fall geschehen. Die Antragsgegnerin hat die Abweichung vom IFS bei ihrer hier strittigen Planungsentscheidung gesehen und abwägend gewürdigt. Wenn sie insoweit nach Abschnitt 2.1 (S. 7) der Planbegründung darauf abgestellt hat, von einer auf der Ebene des IFS empfohlenen Freihaltung und ökologischen Aufwertung des hier betroffenen Areals müsse angesichts der Standortvorteile und des bestehenden Wohnraumbedarfs abgesehen werden, hat sie die letztgenannten Aspekte höher gewichtet als die Empfehlungen des IFS und sich damit ersichtlich im Rahmen des ihr zustehenden planerischen Abwägungsspielraums bewegt. Ergänzend ist anzumerken, dass beispielsweise auch das bereits angesprochene Integrierte Handlungskonzept C. -I., das - neben anderen Belangen - für die strittige Planung ins Feld geführt wurde, eine ebensolche abwägend zu berücksichtigende informelle Planung darstellen dürfte, ohne dass

zwischen diesem Handlungskonzept und dem IFS ein die Abwägung der Antragsgegnerin bindender Vorrang festzustellen wäre.

Ein durchgreifender materieller Mangel der strittigen Planung liegt auch nicht etwa 114 darin, dass die Antragsgegnerin zwingende immissionsschutzrechtliche Vorschriften, namentlich § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV, verletzt hätte. Dabei kann dahinstehen, welchen konkreten Mangel die Antragsteller mit ihrer diesbezüglichen Rüge überhaupt geltend machen wollen. Der Vortrag der Antragsteller in der Antragsschrift (Bl. 14 ff. der Gerichtsakte) legt es nahe, dass ihrer Meinung nach der strittigen Planung die städtebauliche Rechtfertigung i.S.v. § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB wegen Verstoßes gegen zwingende normative Vorgaben bzw. deshalb fehle, weil eine Umsetzung des strittigen Plans zwangsläufig an immissionsschutzrechtlichen Hindernissen scheitern müsse.

Vgl. hierzu: BVerwG, Urteil vom 12. August 1999 - 4 CN 4.98 -, BRS 62 Nr. 1. 115

Der spätere Vortrag in ihrem Schriftsatz vom 11. Juni 2008 (Bl. 87 ff der 116 Gerichtsakte) deutet eher darauf hin, dass die Antragsteller letztlich geltend machen wollen, die Antragsgegnerin habe auf Grund einer Verkennung von bindenden Vorgaben des Immissionschutzrechts den ihr zukommenden Abwägungsspielraum verkannt. Auf die genaue rechtliche Einordnung des geltend gemachten Mangels durch die Antragsteller kommt es jedoch nicht an. Ein Verstoß gegen § 41 BImSchG in Verbindung mit den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) liegt hier jedenfalls nicht vor, wie mit den Beteiligten in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat im Detail näher erörtert wurde.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung 117 öffentlicher Straßen - um den Bau oder eine wesentliche Änderung von Schienenwegen geht es im vorliegenden Fall nicht - unbeschadet des im Nachfolgenden noch anzusprechenden § 50 BImSchG sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Diese Anforderungen werden durch die 16. BImSchV näher konkretisiert. So ist in § 1 der Verordnung näher definiert, wann eine wesentliche Änderung vorliegt, und § 2 der Verordnung legt die Grenzwerte fest, bei deren Überschreiten zwingend Maßnahmen des Schallschutzes vorzusehen sind.

Hiervon ausgehend war die 16. BImSchV von der Antragsgegnerin allerdings bei 118 der Planung der im Teilbereich I des strittigen Bebauungsplans festgesetzten neuen Erschließungsstraßen insoweit zu beachten, als die von diesen neuen Straßen ausgehenden Verkehrslärmimmissionen bei der im Umfeld des Plangebiets bereits vorhandenen Wohnbebauung die Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV nicht ohne Schutzmaßnahmen überschreiten dürfen. Dies behaupten die Antragsteller jedoch selbst nicht.

Im Übrigen scheidet eine solche Annahme ohnehin aus angesichts der nur relativ 119 geringen Verkehrsbelastung der neuen Erschließungsstraßen, die selbst nach dem Vortrag der Antragsteller

- vgl. zuletzt S. 9 der S4. -Consult-Stellung- nahme April 2009 (Beiakte Heft 15) - 120

nur einen DTV von allenfalls um 2.000 Kfz/24 h erreichen wird 121

- dass die Antragsgegnerin bei ihrer Planungsentscheidung, wie im Zusammenhang 122 mit den Darlegungen zum Abwägungsgebot noch auszuführen ist, von einer

prognostisch erfassten Zusatzbelastung von 1.500 Kfz/24 h ausgehen konnte, mag an dieser Stelle unberücksichtigt bleiben - ,

und angesichts des beachtlichen Abstands der nächstgelegenen Wohnbebauung. 123
Selbst die beiderseits der P1.-----straße vorhandene Bebauung, die der künftigen Einmündung der Haupteerschließung des Plangebiets schräg gegenüber- liegt, hält zu dem Mittelpunkt des vorgesehenen Kreisverkehrs als Verknüpfung dieser Haupteerschließung mit dem T.----- gasser L1.----weg und der M. Straße immerhin einen Abstand von rd. 25 m ein. Bei einem solchen Abstand sind bei einer Wohnsammelstraße mit einem DTV von 1.000 Kfz/24 h, einem Lkw-Anteil von 0 % und einer höchstzulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h nur rd. 48 dB (A) am Tag bzw. 41 dB (A) in der Nacht zu erwarten.

Vgl.: Kuschnerus, Der sachgerechte Bebauungsplan, 3. Auflage 2004, Grafik zu 124
RdNr. 312 auf S. 195.

Bei einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens auf 2.000 Kfz/24 h würden sich 125
diese Werte jeweils um 3 dB (A) erhöhen.

Vgl. hierzu beispielsweise Diagramm I der Anlage 1 zur 16. BImSchV sowie 126
Kuschnerus, a.a.O. RdNr. 290.

Die resultierenden Werte von 51 dB (A) am Tag bzw. 44 dB (A) in der Nacht liegen 127
so weit unterhalb der für Wohngebiete maßgeblichen Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV von 59 bzw. 49 dB (A), dass selbst bei dem Ansatz eines geringen Lkw- Anteils

- insoweit geht die Antragsgegnerin von einem Lkw-Anteil von 1 % auf der M. 128
Straße aus, dessen Ansatz durch die Ermittlungen in der von den Antragstellern vorgelegten S4. -Consult-Stellungnahme April 2009 (Lkw- Anteil von knapp 2 %) im Wesentlichen bestätigt wird -

ein Erreichen der Grenzwerte offensichtlich nicht in Betracht kommt. So ist auch 129
nicht etwa für den neuen Kreisverkehr als Verknüpfung der Haupteerschließung des Plangebiets mit den vorhandenen Straßen - T.-----gasser L1.----weg , P.-----weg und M. Straße - ein "Lästigkeitszuschlag" für lichtzeichengeregelte Kreuzungen und Einmündungen nach Tabelle D der Anlage 1 zur 16. BImSchV anzusetzen.

Vgl. hierzu: BVerwG, Urteil vom 9. Februar 2005 - 9 A 80.03 -, NVwZ-RR 2005, 453. 130

Der Sache nach machen die Antragsteller auch nur geltend, die Vorgaben der 16. 131
BImSchV seien hinsichtlich des in das E1. Zentrum führenden Abschnitts der M. Straße - und wohl auch hinsichtlich des in die Gegenrichtung führenden T.----- gasser L.----wegs - verletzt, so dass zugunsten der dortigen Anlieger und damit auch zugunsten beider Antragsteller zumindest Lärmschutzanlagen hätten ausgewiesen werden müssen. Auch das trifft nicht zu.

Nach § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV liegt eine wesentliche Änderung - abgesehen von 132
dem hier ohnehin ausscheidenden Fall der Erweiterung einer Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen (§ 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV) - nur vor, wenn ein "erheblicher baulicher Eingriff" vorgenommen wird und zusätzlich eines von drei weiteren Zusatzkriterien erfüllt ist, nämlich

133

- Erhöhung des von dem zu ändernden Verkehrswegs ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB (A) (§ 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 Alternative 1 der 16. BImSchV) oder
- Erhöhung dieses Verkehrslärms auf mindestens 70 dB (A) am Tag oder 60 dB (A) in der Nacht (§ 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 Alternative 2 der 16. BImSchV) oder 134
- (jegliche) Erhöhung eines von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB (A) am Tag oder 60 dB (A) in der Nacht (§ 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV). 135
- Ein erheblicher baulicher Eingriff im genannten Sinne liegt nur vor, wenn die bauliche Änderung in die Substanz des Verkehrswegs eingreift und über eine bloße Erhaltungsmaßnahme hinausgeht, indem sie die Funktionsfähigkeit der Straße steigert. 136
- Vgl.: BVerwG; Urteil vom 23. November 2005 - 9 A 28.04 -, NVwZ 2006, 331 = JURIS (RdNr. 24) m.w.N.. 137
- Ein solcher "erheblicher baulicher Eingriff" ist hier - bezogen auf die M. Straße und den T.-----gasser L1.----weg - nur zu bejahen bezüglich der vom strittigen Plan ermöglichten Anlage des neuen Kreisverkehrs. Dieser greift in die bauliche Substanz der beiden genannten Straßen ein. Er ist zudem bautechnische Voraussetzung dafür, dass an Stelle der bisherigen spitzwinkligen Einmündung des T.-----gasser L.----wegs in die M. Straße und der nur um wenige Meter nach Norden versetzten Einmündung in den T.----- gasser L.----wegs ein leistungsfähiger Knotenpunkt entsteht, der neben einer verkehrstechnisch befriedigenden Verknüpfung der drei vorhandenen Straßen auch den über die Haupteinschließung des Plangebiets abzuwickelnden zusätzlichen Ziel- und Quellverkehr des Plangebiets aufnehmen und auf das vorhandene Straßennetz verteilen kann. 138
- Soweit die Festsetzungen des strittigen Bebauungsplans die Voraussetzung dafür schaffen, dass entlang der Nordostseite des T.-----gasser L.----wegs und der M. Straße in den an den Teilbereich I angrenzenden Abschnitten dieser beiden Straßen neben dem vorhandenen Parkstreifen in Ergänzung zu dem an der gegenüberliegenden Straßenseite bereits vorhandenen Gehweg ein zusätzlicher Gehweg von 1,50 m Breite angelegt werden kann, handelt es sich nicht um eine die Funktionsfähigkeit dieser Straßen steigernde bauliche Änderung im dargelegten Sinne. 139
- Bei der auf die 16. BImSchV bezogenen Betrachtung ist ferner zu berücksichtigen, dass es insoweit allein auf den Verkehrslärm ankommt, der von dem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgeht. Lärm, der nicht gerade auf der zu bauenden oder zu ändernden Strecke entsteht, wird von der 16. BImSchV nicht berücksichtigt. 140
- Vgl.: BVerwG, Urteil vom 17. März 2005 - 4 A 18.04 -, BRS 69 Nr. 22 m.w.N.; vgl. ferner: BVerwG, Urteil vom 23. November 2005 - 9 A 28.04 -, NVwZ 2006, 331. 141
- Hiervon ausgehend scheiden - bezogen auf die Umgebung des hier nur zu betrachtenden neuen Kreisverkehrs als Bestandteil des T.-----gasser L.----wegs bzw. der M. Straße - die drei genannten Zusatzvoraussetzungen des § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV für eine "wesentliche Änderung" aus, wie gleichfalls mit den Beteiligten in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat erörtert wurde. 142

