

Gericht: VGH
Aktenzeichen: 15 N 04.1980
Sachgebietsschlüssel: 920

Rechtsquellen:

§ 47 VwGO
§ 1 Abs. 3, Abs. 4, Abs. 6, § 1 a Abs. 2 Nr. 3 BauGB, § 214 Abs. 3, § 215 BauGB
Fassung 1998
§ 244 Abs. 2 Satz 1 BauGB
16. BImSchV, TA Lärm
§ 17 UVPG
Art. 3 Abs. 1 Nr. 2, Art. 9, Art. 36, Art. 38 BayStrWG
Alpenkonvention

Hauptpunkte:

Planung einer Ortsumgehung durch Bebauungsplan;
Lärmschutz; Festsetzung lärmindernden Fahrbahnbelags (fehlt);
Parkplatzlärm;
Straßenbaulast, Straßenklasse;
Planungsbefugnis der Gemeinde für eine Kreisstraße (keine verbindliche Einigung
über Kostenverteilung);
Umweltverträglichkeit;
Trassenwahl;
Regionalplanung;

Leitsätze:

Urteil des 15. Senats vom 16. März 2010

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof

Im Namen des Volkes

In der Normenkontrollsache

1. *****

2. *****

3. *****

4. *****

5. *****

- Antragsteller -

bevollmächtigt zu 1 bis 5:

Rechtsanwälte ***

gegen

Markt Nesselwang,

- Antragsgegner -

bevollmächtigt:

Rechtsanwälte *****

beteiligt:

Landesanwaltschaft Bayern als Vertreter des öffentlichen Interesses,

wegen

Ungültigkeit eines Bebauungsplanes (Bebauungsplan Nr. 21);

erlässt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof, 15. Senat,
durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgerichtshof Happ,
die Richterin am Verwaltungsgerichtshof Breit,
die Richterin am Verwaltungsgerichtshof Linder

im schriftlichen Verfahren

am 16. März 2010

folgendes

Urteil:

- I. Der Bebauungsplan Nr. 21 „Südliche Ortsumfahrung Nesselwang“ des Antragsgegners ist unwirksam.
- II. Der Antragsgegner trägt die Kosten des Rechtsstreits.
- III. Das Urteil ist im Kostenpunkt vorläufig vollstreckbar. Der Antragsgegner kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung des zu vollstreckenden Betrags abwenden, wenn nicht der jeweilige Vollstreckungsgläubiger vor der Vollstreckung in gleicher Höhe Sicherheit leistet.
- IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand:

- 1 Die Antragsteller wenden sich gegen den einfachen Bebauungsplan Nr. 21 „Südliche Ortsumfahrung Nesselwang“ des Antragsgegners. Der Bebauungsplan setzt die Trasse einer südlichen Ortsumgehung des Marktes Nesselwang sowie einige an die Trasse angrenzende Sondergebiete fest. Die Antragsteller sind Eigentümer von Grundstücken im Trassenverlauf.

- 2 Am 9. Juni 1998 fasste der Antragsgegner den Beschluss zur Aufstellung des angegriffenen Bebauungsplans und machte diesen Beschluss am 16. Juli 1999 bekannt. Zuvor hatte er eine Süd- und eine Osttrasse, jeweils in zwei Varianten, in einer Umweltverträglichkeitsstudie untersuchen lassen. Die Umweltverträglichkeitsstudie des Büros Z***** & A**** vom 17. Juni 1998 sprach sich für die im streitigen Bebauungsplan verwirklichte südliche Ortsumfahrung aus. Der Antragsgegner änderte daraufhin im Jahr 2001 seinen Flächennutzungsplan und stellte dort die südliche Ortsumfahrung dar. Am 25. Mai 2004 ist der Bebauungsplan als Satzung beschlossen und am 2. Juli 2004 im Amtsblatt des Marktes bekannt gemacht worden.

- 3 1. Der Normenkontrollantrag der Antragsteller gegen den von der Kreisplanungsstelle des Landratsamtes Ostallgäu erstellten Bebauungsplan Nr. 21 ging am 14. Juli 2004 bei dem Verwaltungsgerichtshof ein. Zu seiner Begründung tragen die Antragsteller im Einzelnen vor:

