

**Gericht:** VG Regensburg  
**Aktenzeichen:** RN 7 K 22.1525  
**Sachgebiets-Nr:** 1021

**Rechtsquellen:**

§ 6 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 i.V.m. § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG  
§ 30 BauGB  
TA Lärm  
Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)

**Hauptpunkte:**

Nachbarklage gegen immissionsschutzrechtliche Genehmigung einer Klärschlammverbrennungsanlage  
Methodisch fehlerhaftes Verkehrsgutachten  
Zusätzlicher Verkehrslärm in Engstellen  
Unzureichende Lärmbeurteilung  
Unwirksamer Bebauungsplan  
Drittenschutz bei unzureichender Erschließung

---

**Gerichtsbescheid der 7. Kammer vom 5. Juli 2023**



Az. RN 7 K 22.1525



**Bayerisches Verwaltungsgericht Regensburg  
Im Namen des Volkes**

In der Verwaltungsstreitsache

\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*

- Kläger -

bevollmächtigt:

\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*

gegen

**Freistaat Bayern**

vertreten durch die Regierung von Niederbayern  
Regierungsplatz 540, 84028 Landshut

- Beklagter -

beigeladen:

\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*

beteiligt:

**Regierung von Niederbayern  
als Vertreter des öffentlichen Interesses**  
Postfach, 84023 Landshut

wegen

immissionsschutzrechtlicher Nachbarklage

erlässt das Bayerische Verwaltungsgericht Regensburg, 7. Kammer, ohne mündliche  
Verhandlung

**am 5. Juli 2023**

folgenden

## **Gerichtsbescheid:**

- I. Der Bescheid des Beklagten vom 8. April 2022 (Az. \*\*\*\*\*) wird aufgehoben.
- II. Der Beklagte trägt die Kosten des Verfahrens.
- III. Der Gerichtsbescheid ist im Kostenpunkt gegen Sicherheitsleistung in Höhe des zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

## **Tatbestand:**

Der Kläger wendet sich gegen eine der Beigeladenen erteilte immissionsschutzrechtliche Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb einer Klärschlammverbrennungsanlage.

Die Stadt \*\*\*\*\* beschloss am 27. April 2020 sowie am 20. Oktober 2021 nach Durchführung eines ergänzenden Verfahrens den Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 171/1 „SO Kläranlagen - Flächen für Anlagen der öffentlichen Ver- und Entsorgung“, bekannt gemacht am 11. November 2021 (im Folgenden: Bebauungsplan Nr. 171/1). Der Bebauungsplan Nr. 171/1 setzt auf einer Gesamtfläche von ca. 15 ha durch Planzeichnung und textliche Festsetzungen drei aneinandergrenzende Sondergebietsflächen „SO1“, „SO2“ und „SO3“ im nordöstlichen Gebiet der Stadt \*\*\*\*\* fest. Für die Sondergebietsflächen wurde die Art der baulichen Nutzung wie folgt festgesetzt:

*„SO1“ - Flächen für Anlagen der öffentlichen Ver- und Entsorgung nach § 11 (2) BauNVO einschließlich Kläranlage mit Klärschlammbehandlung (I. 1.1; II. 1.1)*

*„SO2“ - Flächen für Anlagen der öffentlichen Ver- und Entsorgung nach § 11 (2) BauNVO insbesondere Klärschlammverbrennungsanlage (I. 1.2; II. 1.2)*

*„SO3“ - Flächen für Anlagen der öffentlichen Ver- und Entsorgung nach § 11 (2) BauNVO einschließlich Erweiterungsfläche für Kläranlage mit Klärschlammbehandlung (I. 1.3; II. 1.3)*

Der Bebauungsplan Nr. 171/1 soll den im Jahr 2008 erlassenen Bebauungsplan Nr. 171 „SO Kläranlage - Flächen für Anlagen der öffentlichen Ver- und Entsorgung“ (im Folgenden: Bebauungsplan Nr. 171) ersetzen. Auf dem überplanten Gelände wird seit den 1960er Jahren eine Kläranlage betrieben. Nördlich der Kläranlage befindet sich eine Kartbahn.

Das klägerische Grundstück mit der Fl.Nr. \*\*\*\*\*1 der Gemarkung \*\*\*\*\*) liegt an der für die äußere Erschließung des Plangebiets vorgesehene \*\*\*\*\*straße an und befindet sich ca. 650 m südlich des Plangebiets.

Am 3. Mai 2021 ließ der Kläger einen Normenkontrollantrag zum Bayerischen Verwaltungsgesichtshof gegen den Bebauungsplan Nr. 171/1 der Stadt \*\*\*\*\* stellen (Az. 15 N 21.1291).

Am 25. Mai 2021 beantragte die Beigeladene eine immissionsschutzrechtliche Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb einer Klärschlamm-Monoverbrennungsanlage samt Klärschlamm-trocknungsanlage und Anlagen zur zwischenzeitlichen Lagerung von nicht gefährlichen Abfällen am Standort des „Sondergebietes Kläranlage“, \*\*\*\*\*. Zudem wurden zwei Anträge für die Erteilung einer Befreiung von den Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 171/1 betreffend die Verlegung der Zufahrt nach Süden sowie die Anpflanzung von Bäumen an südöstlicher Grundstücksgrenze eingereicht.

Mit Bescheid vom 8. April 2022 erteilte die Regierung von Niederbayern der Beigeladenen antragsgemäß eine immissionsschutzrechtliche Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb einer Klärschlamm-Monoverbrennungsanlage mit Nebenanlagen zur zeitweiligen Lagerung und zur Trocknung von Klärschlamm auf dem Flurstück \*\*\*\*\*2 der Gemarkung \*\*\*\*\*) und eine wasserrechtliche beschränkte Erlaubnis zur Benutzung des Grundwassers. Dem Bescheid ging ein öffentliches Genehmigungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung voraus. Zur Begründung wird insbesondere zur immissionsschutzfachlichen Beurteilung ausgeführt, dass sich in einem Abstand von bis zu 500 m zum Betriebsgelände keine schutzbedürftigen Gebiete im Sinne der 7.4 der TA Lärm befänden. Eine ergänzend zu den anlagenbezogenen Geräuschen durchzuführende Prüfung bezüglich des durch die geplante Anlage verursachten Verkehrs auf öffentlichen Straßen müsse daher formal nicht erfolgen. Zudem seien im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans von der TÜV Süd Industrie Service GmbH im Bericht (F 17/459- LG) vom 14. Januar 2020 die Verkehrsauswirkungen durch die Gesamtheit aller Nutzungen im Plangebiet betrachtet worden. Demnach seien an den maßgeblichen Immissionsorten (\*\*\*\*\*straße \*\*\*\*\*, \*\*\*\*\*, \*\*\*\*\* und \*\*\*\*\*) die innerhalb des Tagzeitraums anzusetzenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 64 dB(A) für Mischgebiet bzw. 69 dB(A) für Gewerbegebiete durch die im Zusammenhang mit der Gesamtnutzung des Plangebietes stehenden Lkw- und Pkw-Fahrten auf der \*\*\*\*\* deutlich um mindestens 5 dB(A) unterschritten. Zur bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit des Bauvorhabens wird dargelegt, dass sich das Vorhaben im Geltungsbereich eines gültigen Bebauungsplans befinde. Die beantragte Klärschlammverbrennungsanlage liege im Bereich des „SO2“ des Bebauungsplans „SO- Kläranlage - Flächen für Anlagen der öffentlichen Ver- und Entsorgung“ der Stadt \*\*\*\*\*. In diesem „SO2“ seien