- Von einer zu erwartenden planbedingten Erhöhung des Verkehrslärms um mindestens 3 dB (A) kann bezüglich des T.-----gasser L.----wegs wie auch der M. Straße keine Rede sein. Eine solche Erhöhung setzt, wie bereits dargelegt wurde, bei sonst unveränderten Prämissen eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens voraus, die hier offensichtlich ausscheidet. Dabei bedarf es in diesem Zusammenhang keiner weiteren Erörterung, von welchen tatsächlich vorhandenen Verkehrsbelastungen des T.-----gasser L.----wegs und der M. Straße sowie von welcher zu erwartenden planbedingten Zusatzbelastung auf diesen Straßen exakt auszugehen ist. Die vorhandene DTV-Belastung des in das E1. Zentrum führenden Abschnitts der M. Straße, die in Tabelle 3 des von den Antragstellern vorgelegten S4. -Consult-Gutachtens 2007 (Beiakte Heft 1) auf der Grundlage des IVV-Gutachtens aus dem Jahr 2000 mit 5.313 Kfz/24 h angesetzt wurde, liegt nach den Ausführungen im Schriftsatz der Antragsgegnerin vom 11. Januar 2008 (Bl. 54 der Gerichtsakte) auf Grund einer jüngeren Verkehrszählung nur bei 3.287 Kfz/24 h. Die planbedingte Zusatzbelastung hat die Antragsgegnerin im Planaufstellungsverfahren mit insgesamt 1.500 Kfz/24 h prognostisch abgeschätzt; selbst nach Einschätzung der Antragsteller soll sie allenfalls mit einer Größe um 2.000 Kfz/24 h anzunehmen sein. Unstreitig ist ferner, dass zumindest ein gewisser Teil dieses Aufkommens vom Kreisverkehr nicht die M. Straße in Richtung auf das E1. Zentrum, sondern den nach Nordwesten führenden T.-----gasser L1.----weg nutzen wird, was an Hand der örtlichen Gegebenheiten auch ohne Weiteres einleuchtet. Insoweit geht auch die jüngste S4. - Consult-Stellungnahme April 2009 (Beiakte Heft 15) auf S. 9 von einer Verteilung des Zusatzverkehrs im Verhältnis von 66 % (M. Straße) zu 33 % (T.-----gasser L1.---- weg) aus. Damit kann von einer voraussichtlichen Verdoppelung des Verkehrsaufkommens auf der M. Straße keine Rede sein. Beim T.-----gasser L1.----weg , dessen vorhandene Belastung nach den angesprochenen Ermittlungen der Antragsgegnerin 2.289 Kfz/24 h beträgt, ist ebenfalls keine Verdoppelung zu erwarten, da nur ein geringerer Anteil des planbedingten Zusatzaufkommens diese Straße nutzen wird. 143
- Schließlich sind außer der Erhöhung der Verkehrsbelastung keine sonstigen Faktoren ersichtlich, die nach den Vorgaben des in der 16. BImSchV normativ vorgegebenen Berechnungsverfahrens für Straßenverkehrslärm 144
- vgl. hierzu auch: BVerwG, Beschluss vom 6. Februar 1992 - 4 B 147.91 -, JURIS, Urteil vom 21. März 1996 - 4 C 9.95 -, NVwZ 1996, 1003 und Urteil vom 26. Februar 2003 - 9 A 1.02 -, JURIS - 145
- zu einer planbedingten Erhöhung des Verkehrslärms auf der M. Straße oder dem T. -----gasser L1.----weg führen können. Auf Grund der Neuanlage des Kreisverkehrs ist - wie bereits angesprochen wurde - kein "Lästigkeitszuschlag" nach Tabelle D der Anlage 1 zur 16. BImSchV anzusetzen. Soweit die Antragsgegnerin und der Gutachter der Antragsteller für die M. Straße einen solchen Zuschlag von 2 dB (A) erwägen, beruht dessen Ansatz, wie seitens der Antragsgegnerin in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat unwidersprochen erläutert wurde, auf dem Vorhandensein einer Lichtsignalanlage im Bereich des südlich der Bahnstrecke gelegenen Knotenpunkts M. Straße / Am C6. . Dieser liegt rd. 150 m südlich der Bahnstrecke und damit rd. 250 m von hier interessierenden neuen Kreisverkehr entfernt, so dass - bezogen auf das Umfeld des Kreisverkehrs - der Ansatz eines nur bei Abständen von 100 m oder weniger in Betracht kommenden "Lästigkeitszuschlags" wegen dieser Lichtsignalanlage gleichfalls ausscheidet. 146
- Auch die Annahme, dass durch den baulichen Eingriff sich der Verkehrslärm für die Anlieger M. Straße bzw. des T.-----gasser L.----wegs auf mindestens 70 dB (A) am 147

Tag oder mindestens 60 dB (A) erhöht, scheidet bereits nach einer überschlägigen Abschätzung aus.

Die vorhandene Bebauung an der M. Straße und dem T.-----gasser L1.----weg im Umfeld des neuen Kreisverkehrs ist von den für die Lärmermittlung nach der 16. BImSchV maßgeblichen Achsen der beiden genannten Straßen mehr als 10 m entfernt. Auf näher gelegene Bebauung, wie sie der Gutachter der Antragsteller in den Blick genommen hat, kommt es bei der hier allein interessierenden Betrachtung der 16. BImSchV aus Rechtsgründen nicht an, da eine solche Straßenrandbebauung nicht mehr im Einwirkungsbereich der zu ändernden Strecke liegt. Eine Bebauung im Abstand von rd. 5 m zur Achse der M. Straße - hierzu dürfte auch das Wohnhaus des Antragstellers zu 1. gehören - ist vielmehr erst südlich der Bahnstrecke vorhanden, mithin in Abständen von weit mehr als 100 m vom neuen Kreisverkehr. Ein vom Gutachter der Antragsteller auch betrachteter Abstand einzelner Bebauung von 3 m zur Achse der Fahrbahn - nicht etwa zum Fahrbahnrand - scheidet nach dem umfangreichen, dem Senat vorliegenden Kartenmaterial ersichtlich aus. 148

Für einen Abstand vom 10 m zur Achse der Fahrbahn ergeben sich bei einem DTV von 4.000 Kfz/24 h, einem Lkw-Anteil von 5 % und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h Lärmwerte von 62 dB (A) am Tag und 53 dB (A) in der Nacht. 149

Vgl. auch insoweit: Kuschnerus, Der sachgerechte Bebauungsplan, 3. Auflage 2004, Grafik zu RdNr. 312 auf S. 195. 150

Nach den Abschätzungen der Antragsgegnerin ist von einer künftigen DTV-Belastung der M. Straße von ca. 4.300 Kfz/24 h auszugehen. Selbst eine Verdoppelung des zuvor genannten Verkehrsaufkommens von 4.000 Kfz/24 h auf 8.000 Kfz/24 h, die sogar die Antragsteller nicht annehmen, würde nach den bereits angesprochenen Grundsätzen nur zu einer Erhöhung um 3 dB (A) führen, mithin zu Lärmwerten von 65 dB (A) am Tag und 56 dB (A) in der Nacht. Ein "Lästigkeitszuschlag" ist - wie bereits angesprochen - für den Kreisverkehr nicht anzusetzen; der signalgesteuerte Knotenpunkt M. Straße / Am C6. liegt gleichfalls so weit vom hier zu betrachtenden Umfeld des Kreisverkehrs entfernt, dass insoweit gleichfalls ein solcher Zuschlag ausscheidet. 151

Zu berücksichtigen ist schließlich, dass der Lkw-Anteil hier - wie gleichfalls bereits angesprochen wurde - deutlich unter 5 % (allenfalls bei 1 bis 2 %) liegt und dass für den hier interessierenden Bereich der M. Straße nördlich der Bahnstrecke - unstreitig - von einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auszugehen ist. Die vorstehend genannten Werte von 65 dB (A) am Tag und 56 dB (A) in der Nacht liegen damit ersichtlich etwas zu hoch, so dass für ein Überschreiten der Werte von 70 dB (A) am Tag und 60 dB (A) in der Nacht durch die künftige Gesamt-Lärmbelastung der M. Straße im hier interessierenden Bereich um den neuen Kreisverkehr schon auf Grund einer Grobabschätzung kein Anhalt vorliegt und dezidierte Berechnungen insoweit entbehrlich sind. 152

Die Ermittlungen des von den Antragstellern beauftragten Gutachters geben zu einer anderweitigen Einschätzung keinen Anlass. So kommt das S4. -Consult-Gutachten 2007 (Beiakte Heft 1) in Tabelle 3 zu Überschreitungen von 70 dB (A) am Tag und 60 dB (A) in der Nacht nur bei deutlich geringeren Abständen von 5 bzw. 3 m und deutlich höheren Lkw- Anteilen von 10 % am Tag und 3 % in der Nacht. Die S4. -Consult-Stellungnahme Januar 2009 (Beiakte Heft 13) kommt bei Ansatz eines DTV bis rd. 7.000 Kfz/24 h, von 50 km/h, eines Lkw-Anteils von 1 % sowie bei 153

Abständen von 5 m nur zu Maximalwerten von 67,8 dB (A) am Tag und 59,6 dB (A); sie bestätigt damit, dass bei den hier maßgeblichen Abständen von mehr als 10 m und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h die Werte von 70 dB (A) am Tag und 60 dB (A) in der Nacht ersichtlich deutlich unterschritten werden.

Aus der vorstehenden Betrachtung des im Umfeld des Kreisverkehrs gelegenen Abschnitts der M. Straße folgt zugleich, dass hinsichtlich des im Umfeld des Kreisverkehrs gelegenen Abschnitts des T.-----gasser L.----wegs erst recht nicht von einer künftigen Gesamtbelastung von 70 dB (A) am Tag und 60 dB (A) in der Nacht ausgegangen werden kann, da dort sowohl die vorhandene DTV-Belastung als auch das zu erwartende Zusatzaufkommen aus dem Plangebiet deutlich geringer liegen als bei der M. Straße. 154

Ferner folgt aus dem Vorstehenden, dass schon nach einer überschlägigen Grobabschätzung ein Vorliegen der Zusatzvoraussetzung des § 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV - Erhöhung einer bereits vorhandenen Lärmbelastung von mindestens 70 dB (A) am Tag oder mindestens 60 dB (A) in der Nacht - ausscheidet. 155

Die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV liegen hier auch nicht etwa deshalb (ausnahmsweise) vor, weil - wie die Antragsteller auf S. 14 ff ihres Schriftsatzes vom 11. Juni 2008 ausführen - die M. Straße infolge der strittigen Planung "eine völlig neue Nutzung mit unmittelbaren Auswirkungen auf die dortige Ortslage" erhalte. Von einer solchen Funktionsänderung kann, was den vom neuen Kreisverkehrs nach Süden in das E1. Zentrum hineinführenden Abschnitt der M. Straße angeht, keine Rede sein. Dieser Abschnitt hatte auch bislang den gesamten Ziel- und Quellverkehr der nordwestlich der Bahnstrecke bereits bestehenden weit reichenden Bauflächen aufzunehmen, der unter Nutzung des beschränkten Bahnübergangs M. Straße das nur wenig weiter südlich gelegene E1. Zentrum erreichen bzw. die dort verlaufenden weiter führenden Straßen (u.a. B 56) nutzen wollte. Dieses Verkehrsaufkommen wurde dem genannten Abschnitt der M. Straße auch bislang über den P.-----weg, den T.-----gasser L1.----weg und den - künftig wegfallenden - nördlichen Abschnitt der M. Straße zugeführt. Durch den strittigen Bebauungsplan ändert sich die Situation nur insoweit, als auch das Verkehrsaufkommen eines weiteren Baugebiets künftig die M. Straße nutzen wird, wobei es - wie bereits angesprochen - jedenfalls teilweise auch über den nach Nordwesten führenden T.-----gasser L1.----weg abgewickelt wird. 156