- 4 a) Dem Antragsgegner seien in allen Phasen des Abwägungsvorgangs nach § 1 Abs. 6 BauGB a.F. zahlreiche schwerwiegende Fehler unterlaufen, die auch erheblich i.S.d. § 214 Abs. 3 Satz 2 BauGB a.F. seien. Abwägungsfehlerhaft seien insbesondere die Einschätzungen zu den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege (§ 1 Abs. 5 Satz 2 Nr. 7 BauGB a.F.); diese seien in der der Planung zugrunde gelegten Umweltverträglichkeitsstudie vom 17. Juni 1998 nicht ausreichend ermittelt und in ihrer objektiven Bedeutung verkannt worden. Hierzu legten sie eine gutachterliche Stellungnahme des Büros Dr. S***** vom 2. November 2006 vor, in der methodische Fehler der Umweltverträglichkeitsstudie und eine lückenhafte Erfassung der durch das Vorhaben betroffenen Bereiche, schutzwürdiger Arten und Lebensräume geltend gemacht werden. Insbesondere wird vorgetragen, ein bedeutendes Biotop, nämlich eine seggenreiche Nasswiese („13-d-Fläche“) im Bereich östlich der Talstation der Alpspitzbahn sei übersehen worden. Das Biotop liege im Bereich der geplanten Parkplatzerweiterung und würde durch die Planung vollständig

zerstört. Dort gebe es auch ein Vorkommen der stark gefährdeten Sumpfschrecke, das in die Abwägung hätte einbezogen werden müssen. Die Umweltverträglichkeitsstudie lasse unberücksichtigt, dass das Alpspitzgebiet für Nesselwang ein Alleinstellungsmerkmal darstelle. Die außerordentliche Attraktivität insbesondere für Spaziergänger und Wanderer beruhe darauf, dass das Alpspitzgebiet vom Siedlungsbereich aus direkt zu Fuß erreichbar sei. Infolge der Barrierewirkung der geplanten Südtrasse sei dies nicht mehr möglich. Die akustische und visuelle Trennfunktion der Trasse könne durch die zwei geplanten Unterführungen, die 80 m lange Grünbrücke sowie weitere Brücken und bautechnische Maßnahmen nicht beseitigt werden. Die besondere Qualität der Landschaft für ruhige Formen der Erholung sei in der Umweltverträglichkeitsstudie nicht hervorgehoben worden. Das Alpspitzgebiet weise eine einmalige Eignung als Erholungsgebiet auf. Die landwirtschaftlich geprägte Hügellandschaft im Osten von Nesselwang sei damit nicht vergleichbar. Auch der Belang des § 1 Abs. 5 Satz 2 Nr. 4 BauGB a.F. sei nicht hinreichend beachtet worden. Die geplante Trasse stelle einen sichtbaren Fremdkörper im Landschaftsbild dar und durchschneide die einzigartigen Blickbezüge. Die landschaftstypische Einheit von Ort und Berg sei nicht gewürdigt worden. Es sei auch abwägungsfehlerhaft verkannt worden, dass in landschaftlichen Vorbehaltsgebieten den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege gegenüber anderen Nutzungsansprüchen besonderes Gewicht zukomme. Den Gemeinden werde insoweit eine Abwägungsdirektive vorgegeben. Der Bebauungsplan erkenne zwar, dass die geplante Trasse in das landschaftliche Vorbehaltsgebiet Nr. 19 „Grünten-Edelsberg-Breitenberg“ des Regionalplans Allgäu (16) falle. Das Gewicht der landesplanerischen Intention sei aber verkannt worden. Es spreche somit alles dafür, dass bei einem fachlich korrekten Vergleich der Trassenalternativen die Umweltverträglichkeitsstudie zu dem Ergebnis hätte kommen müssen, dass die Osttrasse der Südumfahrung vorzuziehen sei.

- 5 b) Trotz der Empfehlung der unteren Immissionsschutzbehörde vom 19. November 1999 und den Ausführungen im Lärmgutachten der t**** GmbH vom 12. Oktober 1999 sei die geforderte Schallschutzeinrichtung erst ab Bau-km 0+150 vorgesehen, obwohl die Wohnbebauung an der R****straße bis zu 50 m an die Strasse heranrücke. Dies führe zu einer Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV um bis zu 4 dB(A). Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse (§ 1 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BauGB a.F.) seien bei der Abwägung nicht ausreichend berücksichtigt. Gemäß § 50 BImSchG sei überdies die Trasse mit der geringsten Lärmbetroffenheit zu ermitteln und in die Gesamtabwägung einzustellen. Auch bei Einhaltung der