Flächen für Anlagen der öffentlichen Ver- und Entsorgung nach § 11 Abs. 2 BauNVO, insbesondere Klärschlammverbrennungsanlagen zulässig. Bezüglich des Befreiungsantrags wegen der Verlegung der Zufahrt nach Süden wird im streitgegenständlichen Bescheid ausgeführt, dass der Bebauungsplan „SO-Kläranlage“ eine Zufahrt zur Klärschlammverbrennungsanlage zentral auf dem Grundstück festsetze. Der Bauwerber habe einen Antrag auf Befreiung von dieser Festsetzung gestellt und beantrage eine Zufahrt im Süden des Grundstücks. Die Zufahrtssituation auf das Grundstück werde nicht als Grundzug der Planung angesehen. Die Abweichung sei städtebaulich vertretbar und unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar. Daher werde davon ausgegangen, dass diese Befreiung erteilt werden könne.

Der Genehmigungsbescheid vom 8. April 2022 wurde am 14. April 2022 u.a. im \*\*\*\*\* Tagblatt, im Amtsblatt der Regierung von Niederbayern, auf der Internetseite der Regierung und im UVP-Portal öffentlich bekannt gemacht.

Gegen diesen Bescheid hat der Kläger am 2. Juni 2022 Klage zum Verwaltungsgericht Regensburg erheben lassen. Zur Begründung wird im Wesentlichen vorgetragen, dass die immissionsschutzrechtliche Genehmigung rechtswidrig und der Kläger durch die Genehmigung in seinen Rechten verletzt sei. Es mangle an einer bauplanungsrechtlichen Grundlage, da der Bayerische Verwaltungsgerichtshof durch Urteil vom 3. August 2022 im Normenkontrollverfahren (Az. 15 N 21.1291) den Bebauungsplan „SO-Kläranlage“ für unwirksam erklärt habe. Grundlage für die immissionsschutzrechtliche Genehmigung seien Verkehrsgutachten gewesen, die der Beklagte für das Genehmigungsverfahren unverändert aus dem Bauleitplanungsverfahren übernommen habe. Gerade diese Verkehrsgutachten hätten sich jedoch als ungenügend erwiesen. So seien beispielsweise die vom Vorhaben ausgelösten engstellen- /wartebedingten Anhalte- und Beschleunigungsvorgänge weder im Verkehrsgutachten noch im Lärmgutachten ermittelt, bewertet und berücksichtigt worden. Auch mögliche transportbedingte Geruchsemissionen gerade in Bezug auf den durch das hiesige Vorhaben ausgelösten An- und Abfahrtsverkehr hätten eine unzureichende Würdigung erfahren. Nachbarschützende Auflagen bei derartigen Geruchsemissionen seien vorliegend nicht verfügt worden. Zudem werde durch den Beklagten verkannt, dass es sich bei der \*\*\*\*\*straße, an der der Kläger anliegt, um einen Radius von 500 m um das Betriebsgelände ankomme. Es mache tatsächlich wie rechtlich keinen Unterschied, ob bei einer einzigen Erschließungsstraße ein anliegendes Gebäude 300 m oder 600 m von dem Betriebsgelände entfernt liege, wenn aller Verkehr vom Betriebsgelände ausschließlich über diese Erschließungsanlage abgewickelt werde. Überhaupt fehle es an einer ordnungsgemäßen äußeren Erschließung des Betriebsgeländes. Dadurch sei der Kläger in seinen Rechten verletzt, weil gerade im Bereich seines Grundstücks eine Engstelle bestehe, an der keine Begegnung des Zu- und Abfahrtsverkehrs möglich sei.

Im Übrigen sei der Kläger durch die verkehrliche Verschlechterung der Erschließungssituation seines Grundstücks durch die vorhabenbedingte Überlastung der \*\*\*\*\*straße in seinen Rechten verletzt.

Der Kläger beantragt sinngemäß,

den Bescheid der Regierung von Niederbayern vom 8. April 2022 (Az. \*\*\*\*\*) aufzuheben.

Mit Urteil vom 3. August 2022 im Verfahren 15 N 21.1291 hat der Bayerische Verwaltungsgesichtshof den am 11. November 2021 erneut bekannt gemachten Bebauungsplan Nr. 171/1 der Stadt \*\*\*\*\* für unwirksam erklärt. Die angegriffene Planung leide an einem beachtlichen Ermittlungs- und Bewertungsdefizit, da die Stadt \*\*\*\*\* für die Prognose des planungsbedingt zunehmenden Verkehrs auf der \*\*\*\*\*straße neben dem Istzustand des Verkehrs auf den zusätzlichen Verkehr bei Umsetzung der konkret geplanten Klärschlammverbrennungsanlage abgestellt habe, ohne zu berücksichtigen, dass der angegriffene Bebauungsplan neben im Plangebiet bestehenden Nutzungen und der genehmigten Klärschlammverbrennungsanlage weitere Nutzungsmöglichkeiten eröffne, die mit nicht unerheblichem Zusatzverkehr einhergehen könnten. Der Verkehrsprognose fehle es an Plausibilität, weil durch den Bebauungsplan eröffnete Nutzungsmöglichkeiten mit ggf. zusätzlicher (abwägungsrelevanter) Verkehrsbelastung von vornherein nicht berücksichtigt worden seien. Im Übrigen wird auf den Inhalt der Entscheidung verwiesen.

Die Regierung von Niederbayern führt ohne einen Antrag zu stellen Folgendes aus: Aufgrund des Urteils des Bayerischen Verwaltungsgesichtshofs vom 3. August 2022 sei dem streitgegenständlichen Bescheid die bauplanungsrechtliche Grundlage entzogen worden. Zum aktuellen Zeitpunkt stehe die immissionsschutzrechtliche Genehmigung nicht im Einklang mit den bauplanungsrechtlichen Vorschriften gem. § 6 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG und sei rechtswidrig. Aufgrund der Unwirksamkeit des Bebauungsplans Nr. 171/1 gelte der Bebauungsplan der Stadt \*\*\*\*\* Nr. 171 aus 2008 unverändert fort. Nur wenn eine Gemeinde im Textteil des neuen Bebauungsplans einen selbstständigen Aufhebungsbeschluss für den alten Bebauungsplan verankert hätte, gelte der alte Bebauungsplan nicht fort. Die unter Ziffer 0. des für unwirksam erklärten Bebauungsplans Nr. 171/1 enthaltene Festsetzung stelle jedoch keinen selbstständigen Aufhebungsbeschluss dar. Die streitgegenständliche Klärschlammverbrennungsanlage sei daher bauplanungsrechtlich nicht zulässig. Die Anlage sei eine eigenständige Anlage der öffentlichen Abfallverwertung und könne nicht der Kläranlage der Stadt \*\*\*\*\* funktional zugeordnet werden. Auch in Bezug auf Lärmemissionen und Verkehrsaufkommen sei die Klärschlammverbrennungsanlage nicht mit dem alten Bebauungsplan aus 2008 vereinbar.