Ob und mit welchen Folgen die genannte Einspeisung des planbedingten Zusatzverkehrs in die M. Straße - und den T.-----gasser L1.----weg - von der Antragsgegnerin abwägend zu berücksichtigen war, ist keine Frage der hier erörterten - zu verneinenden - Anwendbarkeit von § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchG, sondern im Nachfolgenden im Hinblick auf die Wahrung der Erfordernisse des Abwägungsgebots nach § 1 Abs. 7 BauGB zu prüfen. 157

Ein Verstoß gegen § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB liegt schließlich auch nicht etwa deshalb vor, weil die Antragsgegnerin verkannt hätte, dass eine Umsetzung der strittigen Planung zwangsläufig an artenschutzrechtlichen Hindernissen scheitern müsste. 158

Insoweit weisen die Antragsteller auf S. 31 der Antragsschrift allerdings zutreffend auf die einschlägige höchstrichterliche Rechtsprechung hin, nach der die Gemeinde keinen Bebauungsplan aufstellen darf, dessen Realisierung zwangsläufig an rechtlichen Hindernissen, z.B. solchen des im BNatSchG geregelten Artenschutzes 159

- zum rechtlichen Gehalt der artenschutzrechtlichen Verbote des § 42 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG n.F.vgl.: OVG NRW, Urteil vom 30. Januar 2009 - 7 D 11/08.NE -, JURIS (RdNrn. 114 ff.) -, 160
- scheitern müsste. 161
- Vgl. bereits: BVerwG, Beschluss vom 25. August 1997 - 4 NB 12.97 -, BRS 59 Nr. 29. 162
- Ein solcher Bebauungsplan wäre wegen Verstoßes gegen das in § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB enthaltene Gebot der Erforderlichkeit der Planung vollzugsunfähig und damit unwirksam. 163
- Vgl. zu immissionsschutzrechtlichen Hindernissen auch: BVerwG, Urteil vom 12. Oktober 1999 - 4 CN 4.98 -, BRS 62 Nr. 1. 164
- Das trifft hier jedoch nicht zu. 165
- Zur Vermeidung eines Verstoßes gegen § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB obliegt es der planenden Gemeinde, im Verfahren der Planaufstellung vorausschauend zu ermitteln und zu beurteilen, ob die vorgesehenen Festsetzungen auf unüberwindbare artenschutzrechtliche Hindernisse treffen würden, und von Festsetzungen, denen ein dauerhaftes Hindernis in Gestalt artenschutzrechtlicher Verbote entgegen stünde, Abstand zu nehmen. Sie hat daher zu prüfen, ob nach den ihr - ggf. bis zum Inkraftsetzen des Bebauungsplans - vorliegenden Erkenntnissen davon auszugehen ist, dass die Umsetzung des Plans zwangsläufig an artenschutzrechtlichen Hindernissen scheitern muss. Stellt sich erst nach der Bekanntmachung und damit dem Inkrafttreten des Bebauungsplans heraus, dass einer Umsetzung des Plans unüberwindbare artenschutzrechtliche Hindernisse vorliegen, vermag dies die Gültigkeit des in Kraft gesetzten Plans grundsätzlich nicht in Frage zu stellen. 166
- Vgl. zu alledem: OVG NRW, Urteil vom 30. Januar 2009 - 7 D 11/08.NE -, JURIS (RdNrn. 140 f) m.w.N.. 167
- Gemessen an diesen Maßstäben sind die im vorliegenden Planungsverfahren seitens der Antragsgegnerin angestellten artenschutzbezogenen Erwägungen und Prüfungen nicht zu beanstanden. 168
- Hinsichtlich der Tierwelt ist die Antragsgegnerin nach den Ausführungen in Abschnitt 2.2 des Umweltberichts (S. 27 der Planbegründung) davon ausgegangen, dass im Rahmen der ökologischen Bestandserfassung keine seltenen oder gefährdeten Arten, sondern nur allgemein verbreitete Kulturfolger hätten beobachtet werden können, so dass mit der Realisierung der Planung keine erheblichen Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen zu erwarten seien. 169
- Konkrete Aussagen über (potenzielle) Vorkommen der von den Antragstellern insbesondere angesprochenen Zauneidechse finden sich im Umweltbericht - wie auch im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag - allerdings nicht. Die Antragsgegnerin verweist auf S. 16 f. ihres Schriftsatzes vom 11. Januar 2008 jedoch darauf, dass im Zusammenhang mit der bahnrrechtlichen Planfeststellung für den Haltepunkt I2.-----straße - Planfeststellungsbeschluss vom 30. Oktober 2006 - ein mögliches Vorkommen der Zauneidechse auf der Trasse mit negativem Ergebnis untersucht worden sei; lediglich auf den zum Teil größeren Böschungsabschnitten im nördlichen Bereich des N. Feldes außerhalb des hier 170

streitigen Plangebiets sei ein Vorkommen auf der Trasse nicht ausgeschlossen worden. Angesichts dessen sei bei der vorliegenden Planungsentscheidung vernünftigerweise davon auszugehen gewesen, dass im hier betroffenen, intensiv genutzten Plangebiet Zauneidechsen, erst Recht in einer stabilen Population, nicht vorkommen. Diese Erwägungen sind nach den einschlägigen Maßstäben für artenschutzrechtliche Prüfungen nicht zu beanstanden.

Die Prüfung, ob einem Planvorhaben naturschutzrechtliche Verbote, insbesondere solche nach § 42 BNatSchG - hier noch in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. März 2002 (BGBl. I S. 1193) -, entgegenstehen, setzt zwar eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Planbereich vorhandenen Tierarten und ihrer Lebensräume voraus, sie verpflichtet die planende Gemeinde jedoch nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt vielmehr maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Dabei kommen als Erkenntnisquellen Bestandserfassungen vor Ort und die Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse und Fachliteratur in Betracht, die sich wechselseitig ergänzen können. Die Anforderungen namentlich an speziell auf die aktuelle Planung bezogene Erfassungen - etwa durch besondere Begehungen aus Anlass der konkreten Planung - sind jedoch nicht zu überspannen. Untersuchungen quasi "ins Blaue hinein" sind nicht veranlasst. Auch ist nicht zu vernachlässigen, dass Bestandsaufnahmen vor Ort, so umfassend sie auch sein mögen, letztlich nur eine Momentaufnahme und aktuelle Abschätzung der Situation von Fauna und Flora darstellen und den "wahren" Bestand nie vollständig abbilden können. Deshalb sind Erkenntnisse aus langjährigen Beobachtungen und aus früheren Untersuchungen oder aus der allgemeinen ökologischen Literatur eine nicht gering zu schätzende Erkenntnisquelle. Schließlich ist der - auch europarechtlich verankerte - Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten, der den Untersuchungsaufwand maßgeblich steuert. Dieser Grundsatz würde verfehlt, wenn Anforderungen an die artenschutzrechtliche Bestandsaufnahme gestellt würden, die keinen für die Planungsentscheidung wesentlichen Erkenntnisgewinn versprechen und außerhalb jedes vernünftigen Verhältnisses zu dem damit erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen würden.

Vgl.: BVerwG, Urteil vom 9. Juli 2008 - 9 A 14.07 -, JURIS. 172

Zu letzterem ist für die hier interessierende Aufstellung eines Angebotsbebauungsplans anzumerken, dass ein solcher - anders als etwa eine straßenrechtliche Planfeststellung oder ggf. ein planfeststellungersetzender Bebauungsplan - in der Regel noch nicht die Handlungen konkret zulässt, die die Verbotstatbestände erfüllen können. Dies geschieht regelmäßig vielmehr erst im bauaufsichtlichen Zulassungsverfahren, in dem die Verbotstatbestände greifen und der Zulassung konkreter Vorhaben entgegenstehen können. Auch dieser Aspekt kann bei der Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes nicht vernachlässigt werden. 173

Soweit in der Rechtsprechung des BVerwG zur straßenrechtlichen Planfeststellung schließlich ausgeführt ist, auf Erkundungen vor Ort durch Begehung des Untersuchungsraums mit dabei vorzunehmender Erfassung des Arteninventars könne "allenfalls in Ausnahmefällen verzichtet werden", kann dies für die Planung von umfangreichen Straßenbauvorhaben gelten, die weiträumig natürliche Freiräume mit einem ersichtlich breiten und intensiven Artenspektrum durchschneiden. Diese Einschätzung lässt sich jedoch nicht ohne Weiteres auf eine Bebauungsplanung der hier in Rede stehenden Art übertragen. 174

175

Vgl.: OVG NRW, Urteil vom 30. Januar 2009 - 7 D 11/08.NE - JURIS (RdNrn. 150 ff).

Dies gilt insbesondere dann, wenn - wie hier - im Wesentlichen nur intensiv genutzte 176 Ackerflächen überplant werden, an die lediglich in Randbereichen neben der Bahn bzw. der vorhandenen Wohnbebauung einzelne Gärten angrenzen und die im Übrigen nur von einem schmalen Gehölzstreifen durchzogen wurden, wie das dem Senat vorliegende Luftbildmaterial anschaulich verdeutlicht. Hinzu kommt, wie die Antragsgegnerin hervorhebt, dass dem hier betroffenen Bereich bereits in früheren Untersuchungen eine für den Biotop- und Artenschutz im Wesentlichen geringe Bedeutung zugeschrieben wurde.

Gemessen an diesen Maßstäben ist es in der hier gegebenen konkreten 177 Planungssituation nicht zu beanstanden, dass die Antragsgegnerin im Rahmen der strittigen Planung keine weiteren Untersuchungen im Hinblick auf potenzielle Vorkommen der Zauneidechse im Plangebiet angestellt hat, an die sich ggf. artenschutzrechtliche Prüfungen hätten anschließen müssen. Konkrete Anhaltspunkte dafür, dass eine spezielle Begehung etwa des Bahndamms oder auch des weiteren Umfelds des Plangebiets aus Anlass der hier anstehenden Planung einen substanziellen zusätzlichen Erkenntnisgewinn über mögliche Vorkommen der Zauneidechse hätte erbringen können, waren im Planungsverfahren nicht verlautbart worden. Der von den Antragstellern angesprochene Hinweis eines Diplom-Biologen auf Zauneidechsenvorkommen, der der Antragsgegnerin per Email zugeleitet worden sein soll, lag der Antragsgegnerin nach ihrem - insoweit nach Aktenlage glaubhaften - Vortrag nicht vor. Das seitens der Antragsteller in der mündlichen Verhandlung dem Senat in Kopie vorgelegte Schreiben des Dipl.-Biol. L4. X1. vom 2. Dezember 2005 lässt schon nicht erkennen, dass es der Antragsgegnerin tatsächlich per Email übersandt worden war, und auch nicht, dass es der Antragsgegnerin sonst zugegangen ist und von ihr den Akten des Bebauungsplanverfahrens zugeordnet worden ist, die dem Rat vorgelegen haben. Die nunmehr von den Antragstellern vorgelegte Diplomarbeit über die Zauneidechse im Stadtgebiet C. vom Oktober 2007 (Beiakte Heft 17) hätte der Antragsgegnerin zwar durchaus Anlass zu weiteren artenschutzrechtlichen Ermittlungen und Prüfungen bezüglich der Zauneidechse geben können, sie lag im Zeitraum der hier strittigen Planungsentscheidung jedoch noch nicht vor. Eine spezielle Begehung des Plangebiets oder zumindest des Bereichs in der Nähe des Bahndamms wäre nach dem seinerzeitigen Kenntnisstand der Antragsgegnerin somit nur "auf Verdacht" durchzuführen gewesen. Sie konnte unter diesen Umständen unterbleiben und war auch wegen des beachtlichen Zeit- und Kostenaufwands mit Rücksicht auf den bereits angesprochenen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit in der hier gegebenen Situation nicht geboten.