Grenzwerte der 16. BImSchV sei den Anforderungen des § 50 BImSchG nicht zwingend Genüge getan. Die schalltechnische Untersuchung der t**** GmbH, anhand derer die Planung zum Immissionsschutz erfolgt sei, sei fehlerhaft. Nach der gutachterlichen Stellungnahme der S***** & P***** GmbH vom 27. Oktober 2006 stimme die in der schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegte Entwurfsgeschwindigkeit (80 km/h) mit der im Bebauungsplan festgelegten (100 km/h) nicht überein. Das Berechnungsverfahren der Emissionen und Immissionen der Parkplätze sei unzulässig. Die 16. BImSchV sei insoweit nicht einschlägig. Vielmehr handle es sich um Stellplatzanlagen i.S.d. § 22 BImSchG, deren Beurteilung nach der TA Lärm erfolgen müsse. Die Festsetzung höchstzulässiger flächenbezogener Schallleistungspegel sei unrichtig. Auch werde ein unbekanntes Planzeichen verwendet. Gemäß §§ 3, 41 BImSchG sei zum Erhalt der Fremdenverkehrs- und Erholungsfunktion der Landschaft ein weitergehender als der geplante Immissionsschutz erforderlich.

- 6 c) Der Bebauungsplan verstoße ferner gegen das Anpassungsgebot des § 1 Abs. 4 BauGB a.F. Der Antragsgegner habe die unter B VII 5.1 und B IV 3.2 im Regionalplan Allgäu verbindlich festgelegten Ziele i.S.d. § 3 Nr. 2 ROG nicht beachtet. Er verletze auch die verbindlichen Vorgaben der Alpenkonvention, die in Deutschland durch Ratifizierung am 18. Dezember 2002 in Kraft getreten sei. Insoweit liege ein vollständiger Abwägungsausfall vor. Durch den Erlass des Bebauungsplans habe der Antragsgegner gegen Art. 8 Abs. 1 des Protokolls zur Durchführung der Alpenkonvention im Bereich Berglandwirtschaft und gegen Art 10 Abs. 1 des Protokolls „Naturschutz und Landschaftspflege“ in gravierender Weise verstoßen.
- 7 d) Im Verkehrsgutachten des Verkehrsplanungsbüros I***** vom 6. Juli 2009 weise der Gutachter nach, dass die geplante Straße alle Kriterien einer Bundesstraße erfülle und ihre Einordnung als Kreisstraße daher rechtswidrig sei. Die fehlerhafte Einstufung führe zur Nichtigkeit des Bebauungsplans (BayVGH vom 12.10.2007 BayVBI 2008, 564). Ferner fehle die Planrechtfertigung und die Planung beruhe auf veralteten, unbrauchbaren Prognosen. Die gravierenden Eingriffe in Natur und Landschaft durch die neue Trasse seien unvertretbar, solange der Entlastungseffekt durch die A 7 nicht berücksichtigt werde. Die Planung sei mit hoher Wahrscheinlichkeit überflüssig. Die Planungs- und Abwägungsdefizite führten auch zu einer Verletzung von Art. 141 Abs. 1 BV. Nach der die Fachgerichte bindenden Rechtsprechung des BayVerfGH („Muderholz“ BayVBI 2006, 598) sei ein Bebauungsplan nichtig, wenn die

Belange des Boden- und Landschaftsschutzes nicht oder unzureichend in die Abwägung eingestellt worden seien.

8 Am 11. Dezember 2009 legten die Antragsteller eine ergänzende lärmschutzfachliche Stellungnahme der S***** & P***** GmbH vom 9. Dezember 2009 vor. Daraus ergebe sich, dass die der Planung zugrunde liegende Lärmberechnung eine Reihe von Fehlern aufweise, die zu einem Abwägungsmangel und zur Unwirksamkeit des Bebauungsplans führten. In dieser Stellungnahme wird unter anderem darauf hingewiesen, dass nach Kap. 5.2 der der Planung zugrunde gelegten schalltechnischen Untersuchung der Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags erforderlich sei, der dauerhaft eine Minderung um 2 dB(A) garantiere. Diese Grundannahme des Lärmgutachtens sei im Bebauungsplan nicht abgesichert. Die Wahl des Fahrbahnbelags sei nicht festgesetzt. Die Alternativbewertung des Parkplatzlärms nach § 22 BImSchG und der TA Lärm sei aus der ergänzenden Stellungnahme der t**** GmbH vom 15. März 2007 nicht nachvollziehbar. Insbesondere wegen nötiger Zuschläge sei eine Überschreitung des im Übrigen zu hoch gewählten Nachrichtwertes zu erwarten.