Mit Schreiben vom 6. Juni 2022 beantragte die Beigeladene, dass die Regierung von Niederbayern die streitgegenständliche immissionsschutzrechtliche Genehmigung vom 8. April 2022 für sofort vollziehbar erkläre. Die Regierung von Niederbayern lehnte den Antrag auf Anordnung der sofortigen Vollziehung mit Bescheid vom 20. Oktober 2022 ab.

Der Bau- und Planungsausschuss der Stadt \*\*\*\*\* hat am 29. September 2022 beschlossen, für den für unwirksam erklärten Bebauungsplan Nr. 171/1 ein ergänzendes Verfahren nach § 214 Abs. 4 BauGB durchzuführen. Die Verwaltung wurde beauftragt, die dafür notwendigen Begutachtungen insbesondere zur Verkehrsentwicklung sowie den Lärmimmissionen für die Anlieger zu veranlassen.

Die Beigeladene hat sich schriftsätzlich nicht zur Sach- und Rechtslage geäußert und keinen Antrag gestellt.

Mit Schreiben vom 10. November 2022 wurden die Beteiligten zu einer Entscheidung durch Gerichtsbescheid gehört. Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die Gerichtsakte und die vorgelegte Behördenakte verwiesen.

### **Entscheidungsgründe:**

Über die Klage kann ohne mündliche Verhandlung durch Gerichtsbescheid nach § 84 Abs. 1 Satz 1 VwGO entschieden werden, weil die Sache keine besonderen Schwierigkeiten tatsächlicher oder rechtlicher Art aufweist und der entscheidungserhebliche Sachverhalt geklärt ist.

Die Beteiligten wurden gem. § 84 Abs. 1 Satz 2 VwGO zur Entscheidung durch Gerichtsbescheid mit gerichtlichem Schreiben vom 10. November 2022 angehört.

Die zulässige Klage hat in der Sache Erfolg. Die der Beigeladenen erteilte immissionsschutzrechtliche Genehmigung vom 8. April 2022 ist rechtswidrig und verletzt den Kläger in seinen Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

- I. Die zulässige Klage ist begründet, da die der Beigeladenen erteilte immissionsschutzrechtliche Genehmigung vom 8. April 2022 rechtswidrig ist und den Kläger in seinen Rechten verletzt (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).



Die angefochtene immissionsschutzrechtliche Genehmigung ist wegen Verletzung drittschützender Normen aufzuheben. Durch die Genehmigung ist nicht sichergestellt, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen am Wohnhaus des Klägers durch An- und Abfahrten vom und zum Betriebsgelände hervorgerufen werden können, § 6 Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG.

Gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG sind genehmigungsbedürftige Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen (§ 3 Abs. 1 BImSchG) und sonstige Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit und die Nachbarschaft nicht hervorgerufen werden können. Die Einhaltung der Schutzpflicht des § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG ist sichergestellt ist, wenn schädliche Umwelteinwirkungen, Nachteile oder Belästigungen mit hinreichender, dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz entsprechender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen sind. Hiervon ist hinsichtlich Lärm auszugehen, wenn die von der verfahrensgegenständlichen Anlage zu erwartenden Geräuschemissionen die in allgemeinen Verwaltungsvorschriften geregelten Immissionswerte nicht überschreiten. Kann die Einhaltung der geltenden Immissionswerte nicht festgestellt werden, geht die hierüber bestehende Ungewissheit bzw. das darin liegende Risiko zulasten des Betreibers und der Genehmigungsbehörde (BVerwG Urt. v. 17.2.1978 – 1 C 102/76, BeckRS 1978, 108570).

In der Regel ist im Hinblick auf Lärmimmissionen dann nicht von schädlichen Umwelteinwirkungen auszugehen, wenn die Immissionsrichtwerte der TA Lärm bzw. die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) eingehalten werden. Die TA Lärm in ihrer Fassung vom 26. August 1998 (GMBl. S. 503) ist gem. § 48 BImSchG nach Anhörung der beteiligten Kreise als Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz erlassen worden. Die TA Lärm stellt eine normkonkretisierende Verwaltungsvorschrift dar. Ihr kommt, soweit sie für Geräusche den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen konkretisiert, grundsätzlich eine im gerichtlichen Verfahren zu beachtende Bindungswirkung zu (vgl. BVerwG, U. v. 29.11.2012 – 4 C 8.11 – juris Rn. 18 m.w.N.; BayVGh, B. v. 23.1.2018 – 15 CS 17.2575 – juris Rn. 23). Die Zumutbarkeitsschwelle, ab welcher Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm nicht mehr zu dulden und deshalb für Nachbarn rechtswidrig sind, orientiert sich am Maßstab der § 3 Abs. 1, § 41 Abs. 1, § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG i.V.m. der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung -16. BImSchV vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert am 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334)).

1. Entgegen der Auffassung des Beklagten ist nicht ausgeschlossen, dass der Verkehrslärm in der \*\*\*\*\*straße der geplanten Anlage zuzurechnen ist und die Zumutbarkeitsschwelle von Lärmimmissionen überschritten ist. Der Beklagte hat hinsichtlich der Frage, ob der Kläger schäd-

lichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm ausgesetzt ist, rechtsfehlerhaft den Anwendungsbereich der TA Lärm verneint und es deshalb unterlassen weitergehende schalltechnische Untersuchungen im Bereich des klägerischen Grundstücks durchzuführen.

Der Beklagte ist der Auffassung, dass es sich bei dem Verkehrslärm auf der \*\*\*\*\*straße nicht um betriebsbedingten Lärm handelt, da sich der maßgebliche Immissionsort (\*\*\*\*\*straße \*\*\*\*\*) in einem Abstand von über 500 m vom Betriebsgelände entfernt befindet. Hiervon ausgehend verneinte der Beklagte den Anwendungsbereich der TA Lärm, weshalb keine schalltechnische Untersuchung im Bereich des klägerischen Grundstücks durchgeführt wurde.

Dieser Rechtsauffassung ist nicht zu folgen. Zwar sind betriebsbezogene Fahrgeräusche auf öffentlichen Verkehrswegen grundsätzlich nicht nach der TA Lärm zu beurteilen (Feldhaus/Schenk/Tegeder in: 219. AL - Immissionsschutz, September 2021, Nr. 7 TA Lärm Rn. 35). Etwas anderes gilt jedoch dann, wenn die Voraussetzungen der Nr. 7.4 Abs. 2 TA Lärm vorliegen.