Der in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat von den Antragstellern 178 beantragten Beweiserhebung, dass vor dem Zeitpunkt des Ratsbeschlusses (Satzungsbeschluss über den strittigen Bebauungsplan) sowie auch noch danach sich Individuen der Zauneidechse im überplanten Gebiet befunden hätte, bedurfte es hiernach nicht. Ein tatsächliches Vorkommen der Zauneidechse im Plangebiet - auch bereits im Zeitraum der Planaufstellung - kann unterstellt werden, da es für die hier in Rede stehende Planungsentscheidung aus den bereits dargelegten Gründen nicht auf den derzeit (im Zeitpunkt der Entscheidung des Senats) gegebenen Kenntnisstand ankommt, sondern auf die der Antragsgegnerin bei ihrer Planungsentscheidung vorliegenden Erkenntnisse und Hinweise.

179

Nach alledem ist die Antragsgegnerin den ihr im Hinblick auf potenzielle Zauneidechsenvorkommen obliegenden Ermittlungspflichten hinreichend nachgekommen.

Ergänzend ist anzumerken, dass bei einem tatsächlichen Vorkommen der Zauneidechse im Plangebiet nach den vorliegenden Erkenntnissen ohnehin zweifelhaft erscheint, dass die strittige Planung überhaupt gravierende negative Auswirkungen auf die gegebene Population hätte. So ist in der bereits angesprochenen Diplomarbeit vom Oktober 2007 bezüglich des im Bereich M. Straße festgestellten Zauneidechsenvorkommens in Abschnitt 10.1.10 (S. 110) ausdrücklich ausgeführt, eine Gefahr für die Zauneidechse gehe insoweit "momentan von der intensiven Landwirtschaft und den Einsatz von Spritz- und Düngemitteln aus". Weiter heißt es dort, der Einsatz von Herbiziden zur Offenhaltung des Bahndammes könne die Bestände der Zauneidechse ebenfalls gefährden. Demgegenüber sieht die strittige Planung entlang des Bahngeländes durchgehend einen 20 m breiten Streifen öffentliche Grünfläche "Parkanlage" an. Dass dieser in Teilbereichen so ausgestaltet werden könnte, dass er auch Habitatansprüchen der Zauneidechse genügt, erscheint nicht als von vornherein ausgeschlossen. Hierfür spricht auch, dass in dem bereits angesprochenen, dem Senat in der mündlichen Verhandlung vorgelegten Schreiben des Dipl.-Biol. L4. X1. vom 2. Dezember 2005 bezüglich des von ihm beobachteten Zauneidechsenvorkommens im Plangebiet ausdrücklich ausgeführt ist:

"Sie [die Zauneidechse] besiedelt im Gebiet nicht nur den eigentlichen Trassenkörper, sondern auch die angrenzenden Kraut- und Gehölzstreifen. Bei den Baumaßnahmen sollte daher immer ein mehrere Meter breiter Streifen ungestört erhalten bleiben, um den Fortbestand der Art zu sichern. Ferner sollten nicht bis dicht an die Bahnlinie schattenwerfende Gehölze geplant werden, um ausreichende Sonnplätze der Art zu gewährleisten. Da ohnehin ein Grünstreifen entlang der Bahn vorgesehen ist, wäre denkbar, hier mit kleinflächigen, offenen, linearen Sand- oder Schotterflächen attraktive Sonnplätze zur Eiablage für die Art zu schaffen. Diese Flächen könnten in die Ausgleichsbilanzierung aufgenommen werden, da sie eine Verbesserung der Habitatbedingungen für diese gefährdete Eidechsenart bewirken können."

Hiernach spricht - ginge man von einer Verletzung der Ermittlungspflichten der Antragsgegnerin aus - Überwiegendes dafür, dass eine Umsetzung der strittigen Planung bezogen auf die Zauneidechse jedenfalls nicht zwangsläufig an artenschutzrechtlichen Hindernissen scheitern müsste, sondern für ein Zauneidechsenvorkommen im hier betroffenen Bereich bei sachgerechter Ausgestaltung insbesondere der festgesetzten Grünfläche eher von Vorteil ist.

Im Ergebnis nichts anderes ergibt sich auch hinsichtlich der von den Antragstellern angesprochenen Vogelarten, bei denen unterstellt werden kann, dass sie dem Schutzregime des § 42 BNatSchG unterfallen. Auch insoweit lagen keine hinreichenden Anhaltspunkte dafür vor, dass das hier betroffene Plangebiet eine beachtliche Funktion als Lebensraum geschützter Vogelarten hatte, die deutlich über die in Abschnitt 3.3.2 des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags (S. 3) auf der Grundlage einer konkreten Begehung angesprochene Bedeutung insbesondere für Durchzügler und Wintergäste hinausging. Dies leuchtet an Hand der bereits angesprochenen strukturarmen und weit überwiegend intensiv ackerbaulich sowie in Randbereichen auch gärtnerisch genutzten örtlichen Gegebenheiten durchaus ein. Dass in einem einzelnen schmalen Gehölzstreifen inmitten der Ackerflur Nistplätze von Vögeln anzutreffen sind, liegt zwar nahe. Auch insoweit wären aber intensive Begehungen, wie sie die Antragsteller als geboten erachten, letztlich nur "auf

Verdacht" erfolgt und damit angesichts des Fehlens konkreter Hinweise auf bestimmte, näher benannte geschützte Arten nach den bereits angesprochenen Grundsätzen mit Blick auf den erheblichen Aufwand unverhältnismäßig gewesen.

Zu dem Hinweis der Antragsgegnerin auf S. 7 ihres Schriftsatzes vom 11. November 2008 (Bl. 113 der Gerichtsakte), dass die von den Antragstellern als potenziell betroffene Avifauna hervorgehobenen Vogelarten nach der fachlichen Praxis im Land Nordrhein- Westfalen grundsätzlich nicht zu den "planungsrelevanten Tierarten" gezählt werden 184

- vgl. insoweit das im Land Nordrhein-Westfalen erarbeitete Fachinformationssystem (IFS) "Geschützte Arten", dessen Materialien u.a. im Internet unter 185

"www.naturschutz-fachinformationssysteme-nrw.de/artenschutz/content/de/index.html" 186

abrufbar sind -, 187

ist ergänzend anzumerken: 188

Werden solche Vogelarten, bei denen regelmäßig davon ausgegangen werden kann, dass sie wegen ihrer Anpassungsfähigkeit und des landesweit günstigen Erhaltungszustands bei herkömmlichen Planungsverfahren im Regelfall nicht von populationsrelevanten Beeinträchtigungen bedroht seien, als "nicht planungsrelevant" bezeichnet, ist dies zumindest irreführend. So kann es im Einzelfall auf Grund der speziellen örtlichen Gegebenheiten - wie hier - nicht geboten sein, gezielt etwa nach konkreten Individuen und Nistplätzen solcher Vogelarten zu suchen. Liegen der planenden Gemeinde aber konkrete Hinweise auf einen aktuell gegebenen, nennenswerten Bestand solcher Vogelarten vor, kann sie nicht etwa unter Hinweis auf eine nicht gegebene "Planungsrelevanz" dieser Arten schlicht auf eine an den normativen Vorgaben des § 42 BNatSchG orientierte artenschutzrechtliche Prüfung verzichten. Im Rahmen dieser Prüfung können dann allerdings auch die nach der fachlichen Praxis im betreffenden Bundesland vorliegenden generellen Erkenntnisse etwa über die Verbreitung und Anpassungsfähigkeit der betreffenden Arten berücksichtigt werden. 189

Die strittige Planung verletzt entgegen der Auffassung der Antragsteller auch nicht die Anforderungen des Abwägungsgebots nach § 1 Abs. 7 BauGB. Die Antragsgegnerin hat die hier abwägungsrelevanten Belange hinreichend ermittelt und bewertet (§ 2 Abs. 3 BauGB). Ebensowenig ist ihr bei der abwägenden Gewichtung der Belange unter- und gegeneinander ein beachtlicher Fehler unterlaufen. 190

Der - generelle - Einwand der Antragsteller, die Antragsgegnerin habe den Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG missachtet, geht schon vom Ansatz her fehl. 191

Allerdings hat die planende Gemeinde im Rahmen ihrer Abwägung, insbesondere bei der Neuplanung von Wohngebieten, auch die Abwägungsdirektive des § 50 BImSchG zu berücksichtigen, wonach bei raumbedeutsamen Planungen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen soweit wie möglich vermieden werden. 192

193

Vgl.: BVerwG, Urteil vom 22. März 2007 - 4 CN 2.06 -, BRS 71 Nr. 5 m.w.N..

Dass die hier getroffene Ausweisung von Wohngebieten nebst ihrer (inneren) Erschließung als solche gegen die genannte Richtlinie verstoßen würde, behaupten jedoch selbst die Antragsteller nicht. Eine solche Annahme scheidet auch ersichtlich aus, da die Antragsgegnerin hier lediglich eine von umfangreicher Bebauung - abgesehen vom Nordosten - nahezu rundum eingefasste Freifläche mit einer der Nachbarschaft entsprechenden Wohnbebauung überplant hat. 194

Die Antragsgegnerin hat auch gesehen und berücksichtigt, dass die neue Bebauung an die Bahnstrecke C. - F. heranrückt. Insoweit hat sie die künftige Immissionsbelastung der vom Plan ermöglichten Wohnbebauung einer gutachterlichen Untersuchung (Lärmgutachten B1.) unterzogen, die auch die ursprünglich geplanten, deutlich weiter nach Norden reichenden Wohngebiete noch mit einbezog. Die in jener Untersuchung gewonnene Erkenntnis, dass in den unmittelbar der Bahntrasse zugewandten Bereichen geringfügige Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 (vgl. auch die Grafiken auf S. 25/26 des Lärmgutachtens B1.) zu erwarten sind, hat die Antragsgegnerin nach den Ausführungen in Abschnitt 2.5 des der Planbegründung beigefügten Umweltberichts (S. 25), denen die Antragsteller nichts entgegengesetzt haben, dahin abwägend gewürdigt, dass sie keinen Anlass zu weiteren Maßnahmen oder gar zu einem (teilweisen) Absehen von der Wohngebietsausweisung gäben. Dies ist mit Blick auf § 50 BImSchG nicht zu beanstanden. Zugleich lassen sich insoweit - wie an dieser Stelle bereits anzumerken ist - auch keine beachtlichen Ermittlungs- und Bewertungsdefizite im Hinblick auf die planerische Abwägung feststellen. Dies gilt umso mehr, als - wie nachfolgend noch anzusprechen ist - ein Überschreiten der Orientierungswerte der DIN 18005 in gewissen Grenzen abwägend hingenommen werden kann. 195

Der Sache nach rügen die Antragsteller auch nur, dass die hier gewählte externe Anbindung des Plangebiets insbesondere an die M. Straße wegen der dort zu erwartenden (zusätzlichen) Lärmbelastung gegen § 50 BImSchG verstoße. Insoweit scheidet eine Anwendbarkeit der genannten Vorschrift jedoch aus. Mit der Einspeisung des planbedingten Zusatzverkehrs (auch) in die M. Straße ist keine planerische (Neu-)Zuordnung immissionsempfindlicher (Wohnbau-)Flächen einerseits und emissionsträchtiger (Straßen-)Flächen erfolgt. Vielmehr wird lediglich das bereits bestehende Nebeneinander solcher Flächen dadurch verändert, dass die Anlieger der vorhandenen Straße eine gewisse Mehrbelastung an Straßenverkehr und damit auch Verkehrslärm zu erwarten haben. Ob diese Zusatzbelastung den betroffenen Anliegern zuzumuten ist, hat die planende Gemeinde nach den allgemeinen Abwägungsgrundsätzen zu ermitteln und zu bewerten, die insoweit nicht durch die Richtlinie des § 50 BImSchG weiter angereichert sind. 196

Im Übrigen verkennen die Antragsteller in diesem Zusammenhang auch die Bedeutung der DIN 18005, wenn sie auf S. 20 der Antragschrift ausführen, es sei anerkannt, dass im Rahmen des § 50 BImSchG die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 "als maßgebliches Kriterium herangezogen" würden. In der Rechtsprechung ist vielmehr geklärt, dass die Orientierungswerte der DIN 18005 im Rahmen einer gerechten Abwägung lediglich als Orientierungswerte herangezogen werden können. Dabei ist selbst für die Planung neuer Baugebiete anerkannt, dass diese Orientierungswerte abwägend überschritten werden können, wobei allerdings die für die Planung sprechenden Gesichtspunkte um so gewichtiger sein müssen, je weiter die Orientierungswerte überschritten werden. 197

- Vgl. auch hierzu: BVerwG, Urteil vom 22. März 2007 - 4 CN 2.06 -, BRS 71 Nr. 5 198
m.w.N..
- Erst recht sind die Orientierungswerte der DIN 18005 kein maßgebliches Kriterium, 199
wenn ein bereits bestehendes Nebeneinander von Straße und Wohnnutzung - wie
hier - noch nicht einmal überplant, sondern lediglich mittelbar durch die Zuführung
zusätzlichen Verkehrs auf die bestehende Straße geändert wird.
- Die konzeptionelle Entscheidung der Antragsgegnerin, das gesamte Neubaugebiet 200
an den Straßenzug T.-----gasser L1.----weg / M. Straße mit einer - bereits
angesprochenen - gewissen Verteilung der Verkehrsströme auf die beiden nach
Nordwesten bzw. Südosten führenden Straßen anzubinden, ist unter
Abwägungsgesichtspunkten gleichfalls nicht zu beanstanden.
- Das im Planaufstellungsverfahren von der Antragsgegnerin eingeholte IVV- 201
Gutachten bezog sich noch auf die Auswirkungen einer Bebauung des gesamten
ursprünglich in den Blick genommenen Plangebiets bis nahe an den Sportplatz
nördlich des C2. M1.----wegs . Bei ihren weiteren Überlegungen zur abwägenden
Prüfung der konzeptionellen Ausgestaltung der Planung konnte die Antragsgegnerin
mithin zu Recht davon ausgehen, dass nur mit etwa gut der Hälfte der im IVV-
Gutachten zugrunde gelegten Bebauung zu rechnen ist. Hiervon ausgehend konnte
sie sich im Rahmen des ihr zustehenden Abwägungsspielraums für die Variante 1
entscheiden, auch wenn zu dieser Variante - bei der anderweitigen Prämisse einer
nahezu doppelt so umfangreichen Neubebauung - im IVV-Gutachten (S. 7)
ausgeführt worden war, dieser Lösungsansatz sollte nicht weiter verfolgt werden. So
hat die Antragsgegnerin, wie aus den Ausführungen in Abschnitt 2.3.1 (S. 15) der
Planbegründung folgt, durchaus in Rechnung gestellt, dass erst die Ausweisung
weiterer Bauflächen (in nördlicher Fortsetzung des Teilbereichs I) "entsprechend der
gutachterlichen Untersuchungsergebnisse eine ergänzende Verkehrsanbindung"
erfordere. Nicht zu beanstanden ist auch, dass die Antragsgegnerin in diesem
Zusammenhang auf die Lagevorteile der betroffenen Fläche - gerade auch im
Hinblick auf die bereits angesprochene Nähe zu dem über die M. Straße auf
kürzestem Weg erreichbaren E1. Zentrum - abgestellt hat. Gleiches gilt, soweit die
Antragsgegnerin in diesem Zusammenhang nach den Ausführungen in der
Planbegründung auch weitere teilweise geplante und teilweise bereits realisierte
Aspekte - Einrichtung des Bahnhaltdepotstrasse, Bau der I4. ,
Optimierung der Ampelschaltung im E1. Ortsteilzentrum und Ausbau der K 12n
sowie der L 183n mit Anbindung an die Autobahnstelle C8. der A 555 - mit
berücksichtigt hat.
- Hinsichtlich der im Vordergrund der Einwände der Antragsteller stehenden 202
Lärmimmissionen sind beachtliche Mängel bei der Ermittlung und Bewertung der
Belange gleichfalls nicht zu erkennen.
- Soweit die Antragsteller in diesem Zusammenhang eine weit reichende 203
Verkehrsuntersuchung - und damit auch eine daran anknüpfende detaillierte
Untersuchung der Auswirkungen der Planung auf das Verkehrslärmgeschehen -
vermissen, lässt sich hieraus ein Mangel bei der Ermittlung und Bewertung der
Belange nicht herleiten. Eine solche Untersuchung mag dann angezeigt erscheinen,
wenn als Folge der Planung nicht nur mit dem Entstehen einer weiteren
Verkehrszelle mit zusätzlichem Ziel- und Quellverkehr zu rechnen ist, der über die
bestehenden Straßen abgeleitet wird, sondern auch mit einer weiter reichenden
Verlagerung von Verkehrsströmen innerhalb des bestehenden Straßennetzes.
Davon kann hier keine Rede sein. Folge der strittigen Planung ist allein, dass das
planbedingte Zusatzaufkommen des Straßenverkehrs in die bestehenden

Abschnitte der M. Straße und des T.-----gasser L.----wegs eingespeist wird, die diesen Zusatzverkehr vom neuen Kreisverkehr auf das übrige städtische Straßennetz verteilen. Für die planerische Abwägung über den strittigen Bebauungsplan konnte damit allein die künftige Belastung der am T.----- gasser L1. ----weg und an dem in das E1. Zentrum führenden Abschnitt der M. Straße wohnenden Bevölkerung mit zusätzlichem Verkehrslärm von Bedeutung sein.

Insoweit streitet die Antragsgegnerin allerdings nicht ab, dass sie im 204
Planaufstellungsverfahren kein dezidiertes Lärmgutachten zur exakten Ermittlung der voraussichtlichen Lärmbelastung der vom Kreisverkehr weiter führenden Abschnitte der M. Straße und des T.-----gasser L.----wegs eingeholt bzw. selbst erstellt hat. Hierzu hatte sie auf Grund der ihr vorliegenden Ermittlungen und prognostischen Erkenntnisse über die verkehrlichen Auswirkungen der Neubebauung des Plangebiets jedoch auch keinen Anlass, um zu einer dennoch abwägungsfehlerfreien Entscheidung zu kommen. Aus den der Antragsgegnerin in dem für die Abwägung maßgeblichen Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses (§ 214 Abs. 3 Satz 1 BauGB) vorliegenden Erkenntnissen war eindeutig abzuleiten, dass die planbedingte Erhöhung der Lärmbelastung auf der M. Straße - erst recht auf dem T.---- --gasser L1.----weg - ohne Weiteres als zumutbar gewertet werden konnte. Dies wurde seitens der Antragsgegnerin in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat dadurch bestätigt, dass die Hinnehmbarkeit der nur geringen Lärmzunahme seinerzeit als "offensichtlich" angesehen worden war.

In rechtlicher Hinsicht ist insoweit davon auszugehen, dass - wie bereits im 205
Zusammenhang mit den Darlegungen zur Antragsbefugnis ausgeführt wurde - eine planbedingte Zunahme des Verkehrslärms abwägungsrelevant ist, wenn sie nicht nur geringfügig ist bzw. sich nicht nur unwesentlich auf das Nachbargrundstück auswirkt. Des weiteren sind im Rahmen der planerischen Abwägung, anders als hinsichtlich des gleichfalls bereits angesprochenen Anwendungsbereichs von § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV, nicht nur planbedingte Lärmzunahmen zu berücksichtigen, die gerade auf der neu zu bauenden bzw. zu ändernden Strecke (hier am neuen Kreisverkehr) entstehen. Auch die Einspeisung von zusätzlichem Verkehr in eine vorhandene Straße ist abwägungsrelevant, wenn ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem Straßenbauvorhaben - hier der Einspeisung des planbedingten Zusatzverkehrs durch die neue Erschließungsstraße - und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße - hier insbesondere auf dem in das E1. Zentrum führenden Abschnitt der M. Straße - besteht.

Vgl.: BVerwG, Urteil vom 17. März 2005 - 4 A 18.04 -, BRS 69 Nr. 22. 206

Gemessen hieran war nicht - wie hinsichtlich des Anwendungsbereichs von § 41 207
BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV - nur der Verkehrslärm im unmittelbaren Bereich um den neuen Kreisverkehr abwägungsrelevant, sondern auch die (teilweise) Einspeisung des planbedingten Zusatzverkehrs in den die Bahnstrecke querenden Abschnitt der M. Straße.

In tatsächlicher Hinsicht ist ferner davon auszugehen, dass der Antragsgegnerin 208
seinerzeit folgende Erkenntnisse vorlagen:

Aus der im Rahmen einer Lärminderungsplanung für das gesamte Stadtgebiet 209
erfolgten Lärmkartierung unterschiedlicher, jeweils nach 5 dB (A) abgestufter Lärmpegelgruppen folgte, dass die - ungefähre - Lärmbelastung der Anlieger der M. Straße im hier zu betrachtenden Bereich am Tag im Bereich von unter 65 dB (A) anzusetzen sowie in der Nacht jedenfalls in Teilbereichen der Pegelgruppe von 55

bis 60 dB (A) - und zwar im unteren Bereich - zuzuordnen war (vgl. Anlage A 6 in Beiakte Heft 10).

Die tatsächliche Verkehrsbelastung der M. Straße war seitens der Antragsgegnerin 210 in einer Verkehrszählung vom Februar 2006 ermittelt worden, insbesondere weil die im IVV- Gutachten angesetzten Belastungswerte unplausibel, nämlich als zu hoch, erschienen. Diese - im Rahmen der abschließenden Beschlussfassung über den strittigen Bebauungsplan ausdrücklich verwertete - Verkehrszählung hatte für die M. Straße eine Belastung von 939 Kfz im Zeitraum von 16.00 bis 19.00 Uhr (Nachmittagsspitze) ergeben. Wenn die Antragsgegnerin daraus, wie sie im Gerichtsverfahren näher erläutert hat, mit dem Umrechnungsfaktor "fnachmittags = $0,35 \times 10$ " eine DTV-Belastung der M. Straße von 3.287 Kfz/24 h ableitet, ist dies auch unter Berücksichtigung der diversen Einwände des Gutachters der Antragsteller nicht zu beanstanden. Dieser Umrechnungsfaktor ist nach den plausiblen schriftlichen und in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat mündlich vertieften Erläuterungen abgeleitet aus konkreten Knotenpunktzählungen gerade auch im hier interessierenden örtlichen Bereich, die für den Nachmittag signifikant höhere Belastungen ergeben hatten als am Vormittag.