Nach dieser Vorschrift sollen Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen in einem Abstand von bis zu 500 m von dem Betriebsgrundstück in Gebieten nach Nr. 6.1 Buchstaben c bis f TA Lärm durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich vermindert werden, soweit sie den Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht rechnerisch um mindestens 3 dB(A) erhöhen, keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist und die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erstmals oder weitergehend überschritten werden.

Die Regelung der Nr. 7.4 Abs. 2 TA Lärm konkretisiert die in der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung gewonnene Erkenntnis, „dass auch der unter Inanspruchnahme einer öffentlichen Straße abgewinkelte Zu- und Abgangsverkehr der Anlage, durch deren Nutzung er ausgelöst wird, zuzurechnen ist, sofern er sich innerhalb eines räumlich überschaubaren Bereichs bewegt und vom übrigen Straßenverkehr unterscheidbar ist (BVerwG, U.v. 27.8.1998, UPR 99, 68, 71; vgl. auch BVerwG, Beschluss vom 23. 7. 1992 – 7 B 103.92 – und U.v. 7.5.1996, BVerwGE 101, 157 = DVBl. 96, 1192 = NVwZ 97, 276; OVG Bremen, U.v. 15.4.1993, UPR 93, 353; VGH Mannheim, B.v. 5.3.1996, NVwZ 97, 401, und U.v. 27.6.2002, NVwZ-RR 03, 745, 750; OVG Münster, U.v. 6.1.1989, BauR 90, 67).

Straßenverkehrslärm durch An- und Abfahrtsverkehr außerhalb des Betriebsgrundstücks ist einer nach § 4 BImSchG genehmigungsbedürftigen Anlage zuzurechnen, wenn die Voraussetzungen des Nr. 7.4 Abs. 2 TA Lärm kumulativ vorliegen. Rechtsfolge ist, dass der Verkehrslärm durch organisatorische Maßnahmen zu vermindern ist. Unterbleiben solche Maßnahmen, obwohl sie gegenüber dem Anlagenbetreiber verhältnismäßig sind, liegt ein Verstoß

gegen Nachbarrechte vor (Feldhaus/Schenk/Tegeder in: 225. AL - Immissionsschutz, Dezember 2022, Nr. 7 TA Lärm Rn. 51).

- a) Der Beklagte ist unzutreffend davon ausgegangen, dass der durch den An- und Abfahrtsverkehr verursachte Verkehrslärm in der \*\*\*\*\*straße der streitgegenständlichen Anlage deshalb nicht zuzurechnen ist, weil der Abstand zwischen der Anlage und dem klägerischen Wohnhaus über 500 m beträgt.

Eine Zurechnung der Verkehrsgeräusche auf öffentlichen Verkehrsflächen erfolgt nur in einem Abstand von bis zu 500 m vom Betriebsgrundstück. Durch den 500 m-Abstand wird konkretisiert, inwieweit im Regelfall noch ein räumlicher Zusammenhang mit den Verkehrsgeräuschen und dem Betrieb der Anlage gegeben ist. Der 500 m-Abstand stellt keine strikte Grenze dar. Vielmehr können in atypischen Ausnahmefällen bei einer Überschreitung eines Abstands von 500 m Verkehrsgeräusche der Anlage zuzurechnen sein, sofern ein funktionaler Zusammenhang mit dem Betrieb der Anlage gegeben ist. Dann kann eine Sonderfallprüfung nach Nr. 3.2.2 TA Lärm erforderlich sein (Landmann/Rohmer UmweltR/Hansmann, 99. EL September 2022, TA Lärm 7 Rn. 48, 51; Feldhaus/Schenk/Tegeder in: 219. AL - Immissionsschutz, September 2021, Nr. 7 TA Lärm Rn. 45).

Ein solcher atypischer Fall liegt vor. Die \*\*\*\*\*straße stellt die einzige Erschließungsmöglichkeit zur geplanten Klärschlammverbrennungsanlage dar. Es besteht ein funktionaler Zusammenhang zwischen dem Betrieb der Anlage und dem An- und Abfahrtsverkehr, da nach der Betriebsbeschreibung die Klärschlammverbrennungsanlage dazu dient, angelieferte Klärschlämme anzunehmen, kurzzeitig zwischenzulagern und anschließend thermisch zu verwerten (vgl. Kurzbeschreibung des Vorhabens vom 18.6.2021, S. 16). Die Anlieferung der Klärschlämme erfolgt notwendigerweise über die \*\*\*\*\*straße als Zufahrtsstraße. Die \*\*\*\*\*straße hat keine Verbindungsfunktion für den örtlichen oder gar überörtlichen Verkehr, da die \*\*\*\*\*straße im Plangebiet des Bebauungsplans Nr.171/1 der Stadt \*\*\*\*\* endet. Die Straße dient daher überwiegend der Abwicklung des Anliegerverkehrs.

- b) Der maßgebliche Immissionsort, das klägerischen Wohnhaus, findet sich auch in einem schutzbedürftigen Gebiet im Sinne der Nr. 7.4. der TA Lärm.

Eine Berücksichtigung des Verkehrslärms setzt nach Nr. 7.4. Abs. 2 1. Anstrich TA Lärm weiter voraus, dass die Geräusche auf Gebiete nach Nr. 6.1 c) – f) TA Lärm einwirken.

Diese Voraussetzung ist offensichtlich erfüllt, da sich nach Auffassung des Gerichts das klägerische Grundstück in der \*\*\*\*\*straße \*\*\*\*\* in einem Mischgebiet gem. Nr. 6.1 d) TA Lärm befindet. Hiervon gehen auch die Beteiligten übereinstimmend aus.

c) Der Beklagte hat die weiteren Voraussetzungen des Nr. 7.4. TA Lärm nicht geprüft und deshalb weder den anlagenbezogenen Verkehrsanteil bestimmt noch den Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche in der \*\*\*\*\*straße ermittelt.

aa) Eine Zurechnung des Verkehrslärms zum streitgegenständlichen Vorhaben setzt weiterhin voraus, dass der vorhandene Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche am Tag oder während der Nacht rechnerisch um mindestens 3 dB(A) erhöht ist, keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist und die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erstmals oder weitergehend überschritten werden. Die Berechnung des Beurteilungspegels richtet sich gem. Nr. 7.4. Abs. 3 und 4 TA Lärm nach der 16. BImSchV.