Die von der Antragsgegnerin 2006 tatsächlich ermittelten Belastungszahlen weichen 211 im Übrigen nicht erheblich von den Werten ab, die im Auftrag der Antragsteller während des Gerichtsverfahrens im April 2009 ermittelt wurden. So ist auf S. 4 der S4. -Consult- Stellungnahme April 2009 (Bl. 160 der Gerichtsakte) ausdrücklich ausgeführt, es hätten sich "ähnliche Spitzenstundenbelastungen" ergeben. Wenn der Gutachter der Antragsteller anschließend (Bl. 161 der Gerichtsakte) im Zusammenhang mit der aus seiner Sicht sachgerechten anderweitigen Errechnung des DTV-Werts (Multiplikation des Aufkommens in der Spitzenstunde mit dem Faktor 10 bis 10,7 je nach Anteil der Spitzenstunde am Tagesverkehr) auf Erhebungen in N1. -X2. verweist, ist dem bereits entgegen zu halten, dass diese Erhebungen sich auf andere örtliche Gegebenheiten bezogen. Auch geben die Einwände des Gutachters der Antragsteller, es hätte nachmittags nicht von 16.00 bis 19.00 Uhr, sondern von 15.00 bis 19.00 Uhr gezählt werden müssen, nichts dafür her, dass die Vorgehensweise der Antragsgegnerin mit der dreistündigen Zählung zur Ermittlung der Nachmittagsspitze fachlich verfehlt wäre. Ergänzend ist anzumerken, dass die vom Gutachter der Antragsteller betonte Differenz der Ergebnisse des von ihm und der Antragsgegnerin ermittelten DTV im Bereich von deutlich unter 20 % jedenfalls im Hinblick auf die aus dem DTV-Wert abzuleitende Lärmbelastung nur marginal ist und - wie in der mündlichen Verhandlung nicht abgestritten wurde - ersichtlich deutlich unter 0,5 dB (A) liegt.

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass nach den der Antragsgegnerin im Zeitpunkt 212 des Satzungsbeschlusses vorliegenden Erkenntnissen davon auszugehen war, dass die vorhandene DTV-Belastung der M. Straße jedenfalls deutlich unter 4.000 Kfz/24 h liegt.

Schließlich hat die Antragsgegnerin bereits vor dem Satzungsbeschluss das zu 213 erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen aus dem Plangebiet prognostisch mit insgesamt 1.500 Kfz/24 h ermittelt. Der Ansatz dieser Zusatzbelastung, die im Rahmen der abschließenden Beschlussfassung des Rates der Antragsgegnerin unter diversen Aspekten ausdrücklich gewürdigt wurde, ist im Hinblick auf die nur begrenzte Überprüfbarkeit von Prognosen nicht zu beanstanden.

Prognostische Einschätzungen zukünftiger tatsächlicher Entwicklungen müssen in 214 einer der Materie angemessenen und methodisch einwandfreien Weise erarbeitet werden. Gegenstand der gerichtlichen Prüfung von Prognosen ist daher die Frage,

ob die der Planungsentscheidung zugrunde liegende Prognose den an sie zu stellenden Anforderungen genügt, nicht aber, ob die Prognose durch die spätere Entwicklung mehr oder weniger bestätigt oder widerlegt ist.

So grundlegend: BVerwG, Urteil vom 7. Juli 1978 - 4 C 79.76 -, BRS 33 Nr. 1. 215

Konkret hat das Gericht mithin (nur) zu prüfen, ob die Prognose nach einer geeigneten Methode durchgeführt wurde, ob der zugrunde gelegte Sachverhalt zutreffend ermittelt wurde und ob das Ergebnis einleuchtend begründet ist. 216

Vgl.: BVerwG, Urteil vom 20. April 2005 - 4 C 18.03 -, BRS 69 Nr. 19 (S. 133) m.w.N.. 217

Gemessen an diesen Maßstäben geben die Einwände der Antragsteller auch nichts dafür her, die Sachgerechtigkeit der von der Antragsgegnerin prognostisch abgeschätzten Zusatzbelastung zu verneinen. 218

Der genannte zusätzliche planbedingte Ziel- und Quellverkehr von 1.500 Kfz/24 h folgt aus der im Schriftsatz der Antragsgegnerin vom 11. November 2008 (Bl. 107 ff. der Gerichtsakte) angeführten Formel 219

800 Einwohner x 3,8 Wege je Einwohner x 0,6 MIV-Anteil : 1,2 Personen/Pkw. 220

Die Details dieser Ansätze beruhen einerseits auf - von der Antragsgegnerin im Detail erläuterten - konkreten Erwägungen der spezifischen Verhältnisse im Stadtgebiet der Antragsgegnerin sowie des hier betroffenen Plangebiets. Sie berücksichtigen dabei insbesondere auch allgemeine Erkenntnisse, die in dem von der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung 2000 herausgegebenen Heft "Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2 Abschätzung der Verkehrserzeugung" (Bl. 114 ff der Gerichtsakte) und dem gleichfalls von der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung 2006 herausgegebenen "Handbuch für Verkehrssicherheit und Verkehrstechnik" (Bl. 118 ff der Gerichtsakte) enthalten sind. 221

Die vom Gutachter der Antragsteller insbesondere in der S4. -Consult-Stellungnahme Januar 2009 (Beiakte Heft 13) angeführten Einwände geben keinen Anlass, die von der Antragsgegnerin gewählten Ansätze als fachlich verfehlt zu werten. So ist es unter den hier gegebenen besonderen örtlichen Verhältnisse insbesondere nicht zu beanstanden, wenn die Antragsgegnerin von einem Anteil des MIV (Motorisierter Individualverkehr) von 60 % ausgegangen ist. Dieser Wert liegt im oberen Bereich des in dem genannten Handbuch (Bl. 121 der Gerichtsakte) angeführten Spektrums von 30 bis 70 %. Hiernach ist der oberste Wert von 70 % nur anzusetzen bei fehlenden oder weit entfernten Nahversorgungs- und Gemeinbedarfseinrichtungen und nicht attraktiver ÖPNV-Anbindung. Davon kann im vorliegenden Fall angesichts der bereits angesprochenen, (noch) fußläufig erreichbaren Nähe selbst der Mitte des Plangebiets zum E1. Zentrum, angesichts der bereits vorhandenen ÖPNV-Anbindungen und auch mit Blick auf die sachgerechterweise zu berücksichtigende künftige Anlage des neuen Bahnhaltdepotstraße keine Rede sein. Wenn die Antragsgegnerin trotzdem nicht etwa den in ihrem Stadtgebiet an sich gegebenen MIV-Anteil von 40 %, sondern - ersichtlich um im Interesse der Planbetroffenen eher auf der sicheren Seite zu liegen - den relativ hohen Anteil von 60 % angesetzt hat, kann dies keineswegs als fachlich verfehlt gewertet werden. 222

223

Schließlich ist auch die von der Antragsgegnerin angesetzte Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens zu 32 % auf den T.-----gasser L1.----weg und zu 68 % auf die M. Straße angesichts der gegebenen örtlichen Verhältnisse jedenfalls nicht inplausibel, wobei es - wie die nachfolgenden Darlegungen zeigen - hierauf noch nicht einmal ankommt.

Aus den vorstehenden, ihr im Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses vorliegenden 224 Erkenntnissen konnte die Antragsgegnerin auch ohne detaillierte Berechnung ableiten, dass die planbedingt zu erwartende Zusatzbelastung der Anwohner der M. Straße - erst recht des T.-----gasser L.----wegs - durch Verkehrslärm sich offensichtlich in einer so geringen Größenordnung bewegt, dass sie den betroffenen Anwohnern ohne Weiteres zuzumuten ist.

Die Antragsgegnerin konnte davon ausgehen, dass die vorhandene 225 Verkehrsbelastung der M. Straße deutlich unter 4.000 Kfz/24 h liegt. Bei einer solchen Vorbelastung liegt die Erhöhung des Verkehrslärms durch eine - nach dem Vorstehenden sachgerecht prognostizierte - Zusatzbelastung von weiteren rd. 1.000 Kfz/24 h in der Tat allenfalls im Bereich um 1 dB (A); selbst bei Ansatz einer Zusatzbelastung von maximal 1.500 Kfz/24 h würde sie sich allenfalls im Bereich der bereits angesprochenen Hörbarkeitsschwelle von 1 bis 2 dB (A) bewegen. Eine solche Zusatzbelastung konnte in der hier gegebenen Situation als offensichtlich zumutbar gewertet werden, zumal die Antragsgegnerin für ihre Planung - wie bereits im Zusammenhang mit den Darlegungen zu § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB ausgeführt wurde - durchaus gewichtige städtebauliche Belange für die Ausweisung neuer Wohnbauflächen auch und gerade im hier in Rede stehenden Bereich nahe dem E1. Zentrum ins Feld führen konnte.

Selbst wenn die Antragsgegnerin die tatsächliche Belastung der M. Straße und des 226 T.-----gasser L.----wegs um einen gewissen Anteil zu niedrig ermittelt haben sollte, würde daraus nicht folgen, dass die hier allein interessierende Frage, ob die Antragsgegnerin im Planaufstellungsverfahren von dezidierten Ermittlungen zum Verkehrslärm wegen dessen ersichtlich relativ geringer Erhöhung absehen konnte, anders zu beurteilen wäre. Im Gegenteil würde die planbedingte Erhöhung des Verkehrslärms durch die Zusatzbelastung, gegen dessen prognostizierte Abschätzung nach dem Vorstehenden aus Rechtsgründen nichts zu erinnern ist, bei einer tatsächlich etwas höheren Vorbelastung sogar noch relativ niedriger liegen und wäre daher mit einem noch geringeren Gewicht in der Abwägung anzusetzen gewesen.

Schließlich bestand für die Antragsgegnerin auch kein Anlass, die aus den ihr beim 227 Satzungsbeschluss vorliegenden Erkenntnissen abzuleitende relativ geringe Erhöhung des Verkehrslärms etwa, wie die Antragsteller meinen, deshalb als unzumutbar zu werten, weil bereits die Vorbelastung die Schwelle zur Gesundheitsgefahr erreicht hätte.

Insoweit ist davon auszugehen, dass hinsichtlich der Belastung durch Verkehrslärm 228 der aus grundrechtlicher Sicht kritische Wert in Wohngebieten bei einer Gesamtbelastung oberhalb der Werte von 70 dB (A) am Tag und 60 dB (A) in der Nacht beginnt. Hiervon ausgehend hat der Plangeber dann, wenn sich die Vorbelastung in dem kritischen Bereich oberhalb dieser Werte bewegt, im Hinblick auf den gebotenen Schutz vor Gesundheitsgefahren abwägend zu prüfen, ob Erhöhungen des Verkehrslärms überhaupt hingenommen werden können, auch wenn sie in der Relation zur bereits gegebenen Vorbelastung an sich nur marginal sind.