Eine Vermischung mit dem übrigen Verkehr ist in der Regel dann gegeben, wenn das anlagenbedingte Verkehrsaufkommen die Verkehrsströme auf öffentlichen Verkehrswegen nicht mehr erkennbar beeinflusst (Feldhaus/Schenk/Tegeeder in: 219. AL - Immissionsschutz, September 2021, Nr. 7 TA Lärm Rn. 49). Eine Vermischung liegt insbesondere vor, wenn sich das Verkehrsnetz in kurzer Entfernung von der Anlage verzweigt und nicht zu prognostizieren ist, welchen Weg die Fahrzeuge nehmen (VGH BW, B.v. 20.10.2020 - 5 S 1819/20). Die Vermischung kann dabei frühestens an der nächsten Kreuzung ab dem Zufahrts- und Abfahrtsbereich des Betriebsgrundstücks eintreten und ist abgeschlossen, wenn das anlagenbedingte Verkehrsaufkommen nicht mehr erkennbar in Erscheinung tritt. Ob und wann das anzunehmen ist, hängt von den konkreten Umständen des Einzelfalls ab, insbesondere von der Zusammensetzung des Verkehrs und seiner Verteilung über die verschiedenen Tageszeiten. (Landmann/Rohmer UmweltR/Hansmann, 100. EL Januar 2023, TA Lärm 7 Rn. 54).

Nach diesen Maßstäben ist bereits unklar, wie hoch der anlagenbezogene Verkehrsanteil in der \*\*\*\*\*straße ist. Zwar spricht einiges dafür, dass am Wohnort des Klägers Verkehrslärm einwirkt, der überwiegend durch An- und Abfahrten zur und von der Klärschlammverbrennungsanlage verursacht wird. Gleichwohl hätte die Genehmigungsbehörde den tatsächlichen Verkehrsanteil im Rahmen einer selbständigen Prüfung ermitteln müssen, da zusätzlich mit Anliegerverkehr der Kläranlage und der Kartbahn zu rechnen ist. Eine solche Prüfung ist jedoch unterblieben. Auch das Verkehrsgutachten aus 2018 gibt keinen Aufschluss darüber, da lediglich eine Zählung des Verkehrsaufkommens durchgeführt wurde. Es wurde hingegen nicht ermittelt, welcher Verkehrsanteil der vorhandenen Kläranlage und der Kartbahn zuzurechnen ist.

bb) Darüber hinaus ist der Beklagte davon ausgegangen, dass der innerhalb des Tagzeitraums anzusetzende Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV in Höhe von 64 dB(A) für Mischgebiet durch die im Zusammenhang mit der Gesamtnutzung des Plangebietes stehenden Lkw- und

Pkw-Fahrten in der \*\*\*\*\*straße deutlich um mindestens 5 dB(A) unterschritten wird. Diese immissionsschutzrechtliche Beurteilung beruht auf dem Lärmgutachten der TÜV SÜD Industrie Service GmbH vom 27. Mai 2021 (F20/418-LG), nach dem am klägerischen Immissionsort in der \*\*\*\*\*straße \*\*\*\*\* ein Beurteilungspegel von 59 dB(A) ermittelt wurde.

Das Lärmgutachten der TÜV SÜD Industrie Service GmbH vom 27. Mai 2021 (F20/418-LG) ist jedoch methodisch nicht sachgerecht und führt zu nicht nachvollziehbar abgeleiteten Ergebnissen.

Das Lärmgutachten (F20/418-LG) verweist hinsichtlich der Ausgangsdaten auf zwei weitere Gutachten, die im Rahmen der Bauleitplanung für den Bebauungsplan Nr. 171/1 erstellt wurden. Es handelt sich hierbei um die schalltechnische Untersuchung der TÜV SÜD Industrie Service GmbH vom 14. Januar 2020 (F17/459-LG) sowie um „verkehrliche Stellungnahmen der Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr GmbH vom 24.09.2018 und 24.10.2018 zum Verkehr auf der \*\*\*\*\*straße“ (im Folgenden: Verkehrsgutachten).

Im Verkehrsgutachten werden das vorhandene Verkehrsaufkommen (Ist-Zustand 2018) sowie das künftige Verkehrsaufkommen in der \*\*\*\*\*straße \*\*\*\*\*/\*\*\*\*\* wie folgt angegeben:

	Pkw-Verkehr	Liefer- verkehr	Schwer- verkehr	Gesamt- verkehr Kfz	Nachtverkehr Kfz Gesamt	Schwerver- kehr-Anteil Nacht
Bestand 2018	315-320	30-35	130	480	25	8 %
Planung	325-330	40-45	190	560	30	10 %

Zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens (Ist-Zustand 2018) wurden Verkehrszählungen am 6. September 2018 (innerhalb der Sommerferien) sowie am 27. September 2018 im Zeitraum von 5:00 Uhr bis 19:00 Uhr durchgeführt.

Für die weitere Betrachtung wurde das am 27. September 2018 ermittelte Verkehrsaufkommen als Datenbasis für einen Werktag im Worst-Case herangezogen (vgl. Verkehrsgutachten Seite 1-2).

Für die Berechnung der künftigen Verkehrsentwicklung wurde - entsprechend den Antragsunterlagen der Beigeladenen - mit einem zusätzlichen täglichen Verkehrsaufkommen von 30 Fahrtenpaaren im Schwerverkehr (60 Lkw-Fahrten/ 24 h) gerechnet. Zusätzlich wurde weiterer

Pkw-Verkehr der 10 zusätzlich täglich anwesenden Mitarbeiter (20 Pkw-fahrten/ 24 h) zugrunde gelegt.

Im Lärmgutachten vom 14. Januar 2020 (F17/459-LG) wurden hingegen folgende Verkehrsbelastungen zugrunde gelegt:

	Pkw-Verkehr	Lieferverkehr	Schwerverkehr	Gesamtverkehr Kfz	Nachtverkehr Kfz Gesamt	Schwerverkehr-Anteil Nacht
Bestand 2018	255	30	135	420	20	5 %
Planung	265	40	195	500	25	8 %

Die im Lärmgutachten vom 14. Januar 2020 (F17/459-LG) zugrunde gelegten Verkehrsbewegungen liegen demnach hinter der ermittelten Verkehrsbelastung des Verkehrsgutachtens zurück.

Unabhängig davon erweist sich das prognostizierte Verkehrsaufkommen, das der Verkehrslärberechnung zugrunde gelegt wurde, in Gänze als nicht tragfähig.

Nach ständiger Rechtsprechung unterliegen Verkehrsprognosen nur eingeschränkter gerichtlicher Kontrolle. Eine Prognose ist dann nicht zu beanstanden, wenn sie nach einer geeigneten Methode durchgeführt wurde, der ihr zugrundeliegende Sachverhalt zutreffend ermittelt und das Ergebnis einleuchtend begründet ist (vgl. nur BVerwG, Beschl. v. 17.12.2019 – 4 B 53/17, BeckRS 2019, 37741 Rn. 36 mwN).

Diesen Maßgaben wird das Verkehrsgutachten nicht gerecht. Die Prognoseergebnisse beruhen auf Verkehrszählungen vom 6. September 2018 und 27. September 2018 im Zeitraum von 5:00 bis 19:00 Uhr.

Verkehrszählungen sollen grundsätzlich an 2 Tagen außerhalb von Feiertagen und Ferientagen erfolgen. Dadurch soll gewährleistet werden, dass an den Zähltagen weitestgehend normale Verkehrsverhältnisse herrschen (vgl. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Straßenverkehrszählung 2015 – Methodik der manuellen Zählungen, Verkehrstechnik Heft V 326, März 2020).