- Vgl. hierzu im Einzelnen: OVG NRW, Urteil vom 13. März 2008 - 7 D 34/07.NE -, 229
ZfBR 2009, 62 = JURIS (RdNrn. 142ff.) unter Bezugnahme auf die zur Schwelle der
Gesundheitsgefahr ergangene höchstrichterliche Rechtsprechung, insbesondere
BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 - 4 A 1075/04 -, NVwZ 2006, Beilage Nr. I 8, 1 ff
= JURIS.
- Hier hatte die Antragsgegnerin jedoch keinen Anlass, von einem Überschreiten der 230
genannten Werte durch die Vorbelastung auszugehen. Für eine solche
Vorbelastung lag nach den der Antragsgegnerin vorliegenden Erkenntnissen selbst
bezüglich der M. Straße kein hinreichender Anhalt vor.
- Wie bereits dargelegt wurde, ist für eine Straße mit einem DTV von 4.000 Kfz/24 h - 231
bei einem Lkw-Anteil von 5 % und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50
km/h - in einem Abstand von 10 m zur Mitte der Fahrbahn von Lärmwerten von rd.
62 dB (A) am Tag und rd. 53 dB (A) in der Nacht auszugehen.
- Vgl.: Kuschnerus, Der sachgerechte Bebauungsplan, 3. Auflage 2004, Grafik zu 232
RdNr. 312 auf S. 195.
- Eine Verringerung des Abstands zur Fahrbahnachse auf 5 m - ein solcher Abstand 233
kommt in Einzelfällen bei der an der M. Straße südlich des Bahnübergangs
vorhandenen Bebauung vor - würde lediglich zu einer Erhöhung um rd. 3 dB (A)
führen.
- Vgl. hierzu Diagramm III der Anlage 1 zur 16. BImSchV. 234
- Die resultierenden Werte von rd. 65 dB (A) am Tag und rd. 56 dB (A), die wegen 235
des aus den Erkenntnissen der Antragsgegnerin folgenden niedrigeren DTV-Werts
und des geringeren Lkw-Anteils (um 1 %) noch eher niedriger liegen, sind so
deutlich von der kritischen Schwelle von 70 bzw. 60 dB (A) entfernt, dass selbst
unter Berücksichtigung eines - sowohl von der Antragsgegnerin als auch dem
Gutachter der Antragssteller erwogenen - Zuschlags von 2 dB (A) nach Tabelle D
der Anlage 1 zur 16. BImSchV wegen der lichtzeichengeregelten Kreuzung M.
Straße / Am C6. die genannte Schwelle zur Gesundheitsgefahr nicht erreicht wird.
- Soweit die Antragsteller in ihrem schriftsätzlichen Vorbringen auf eine ihrer 236
Auffassung nach aus dem IVV-Gutachten abzuleitende allgemeine künftige
Erhöhung des Verkehrsaufkommens verwiesen haben, ist bei der Erörterung in der
mündlichen Verhandlung vor dem Senat Einvernehmen der Beteiligten dahin erzielt
worden, das IVV-Gutachten treffe keine ausdrückliche Aussage über eine generelle
Erhöhung des Verkehrsaufkommens. Eine solche Erhöhung folgt für die hier
interessierenden Stadtstraßen, die letztlich nur der Abwicklung des lokalen Ziel- und
Quellverkehrs in einem Teilbereich des Stadtbezirks I. dienen, auch nicht etwa
zwangsläufig daraus, dass die Bevölkerung im Stadtgebiet der Antragsgegnerin
nach deren Einschätzung künftig noch in gewissem Umfang zunehmen wird. So
liegt der Anteil des MIV im Stadtgebiet der Antragsgegnerin nach deren
unwiderrspochenem Vortrag in der mündlichen Verhandlung mit 40 % relativ niedrig;
die Antragsgegnerin hat für den Ziel- und Quellverkehr des hier betroffenen
Plangebiets - wie bereits angesprochen - ersichtlich nur im Interesse einer auf der
sicheren Seite liegenden Prognose einen MIV-Anteil von 60 % angesetzt. Im hier
betroffenen Bereich ist, wie bereits angesprochen wurde, tatsächlich von einer
günstigen Situation des ÖPNV auszugehen, die sich durch die von der
Antragsgegnerin sachgerechterweise berücksichtigte künftige Anlage des
Bahnhaltdepunkts I2.-----straße eher noch verbessern wird.

Schließlich geht in diesem Zusammenhang auch der Hinweis der Antragsteller fehl, die Antragsgegnerin habe verkannt, dass als Maßstab für die "Hinnehmbarkeit" ein Gesamtlärmwert der Umgebung heranzuziehen sei. Soweit die Antragsteller in diesem Zusammenhang auf eine Erhöhung des Lärmpegels durch den Kindergarten, durch spielende Kinder und durch Fahrzeuge verweisen, mit denen Kinder zum Kindergarten gebracht und abgeholt würden, ist auch nicht ansatzweise erkennbar, dass dieses Lärmgeschehen irgendeinen Einfluss auf die hier interessierende Lärmbelastung durch die M. Straße haben könnte. Der Kindergarten wird nach der als Satzung beschlossenen Planung rd. 300 m von der M. Straße entfernt sein. Der festgesetzte Spielplatz liegt immerhin weit über 100 m nördlich des Kreisverkehrs, von dem die M. Straße in das E1. Zentrum führt. Zum Spielplatz ist ergänzend anzumerken, dass es sich - jedenfalls bei Spielplätzen üblichen Zuschnitts - grundsätzlich um Einrichtungen handelt, die als sozialadäquat regelmäßig innerhalb von Wohnbebauung zulässig sind. 237

Vgl.: OVG NRW, Urteil vom 6. März 2006 - 7 A 4591/04 -, JURIS (RdNr. 44) unter Bezugnahme auf BVerwG, Urteil vom 12. Dezember 1991 - 4 C 5.88 -, BRS 52 Nr. 47. 238

Damit ist auch der Lärm, der von dem hier ausgewiesenen Spielplatz ausgeht, von der betroffenen Nachbarschaft ohne Weiteres hinzunehmen, zumal nach den im strittigen Plan getroffenen Festsetzungen für ihn nicht etwa eine atypische, besonders lärmintensive Ausgestaltung (z.B. als Abenteuerspielplatz o.ä.) vorgegeben ist. 239

Dass die Antragsgegnerin nach alledem keinen Anlass hatte, eine Lärmvorbelastung der M. Straße in Rechnung zu stellen, die bereits im Bereich der Gesundheitsgefahr liegt, wird letztlich durch den eigenen Vortrag der Antragsteller bestätigt. So kommen die Berechnungen in der S4. -Consult-Stellungnahme Januar 2009 unter Berücksichtigung eines nach dem Vorstehenden durchaus sachgerechten Lkw-Anteils von 1 %, einer höchstzulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h und eines "Lästigkeitszuschlags" nach Tabelle D der Anlage 1 zur 16. BImSchV von 2 dB (A) zu Werten, die sich der Schwelle von 70 bzw. 60 dB (A) nähern, für Schutzobjekte mit einem Abstand von 5 m zur maßgeblichen Achse der Fahrbahn der M. Straße nur bei Ansatz eines DTV nahe bei 7.000 Kfz/24 h (vgl. S. 14 der Beiakte Heft 13). Dass eine solche Belastungsannahme nach den der Antragsgegnerin im maßgeblichen Zeitpunkt ihres Satzungsbeschlusses vorliegenden Erkenntnissen unrealistisch war, folgt bereits aus den vorstehenden Darlegungen. 240

Hatte die Antragsgegnerin nach dem Vorstehenden im Planaufstellungsverfahren keinen Anlass, ihre Einschätzung, dass die Lärmzunahme auf der M. Straße offensichtlich nur gering und damit im Ergebnis von den Anliegern hinzunehmen war, durch eine dezidierte Berechnung im Einzelnen zu untermauern, scheidet - bezogen auf den Verkehrslärm - bereits ein Mangel bei der Ermittlung der Belange im Sinne von § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB aus. 241

Selbst wenn man einen solchen Mangel annehmen würde, wäre dieser nicht etwa als beachtlicher Mangel der Planung zu werten. Nach § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB sind Mängel bei der Ermittlung und Bewertung der Belange nur dann beachtlich, wenn sie offensichtlich und auf das Ergebnis des Verfahrens von Einfluss gewesen sind. Letzteres ist nur dann der Fall, wenn nach den Umständen des jeweiligen Falls die konkrete Möglichkeit besteht, dass ohne den Mangel im Vorgang die Planung anders ausgefallen wäre. Eine solche konkrete Möglichkeit besteht immer dann, wenn sich anhand der Planunterlagen oder sonst erkennbarer 242

oder naheliegender Umstände die Möglichkeit abzeichnet, dass der Mangel im Abwägungsvorgang von Einfluss auf das Abwägungsergebnis gewesen sein kann.

Vgl.: BVerwG, Urteil vom 9. April 2008 - 4 CN 1.07 -, BauR 2008, 1268 = NVwZ 2008, 899 m.w.N.. 243

Das trifft hier nicht zu. 244

Hätte die Antragsgegnerin im Planaufstellungsverfahren eine dezidierte Berechnung des entlang der M. Straße gegebenen und künftig zu erwartenden Verkehrslärms durchgeführt, wären in diese Ermittlungen keine anderen Ausgangswerte einzustellen gewesen wie die vorstehend bereits angesprochenen, nämlich: 245

- gegebene DTV-Belastung der M. Straße von deutlich weniger als 4.000 Kfz/24 h; 246

- Lkw-Anteil bei ca. 1 %; 247

- planbedingte Zusatzbelastung von ca. 1.000 (allenfalls bis maximal 1.500) Kfz/24 h; 248

- zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h; 249

- Abstände der Schutzobjekte zur Fahrbahnachse bei mindestens 5 m (oder mehr); 250

- Ansatz eines "Lästigkeitszuschlags" nach Tabelle D der Anlage 1 zur 16. BImSchV von allenfalls 2 dB (A). 251

Ausgehend von diesen Einsatzwerten hätte sich bei einer dezidierten Berechnung nichts anderes ergeben als bereits aus der vorstehend dargelegten Grobabschätzung folgt, nämlich eine Vorbelastung der M. Straße von (deutlich) unter 70 dB (A) am Tag und 60 dB (A) in der Nacht und eine planbedingte Zusatzbelastung im Bereich um 1 dB (A). Dafür, dass die Antragsgegnerin eine solche Erhöhung in der hier gegebenen Situation als nicht mehr zumutbar gewertet und damit im Ergebnis anders geplant hätte, liegt kein konkreter Anhalt vor. 252

Die gesamten Abwägungsverlautbarungen sowohl in der Planbegründung (einschließlich Umweltbericht) als auch in der rd. 180 Seiten umfassenden Vorlage für den abschließenden Ratsbeschluss, der der Rat gefolgt ist, machen vielmehr deutlich, dass die Antragsgegnerin der Ausweisung zusätzlicher Wohnbauflächen im hier betroffenen Bereich gerade auch mit Blick auf ihre Lagegunst ein beachtliches städtebauliches Gewicht beigemessen hatte, das nach ihrer - rechtlich nicht zu beanstandenden - Einschätzung geeignet war, gegenläufige Belange zurückzusetzen, zumal wenn diese wie (auch) die hier in Rede stehende Lärmbetroffenheit nicht von besonderem, nur schwer überwindbarem Gewicht waren. 253

Auch im Hinblick auf die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes lassen sich durchgreifende Mängel bei der Ermittlung und Bewertung der Belange nicht erkennen. 254

Insoweit hatte die Antragsgegnerin das Folgenbewältigungsprogramm der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung - Vermeidung und Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts in seinen in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchst. a) BauGB bezeichneten Bestandteilen - nach Maßgabe der 255

Abwägungsdirektiven des § 1a Abs. 3 BauGB im Rahmen ihrer Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB abzuarbeiten.

Vgl. hierzu: OVG NRW, Urteil vom 13. März 2009 - 7 D 34/07.NE -, ZfBR 2009, 62 = 256 JURIS (RdNrn. 113, 180).