Zwar wird im Lärmgutachten ausgeführt, dass die ermittelten Verkehrsbelastungen am 27. September 2018 ca. 12 % höher als am Ferientag, dem 6. September 2018, waren. Aus diesem Grund wurde für die weiteren Berechnungen der künftigen Verkehrsentwicklung lediglich das Verkehrsaufkommen am 27. September 2018 und nicht das niedrige Verkehrsaufkommen vom 6. September 2018 berücksichtigt.

Allerdings führt dies dazu, dass der Berechnung nunmehr lediglich das Verkehrsaufkommen eines Zähltages statt der empfohlenen zwei Zähltage zugrunde gelegt wurde.

Selbst wenn dies methodisch nicht zu beanstanden wäre, ist die Berechnung des hochgerechneten Verkehrsaufkommens im Bereich der \*\*\*\*\*straße nicht plausibel.

Die Verkehrszählung am 27. September 2018 ergab nördlich der Einmündung der \*\*\*\*\*straße in die S\*\*\*\*\* Straße eine Querschnittsbelastung von insgesamt 713 Kfz-Fahrten mit einem Schwerverkehrsanteil von 137 Fahrten innerhalb von 14 Stunden (Verkehrszählung im Zeitraum von 5:00 bis 19:00 Uhr).

Nördlich der Bebauung in Höhe des Ortsschildes wurden insgesamt 413 Kfz-Fahrten mit einem Schwerverkehrsanteil von 115 Fahrten innerhalb von 14 Stunden (Verkehrszählung im Zeitraum von 5:00 bis 19:00 Uhr) ermittelt. Ausgehend von diesem erfassten Verkehrsaufkommen wird das gesamte Verkehrsaufkommen auf einen Zeitraum von 24 Stunden hochgerechnet. Nach den Ausführungen des Verkehrsgutachtens ergibt dies:

Ort	Anzahl Fahrten
Nördlich der Einmündung der *****straße in die S***** Straße	780 Kfz-Fahrten mit einem Schwerverkehrsanteil von 140-150 Fahrten
Nördlich der Bebauung in Höhe des Ortsschildes	450 Kfz-Fahrten mit einem Schwerverkehrsanteil von 120 Fahrten

Unbegründet und nicht nachvollziehbar ist, welche Hochrechnungsmethodik angewandt wurde, um die Kfz-Fahrten bzw. den Schwerverkehrsanteil von 14 h auf 24 h zu berechnen. Unklar ist auch, ob und wie die Betriebszeiten der Klärschlammverbrennungsanlage (antragsgemäß Montag bis Freitag von 6:00 bis 22:00 Uhr) berücksichtigt wurden, da die Verkehrszählung abweichend von den Betriebszeiten im Zeitraum von 5:00 bis 19:00 Uhr erfolgte.

Nach alledem genügt die zugrunde gelegte Verkehrsprognose nicht den oben genannten Maßstäben. Da das Verkehrsgutachten methodisch fehlerhaft ist, setzen sich diese methodischen Mängel in der Lärmprognose fort.

Darüber hinaus erweist sich das Lärmgutachten der TÜV SÜD Industrie Service GmbH vom 27. Mai 2021 (F20/418-LG) auch deshalb als methodisch fehlerhaft, weil die örtlichen Besonderheiten der \*\*\*\*\*straße gänzlich unberücksichtigt blieben.

Die im bebauten Bereich der \*\*\*\*\*straße zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auf 30 km/h beschränkt. Die \*\*\*\*\*straße ist zwischen den anliegenden Gebäuden und Zäunen asphaltiert. Gehwege sind nicht vorhanden. Die vorhandenen Straßenbreiten schwanken. Begegnungsverkehr ist nicht in allen Bereichen möglich. Das klägerische Grundstück befindet sich an der engsten Stelle der \*\*\*\*\*straße. An dieser Engstelle beträgt die lichte Breite 5,55 m, was einer Breite des Verkehrsraums von 4,55 m entspricht. Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) ist einer Breite von 4,55 m für einen Begegnungsverkehr von Pkw/Pkw bei verminderter Geschwindigkeit noch ausreichend. Ein Begegnungsverkehr zwischen Lkw und Radfahrern ist hingegen nach diesen Richtlinien (RASt 06) unzureichend, ein Begegnungsverkehr von Lkw/Lkw unmöglich. Die Sichtverhältnisse sind im Bereich der ca. 70 m langen Engstelle eingeschränkt (vgl. Verkehrsgutachten, S. 3-8).

Zum für die Entscheidung maßgeblichen Zeitpunkt des Bescheidserlasses sind in der \*\*\*\*\*straße weder eine Engstellenbeschilderung (Zeichen 120 StVO) noch eine Regelung zu Vorrang oder Wartegeboten bei Gegenverkehr (Zeichen 208 und 308 StVO) vorhanden. Im Verkehrsgutachten wurden zusätzlich Verkehrszeichen im Bereich der Engstelle lediglich empfohlen.

Weder im Lärmgutachten der TÜV SÜD Industrie Service GmbH vom 27. Mai 2021 (F20/418-LG) noch in der schalltechnischen Untersuchung der TÜV SÜD Industrie Service GmbH vom 14. Januar 2020 (F17/459-LG) wurde ermittelt, welcher zusätzliche Lärm im Bereich der Engstelle, insbesondere durch Rangier- und Rückfahrten bei Begegnungsverkehr von Lkw/Lkw sowie akustischem Rückfahr-Warnsignal der Lkw entsteht.

2. Auch sonst ist nicht sichergestellt, dass schädliche Umwelteinwirkungen gem. § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG am Wohnhaus des Klägers nicht hervorgerufen werden können.

Der streitgegenständliche Bescheid enthält nur Nebenbestimmungen zur Lärminderung der Geräuschemissionen während der Bauphase und beim Betrieb der Anlage. Diese Nebenbestimmungen sind lediglich auf das Betriebsgelände beschränkt und umfassen keine Maßnahmen bezüglich der \*\*\*\*\*straße.



II. Nach alledem ist die immissionsschutzrechtliche Genehmigung vom 8. April 2022 rechtswidrig und verletzt den Kläger in seinen Rechten. Dies führt zur Aufhebung des streitgegenständlichen Bescheids und nicht (nur) zur Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit.

Gemäß § 7 Abs. 5 Satz 1 UmwRG führt eine Verletzung materieller Rechtsvorschriften nur dann zur Aufhebung der Entscheidung nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 2b oder 5 UmwRG, wenn sie nicht durch Entscheidungsergänzung oder ein ergänzendes Verfahren behoben werden kann. § 7 Abs. 5 Satz 1 UmwRG regelt damit die Folgen eines Rechtsverstößes abweichend von § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO. Kann in einem ergänzenden Verfahren ein Rechtsfehler behoben werden, so sieht das Gericht von der Aufhebung des Bescheids ab und stellt nur fest, dass dieser rechtswidrig und nicht vollziehbar ist. Während dieses Schwebezustands besteht die Möglichkeit, den Fehler im ergänzenden Verfahren zu beheben. (BVerwG, U.v. 29.5.2018 - 7 C 18.17 -, NVwZ 2018, 1734 Rn. 30 f.).