Dies setzt zunächst voraus, dass die relevanten erheblichen Beeinträchtigungen im Einzelnen näher ermittelt werden. Das ist hier geschehen, wie aus den umfangreichen Darlegungen im Umweltbericht und dem ihm zugrunde liegenden Landschaftspflegerischen Fachbeitrag folgt. Konkrete Anhaltspunkte für insoweit gegebene Defizite bei der Bestandsaufnahme des vorgefundenen Bestands der relevanten Aspekte des Landschaftsbilds und Naturhaushalts sind nicht ersichtlich. So streiten auch die Antragsteller nicht ab, dass der hier betroffene Bereich - wie bereits angesprochen wurde - im Wesentlichen aus intensiv genutzten Ackerflächen mit einzelnen gärtnerischen Nutzungen in den Randbereichen besteht. 257

Nicht zu beanstanden sind auch die von der Antragsgegnerin bei der Ermittlung der Eingriffsintensität und des Ausgleichsbedarfs vorgenommenen Bewertungen. Insoweit gilt der Grundsatz, dass für alle Ebenen der naturschutzfachlichen Prüfung, die (zumindest auch) Wertungen einschließen, sich bislang keine gesicherte Erkenntnislage und anerkannte Standards herausgebildet haben. Die Folge, dass bei naturschutzfachlichen Bewertungen sich je nach dem, welches methodische Vorgehen und welche Kriterien und Maßstäbe angewandt werden, unterschiedliche Ergebnisse ergeben können, ist letztlich hinzunehmen. Entscheidend ist allein, ob die dem konkreten Bewertungsverfahren zu Grunde liegenden Ansätze naturschutzfachlich vertretbar sind. 258

Vgl.: BVerwG, Urteil vom 9. Juli 2008 - 9 A 14.07 -, JURIS, m.w.N.. 259

Dementsprechend ist seit langem anerkannt, dass es bei der Abarbeitung des Folgenbewältigungsprogramms der Eingriffsregelung Aufgabe der planenden Gemeinde ist, in eigener Verantwortung die zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft zu bewerten und über Vermeidung, Ausgleich und Ersatz abwägend zu entscheiden. 260

Vgl. bereits: BVerwG, Beschluss vom 23. April 1997 - 4 NB 13.97 -, BRS 59 Nr. 10. 261

Dabei kommt es nicht darauf an, ob sich bei Verwendung anderer Parameter ein höherer Ausgleichsbedarf errechnen ließe. Zu Beanstandungen besteht vielmehr erst dann Anlass, wenn ein Bewertungsverfahren sich als unzulängliches oder gar ungeeignetes Mittel erweist, um den gesetzlichen Anforderungen zu genügen. 262

Vgl.: BVerwG, Urteil vom 22. Januar 2004 - 4 A 32.02 -, NVwZ 2004, 722, insoweit in BRS 67 Nr. 216 nicht abgedruckt. 263

Substanzielle Anhaltspunkte dafür, dass die hier angewandten Bewertungen ungeeignet wären, im Rahmen einer Eingriff-Ausgleich-Bilanzierung die Eingriffsintensität und den Ausgleichsbedarf zu ermitteln, sind weder dargetan noch sonst ersichtlich. Schließlich besteht auch kein Anhalt dafür, dass die Deckung des Ausgleichsbedarfs, soweit sie nicht bereits durch im Plan getroffene Festsetzungen, sondern planextern erfolgen soll, nicht hinreichend gesichert wäre. 264

Ergänzend ist hervorzuheben, dass zu den abwägend zu berücksichtigenden erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts auch der vorstehend bereits im Zusammenhang mit den Ausführungen zu § 1 Abs. 3 Satz 1 265

BauGB erörterte Artenschutz gehört. Zu den abwägend zu berücksichtigenden Bestandteilen des Naturhaushalts im Sinne von § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchst. a) BauGB gehören auch Tiere und Pflanzen, so dass auch eventuelle Auswirkungen namentlich auf geschützte Tier- und Pflanzenarten bei der Abarbeitung des Folgenbewältigungsprogramms der Eingriffsregelung zu berücksichtigen sind. Diese Anforderungen an die Abwägung stehen neben der nicht nach Abwägungsgesichtspunkten abzuwickelnden Prüfung eventueller Verstöße gegen die artenschutzrechtlichen Verbote im Hinblick auf die städtebauliche Rechtfertigung nach § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB und können diese auch nicht etwa ersetzen.

Das bedeutet jedoch nicht, dass die Berücksichtigung eventueller artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände für die hier in Rede stehende Abwägung ohne Bedeutung ist. Geben die artenschutzrechtlichen Prüfungen und Erwägungen - wie im vorliegenden Fall - keinen Anlass zu weiteren Ermittlungen, gilt dies auch für die abwägende "Abarbeitung" des Folgenbewältigungsprogramms der Eingriffsregelung. 266

Im vorliegenden Fall kommt hinzu, dass die Antragsgegnerin ihr naturschutzbezogenes Ausgleichskonzept ausdrücklich auch darauf ausgerichtet hat, mit den vorgesehenen Maßnahmen die Biotop- und Strukturvielfalt insbesondere im externen Kompensationsbereich (Teilbereich II) deutlich zu erhöhen, wie aus den Darlegungen in Abschnitt 8 (S. 15 ff.) des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags folgt. Dabei hat sie ihr Augenmerk darauf gerichtet, dass auch Biotoptypen geschaffen werden, die einen Lebensraum für bedrohte Arten bieten und Arten der Feldflur als Rückzugs-, Nist- und Nährgehölz dienen. Zudem erscheint, wie bereits angesprochen wurde, auch nicht ausgeschlossen, dass die festgesetzte öffentliche Grünfläche entlang der Bahn zumindest in Teilbereichen so ausgestaltet werden kann, dass sie auch speziellen Habitatansprüchen einzelner geschützter Tierarten wie etwa der Zauneidechse gerecht wird. 267

Soweit die Antragsteller auf ihrer Meinung nach nicht vertretbare Eingriffe in das Landschaftsbild verweisen, setzen sie wiederum ihre eigene Wertung an die Stelle der der Antragsgegnerin im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit zustehenden abwägenden Gewichtung, die gerichtlich nur begrenzt überprüfbar ist. Davon, dass der Eigenwert des hier betroffenen Landschaftsbilds nicht berücksichtigt worden sei, kann keine Rede sein, wie die Antragsgegnerin zutreffend unter Hinweis auf die Ausführungen in Abschnitt 2.8 des Umweltberichts (S. 30 der Planbegründung) ausführt. Zudem hat die Antragsgegnerin nach den Ausführungen auf S. 9 der Planbegründung (Bl. 66 der Beiakte Heft 2) die Höhenentwicklung der festgesetzten Neubebauung gezielt gerade auch mit Blick auf eventuelle Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbilds restriktiv gesteuert. 268

Wenn die Antragsteller demgegenüber auf die zahlreichen Einwendungen gegen den offen gelegten Planentwurf und die Unterschriften von 6.000 Bürgern verweisen, die auf den politischen Entscheidungsprozess des Rates hatten Einfluss nehmen wollen, ist dies bei der rechtlichen Prüfung der hier strittigen Planung ohne Bedeutung. Entschließt sich das hierzu berufene Gremium der planenden Gemeinde - wie hier - mehrheitlich für eine in der öffentlichen Diskussion angegriffene Planung, so hat die die Entscheidung tragende Ratsmehrheit diese letztlich auch stadtpolitisch zu verantworten. 269

Hinsichtlich der klimatischen Belange hat die Antragsgegnerin umfangreiche Begutachtungen eingeholt und sich damit fachlich fundierte Grundlagen für ihre Planungsentscheidung verschafft. Die dort getroffenen Aussagen gaben der 270

Antragsgegnerin, wie diese zutreffend näher belegt, keinen hinreichenden Anlass, den vorgesehenen baulichen Eingriff in die hier betroffene Freifläche als so gravierend zu werten, dass er unter klimatischen Aspekten nicht vertretbar wäre.

Von einer Zerstörung des "N2. Felds" oder auch nur einem weit greifenden Eingriff in den bestehenden umfassenden Freiraum zwischen der Bebauung von F2. im Osten und von M3. / N3. m Westen kann keine Rede sein. Von der hier strittigen Planung betroffen ist nur ein Teil der bislang unbebauten, im Wesentlichen intensiv ackerbaulich genutzten Freifläche, die sich gleichsam wie ein Finger in die kompakte Bebauung östlich der Bahnstrecke C. / F. einerseits und die rd. 200 m westlich vorhandene, gleichfalls kompakte Bebauung von M3. andererseits hineinschiebt, wobei der überplante Bereich nur den etwas über 300 m langen südlichen Teil dieses insgesamt etwa doppelt so langen "Fingers" erfasst. Hinzu kommt, dass die hier festgesetzten Wohnflächen entlang der Bahn, wie bereits angesprochen wurde, von einem durchgehenden Grünstreifen begleitet werden. Schließlich hat die Antragsgegnerin nach den Darlegungen auf S. 10 der Planbegründung (Bl. 67 der Beiakte Heft 2) auch die Baukörperlängen und deren Ausrichtung in weiten Teilen des Plangebiets so gesteuert, dass die Errichtung von durchgehenden Baukörpern nicht gefördert wird, insbesondere mit Blick auf die "Ortsrandlage des Plangebiets" und "seinen unmittelbaren Bezug zu den angrenzenden Freiräumen und den damit verbundenen landschaftsästhetischen und klimatischen Belangen".

Bezüglich der weiteren von den Antragstellern angesprochenen lufthygienischen Aspekte kann von einer ihrer Meinung nach gegebenen "Ignoranz gegenüber Festsetzungen der Lufthygiene" keine Rede sein. Zutreffend verweist die Antragsgegnerin insoweit auf diverse Ausführungen in der Planbegründung (Abschnitt 2.3.4; Bl. 75/76 der Beiakte Heft 2) und dem Umweltbericht (Abschnitt 2.5; Bl. 86 der Beiakte Heft 2), in denen auch die lufthygienischen Belange angesprochen sind. Wenn sich die Antragsgegnerin aus den dort dargelegten, nachvollziehbaren Erwägungen gegen Festsetzungen zugunsten einer zentralen Nahwärmeversorgung entschieden und "die verbleibenden, mit jeder Form der Baulandausweisung einhergehenden Auswirkungen auf die Lufthygiene" als im Interesse der Bedeutung der strittigen Planung für eine "angemessene Wohnraumversorgung der Bevölkerung" (vgl. § 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB) hinzunehmen bezeichnet hat, ist diese abwägende Gewichtung aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

Soweit die Antragsteller schließlich auf die ihrer Einschätzung nach fehlengewichteten Eingriffe in die Wertigkeit der im Umfeld des Plangebiets betroffenen Wohngrundstücke verweisen, lassen sie unberücksichtigt, dass Einflüsse auf den Verkehrswert des im Umfeld von Planvorhaben vorhandenen Grundeigentums - sofern solche denn überhaupt zu erwarten sein mögen - nach ständiger Rechtsprechung keinen eigenständigen Abwägungsposten darstellen.

Vgl.: BVerwG, Urteil vom 9. Februar 2005 - 9 A 80.03 -, NVwZ-RR 2005, 453 m.w.N..

Für die von den Antragstellern vermissten Ermittlungen zum Verkehrswert betroffener Referenzobjekte durch eine Befragung etablierter Immobilienmakler bestand für die Antragsgegnerin hiernach kein Anlass.

Weitere Mängel des angegriffenen Bebauungsplans sind nicht dargetan und auch nicht ersichtlich.

Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 154 Abs. 1, 159 Satz 1 VwGO i.V.m. § 100 ZPO.	277
Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit stützt sich auf § 167 VwGO i.V.m. §§ 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO.	278
Die Revision war nicht zuzulassen, weil die Voraussetzungen des § 132 Abs. 2 VwGO nicht gegeben sind.	279
	280