1. Die Anwendbarkeit des Umweltrechtsbehelfs-Gesetzes ist gem. § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 a) UmwRG i.V.m. § 5 Abs. 1 UVPG i.V.m. Anlage 1 Nr. 8.1.1.3 Spalte 2 zum UVPG sowie gem. § 1 Abs. 1 Satz Nr. 2 UmwRG i.V.m. Anlage 1 Nr. 8.1.1.3 zur 4. BlmschV i.V.m Nr. 5.2 a) des Anhangs I der IE-RL eröffnet.
2. Eine Ergänzung der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung gem. § 7 Abs. 5 Satz 1 Alt. 1 UmwRG kommt nicht in Betracht.

Eine Entscheidungsergänzung kommt nur dann in Betracht, wenn die Identität des Vorhabens nicht angetastet wird und die Behebung des Mangels nicht von vornherein ausgeschlossen ist. Eine Ergänzung der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung scheidet jedoch aus, wenn durch eine Entscheidungsergänzung die Genehmigung nicht rechtmäßig wird, da sie noch an anderen, nicht behebbaren Fehlern leidet (vgl. Happ in Eyermann, VwGO, 15. Aufl. 2019, § 4 UmwRG Rn. 17 u. § 7 UmwRG Rn. 10 m.w.N.). Für den Bereich des Immissionsschutzrechts wird einer Entscheidungsergänzung nach § 7 Abs. 5 Satz 1 Alt. 1 UmwRG in der Literatur kein bzw. nur ein marginaler Anwendungsbereich zugesprochen (vgl. etwa Fellenberg/Schiller in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, § 7 UmwRG Rn. 92; Seibert, NVwZ 2018, 97/99). Denn im Planfeststellungsrecht sei die Konstellation einer Planergänzung dadurch charakterisiert, dass die Planung nicht zu beanstanden sei und damit sicher feststehe, dass das durch den Planfeststellungsbeschluss festgestellte Vorhaben verwirklicht werden dürfe. Dieser Ansatz, dem die planungsrechtliche Unterscheidung von Abwägungsergebnis und Abwägungsvorgang zugrunde liege, lasse sich nicht auf das Immissionsschutzrecht übertragen,

weil, anders als im Planfeststellungsrecht, eine Vorhabenzulassung grundsätzlich voraussetze, dass alle öffentlich-rechtlichen Vorschriften eingehalten seien (Seibert, NVwZ 2018, 97/99).

Nach diesen Maßstäben scheidet eine Entscheidungsergänzung gem. § 7 Abs. 5 Satz 1 UmwRG aus. Aufgrund der dargelegten unzureichenden Verkehrs- und Lärmermittlung besteht Ungewissheit darüber, ob die Voraussetzungen der Nr. 7.4. TA Lärm vorliegen. Falls ja, hätte dies zur Folge, dass die Genehmigungsbehörde organisatorische Maßnahmen zur Lärmminde- rung nach pflichtgemäßem Ermessen anordnen müsste. Mangels Sachverhaltsermittlung ist unklar, durch welche konkreten organisatorischen Maßnahmen sichergestellt werden kann, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen am Wohnhaus des Klägers hervorgerufen wer- den. Es ist daher offen, ob und durch welche konkreten Maßnahmen der materielle Fehler behoben werden kann (vgl. BVerwG, U.v. 12.8.2009 – 9 A 64.07 -, BVerwGE 134, 308 Rn. 95; OVG Münster, U.v. 28.4.2016 – 11 D 33/13.AK, Rn. 144 ff., juris; Stür, DVBl. 1997, 326, 331; s. a. Seibert, NVwZ 2018, 97, 99).

3. Schließlich scheidet auch ein ergänzendes Verfahren zur Fehlerhebung gem. § 7 Abs. 5 Satz 1 Alt. 2 UmwRG aus.

Eine Fehlerbehebung im Rahmen eines ergänzenden Verfahrens setzt voraus, dass sich der Mangel in absehbarer Zeit beseitigen lässt. Wenn im Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung feststeht, dass eine Beseitigung des Mangels aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen auf unabsehbare Zeit nicht in Betracht kommt, steht dem Vorhaben ein unüberwindliches Hinder- nis entgegen, das der Fehlerbehebung in einem ergänzenden Verfahren keinen Raum mehr ließe (BayVGH, B.v. 7.2.2023 – 22 CS 22.1908 –, juris).

Die immissionsschutzrechtliche Genehmigung vom 8. April 2022 leidet an weiteren materiellen Fehlern, die auf absehbare Zeit nicht beseitigt werden können. Der immissionsschutzrechtli- chen Genehmigung vom 8. April 2022 liegt ein unwirksamer Bebauungsplan zugrunde (vgl. BayVGH, U.v. 3.8.2022 – 15 N 21.1291 – juris). Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat in dem Urteil vom 3. August 2022 ausgeführt, dass der der immissionsschutzrechtlichen Geneh- migung zugrunde liegende Bebauungsplan unter Verstoß gegen § 2 Abs. 3 BauGB an einem beachtlichen Ermittlung-und Bewertungsdefizit leidet (§ 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, § 215 BauGB). Die Stadt \*\*\*\*\* hat nicht nur eine mangelhafte Verkehrslärmprognose zugrunde gelegt, son- dern im Rahmen der Verkehrsprognose weitere von den Festsetzung des Bebauungsplans abgedeckte Nutzungen unberücksichtigt gelassen.

Zwar können im Rahmen eines ergänzenden Verfahrens auch Mängel ausgeräumt werden, deren Heilung nicht in der Hand der Genehmigungsbehörde selbst liegen, sondern das Einschreiten eines anderen Verwaltungsträgers in einem externen Verfahren voraussetzt – hier der Stadt \*\*\*\*\* im Rahmen eines ergänzenden Verfahrens gem. § 214 Abs. 4 BauGB (vgl. zum ergänzenden Verfahren nach dem FStrG: BVerwG Urt. v. 1.4.2004 – 4 C 2/03, BeckRS 2004, 22764; BVerwG Urt. v. 24.11.2010 – 9 A 13.09, BeckRS 2011, 48124; Seibert NVwZ 2018, 97, 101).

Allerdings kommt ein ergänzendes Verfahren auch unter Beteiligung weiterer Verwaltungsträger nicht in Betracht, wenn die Identität des genehmigten Vorhabens angetastet wird und der Mangel einen „zentralen Punkt“ betrifft, der sich nicht bereinigen lässt, ohne dass ein gänzlich neues Zulassungsverfahren durchgeführt wird (Seibert NVwZ 2018, 97, 100 m.w.N.).

So liegt der Fall hier, denn nach der Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 3. August 2022 ist der festgestellte Ermittlung- und Bewertungsmangel beachtlich, da die Möglichkeit besteht, dass ohne diesen Mangel die Planung anders ausgefallen wäre. Insbesondere besteht die Möglichkeit, dass nach ordnungsgemäßer Ermittlung und Bewertung der höheren Verkehrsbelastung eine andere Erschließungsmöglichkeit anstelle der \*\*\*\*\*straße gewählt wird oder der Plangeber durch hinreichend bestimmte Festsetzungen im Bebauungsplan diejenigen Nutzungen einschränkt, die mit Zusatzverkehre einhergehen (vgl. VGH, U.v. 3.8.2022 – 15 N 21.1291 – juris Rn. 33, 34).

Es ist daher möglich, dass das streitgegenständliche Vorhaben nach Durchführung eines ergänzenden Verfahrens zur Fehlerbehebung des Bebauungsplans derart geändert werden muss, dass die Identität des Gesamtvorhabens insbesondere die Erschließungssituation angetastet wird (Landmann/Rohmer UmweltR/Fellenberg/Schiller, 100. EL Januar 2023, UmwRG § 7 Rn. 114 m.w.N.). Dabei ist zu berücksichtigen, dass für das streitgegenständliche Vorhaben eine Befreiung von den Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 171/1 hinsichtlich der Erschließung erteilt wurde. Ändert sich die Erschließungssituation im gesamten Plangebiet aufgrund des geänderten Bebauungsplans, so ist auch die Erschließung der Klärschlammverbrennungsanlage neu zu planen, denn die erteilte Befreiung von den Festsetzungen des unwirksamen Bebauungsplans Nr. 171/1 hinsichtlich der Zufahrt läuft derzeit ins Leere.

4. Das Gericht kann offenlassen, ob der angefochtene Bescheid über die in dieser Entscheidung festgestellten Mängel hinaus an weiteren Rechtsfehlern leidet.

Wird der immissionsschutzrechtliche Genehmigungsbescheid für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt, weil die Mängel, an denen er leidet, durch Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren behoben werden können, so darf das Gericht die Rechtmäßigkeit des Genehmigungsbescheid im Übrigen nicht offen lassen. Grundsätzlich ist es vielmehr gehalten, das Klagevorbringen umfassend zu prüfen und den Umfang der Rechtswidrigkeit in seinem Urteil genau festzustellen. Aufgrund der Rechtskraftwirkung des Urteils sind die Rechtsfehler des angefochtenen Bescheides auf der Grundlage einer umfassenden rechtlichen Prüfung abschließend zu benennen. Sinn und Zweck der Regelung ist es, der Genehmigungsbehörde umfassend Gelegenheit zu geben, die vom Gericht identifizierten Fehler in einem auf deren Korrektur beschränkten ergänzenden Verfahren zu beheben (siehe BVerwG, B.v. 20.3.2018 - 9 B 43.16 - juris Rn. 65 und v. 28.7.2014 - 7 B 22.13 - UPR 2015, 34 Rn. 5 f., 9 f., jeweils m.w.N.)

Diese höchstrichterlichen Grundsätze sind jedoch nicht auf den vorliegenden Fall übertragbar, da das Gericht den streitgegenständlichen Bescheid aufhebt und nicht (nur) dessen Rechtswidrigkeit feststellt.

III. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO. Obwohl die Beigeladene auf der Seite des unterlegenen Beklagten steht, ist ihr kein Kostenanteil aufzuerlegen, da sie keinen Sachantrag gestellt hat, § 154 Abs. 3 VwGO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus § 167 VwGO i.V.m. §§ 708 ff. ZPO.

## **Rechtsmittelbelehrung**

Gegen diesen Gerichtsbescheid steht den Beteiligten die Berufung zu, wenn sie von dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof zugelassen wird. Der **Antrag auf Zulassung der Berufung** ist innerhalb **eines Monats** nach Zustellung des Gerichtsbescheids **beim Bayerischen Verwaltungsgericht Regensburg** zu stellen (Hausanschrift: Haidplatz 1, 93047 Regensburg; Postfachanschrift: Postfach 110165, 93014 Regensburg).

Der Antrag muss den angefochtenen Gerichtsbescheid bezeichnen. **Innerhalb von zwei Monaten** nach Zustellung des vollständigen Gerichtsbescheids sind die Gründe darzulegen, aus denen die Berufung zuzulassen ist; die **Begründung** ist, soweit sie nicht bereits mit dem Antrag vorgelegt worden ist, **beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof** einzureichen (Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München; Postfachanschrift: Postfach 340148, 80098 München).

Die Berufung ist nur zuzulassen, wenn 1. ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Gerichtsbescheids bestehen, 2. die Rechtssache besondere tatsächliche oder rechtliche Schwierigkeiten aufweist, 3. die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung hat, 4. der Gerichtsbescheid von einer Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs, des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts abweicht und auf dieser Abweichung beruht oder 5. wenn ein der Beurteilung des Berufungsgerichts unterliegender Verfahrensmangel geltend gemacht wird und vorliegt, auf dem die Entscheidung beruhen kann.

**Anstelle** der Zulassung der Berufung können die Beteiligten innerhalb **eines Monats** nach Zustellung des Gerichtsbescheids beim Bayerischen Verwaltungsgericht Regensburg - Anschriften wie oben - **mündliche Verhandlung** beantragen.

Wird von beiden Rechtsbehelfen Gebrauch gemacht, findet mündliche Verhandlung statt.

**Hinweis auf Vertretungszwang:** Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof müssen sich alle Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch einen Prozessbevollmächtigten vertreten lassen. Dies gilt bereits für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird, die aber noch beim Verwaltungsgericht vorgenommen werden. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder die anderen in § 67 Absatz 2 Satz 1 und Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO sowie in §§ 3, 5 RDGEG bezeichneten Personen und Organisationen zugelassen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts können sich auch durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt vertreten lassen; Einzelheiten ergeben sich aus § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO.

\*\*\*\*\*

Präsident

\*\*\*\*\*

Richter am VG

\*\*\*\*\*

Richterin am VG

**Beschluss:**

Der Streitwert wird auf 15.000,-- EUR festgesetzt  
(§ 52 GKG i. V. m. Nr. 19.2 i.V.m. Nr. 2.2.1, 2.2.2 des aktuellen Streitwertkatalogs).

**Rechtsmittelbelehrung**

Gegen diesen Beschluss steht den Beteiligten die Beschwerde an den Bayerischen Verwaltungsgerechtshof zu, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200,-- EUR übersteigt, oder wenn die Beschwerde zugelassen wurde.

Die **Beschwerde** ist innerhalb von **sechs Monaten**, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, **beim Bayerischen Verwaltungsgericht Regensburg** einzulegen (Hausanschrift: Haidplatz 1, 93047 Regensburg; Postfachanschrift: Postfach 110165, 93014 Regensburg). Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt worden, kann die Beschwerde auch noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden.

\*\*\*\*\*

Präsident

\*\*\*\*\*

Richter am VG

\*\*\*\*\*

Richterin am VG