9 Die Antragsteller beantragen:

10 Der Bebauungsplan Nr. 21 des Antragsgegners, bekannt gemacht am 2. Juli 2004, ist nichtig.

11 Der Antragsgegner beantragt:

12 Der Normenkontrollantrag wird abgelehnt.

13 Er trägt vor, die Ermittlung und Bewertung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege durch die Umweltverträglichkeitsstudie und den Umweltbericht seien ordnungsgemäß erfolgt. Die überplante Fläche habe keine besondere Bedeutung für den landesweiten ökologischen Ausgleich. Eine solche Wertung sei auch dem Regionalplan im Teilbereich des landschaftlichen Vorbehaltsgebiets Nr. 19 „Grünten-Edelsberg-Breitenberg“ nicht zu entnehmen. Weder im Regionalplan noch im Arten- und Biotopschutzprogramm Ostallgäu sei dieser Bereich als eine Fläche mit besonderer Bedeutung für den landesweiten ökologischen Ausgleich eingestuft. Auch im neuen Regionalplan (Vorbehaltsgebiet Nr. 17 „Edelsberg-Breitenberg“) sei

lediglich vermerkt, dass die ökologische Bedeutung über Naturraum- und Regionsgrenzen hinaus zu berücksichtigen sei. Die geplante Südumfahrung verlaufe aber im Wesentlichen außerhalb des Vorbehaltsgebiets. Die Biotop- und Artenschutzkartierung Ostallgäu enthalte keine entsprechenden Aussagen und Bewertungen. Auch die bayerische Biotopkartierung bestätige, dass keine landesweit bedeutsamen Lebensräume betroffen seien. Die Berücksichtigung der Erholungsfunktion der Landschaft in der Umweltverträglichkeitsstudie sei nicht zu beanstanden. Die Bewertungsmethode, dass die Empfindlichkeit der Landschaft mit dem Grad der Vorbelastung des untersuchten erholungswirksamen Teilraums abnehme, sei in der einschlägigen Fachliteratur üblich und nicht zu beanstanden. Das Gesetz gebe keine Rangordnung der Schutzgüter vor, es komme auf den Einzelfall an. Das betroffene Gebiet sei durch den Erholungstourismus bereits heute stark vorbelastet. Die aktive Erholung verursache über einen großen Teil des Jahres eine Konzentration von Ziel- und Quellverkehr zur Alpseilbahn und zum Alpengasthof S***** entlang der ausgebauten Zufahrtstrasse (W*****weg) und auf dem direkt angrenzenden Parkplatz. Die damit einhergehenden Lärmimmissionen seien in ihrer Art durchaus mit den Einwirkungen (Lärm, Barrierewirkung) vergleichbar, die von der neuen Straße ausgehen würden. Die Ausführungen in dem Gutachten des Büros Dr. S***** seien unzutreffend. Die Empfindlichkeit Erholungssuchender in einer bisher ungestörten, ruhigen Situation - wie im Bereich der verworfenen Osttrasse - sei größer. Die Besonderheit des Alpseilbahngebiets für Nesselwang werde in der Umweltverträglichkeitsstudie mehrmals hervorgehoben und im Trassenvergleich berücksichtigt. Auch die starke Beeinträchtigung durch die Querung des beliebten Hauptwanderwegs (M****-T****-Allee) sowie weiterer Wanderwege werde ausdrücklich festgestellt. Die Behauptung, es liege ein Alleinstellungsmerkmal vor, sei unzutreffend. Der Vorwurf, der „drohende Verlust der touristischen Anziehungskraft“ sei nicht in die Abwägung eingeflossen, sei unsinnig, weil sich die Gesamtdiskussion genau um diesen Punkt gedreht habe. Das „übersehene Biotop“ sei keine schützenswerte „13d-Fläche“. Dort sei eine feuchte, aber intensiv genutzte landwirtschaftliche Fläche vorhanden. Zum Zeitpunkt der Umweltverträglichkeitsstudie sei die Fläche nicht in die Biotopkartierung aufgenommen gewesen. Zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses sei sie als Altgrasflur mit Hochstaudenbeständen beschrieben und als eigenkartiertes Biotop bewertet gewesen. Mit dieser Qualifizierung sei die Fläche entsprechend der Eingriffs-Ausgleichsregelung auch berücksichtigt. Im landschaftspflegerischen Begleitplan sei die Struktur als wiederherstellbar mit kurzer Entwicklungszeit gewertet, weil sich seggen- und binsenreiche Bestände rasch bildeten, wenn aufgrund schlechter (nasser) Witterungsverhält-

nisse der Mähschnitt nicht durchgeführt werde. Die Sumpfschrecke bevorzuge Feucht- und Nasswiesen und sei im Allgäu häufig anzutreffen. Die Art könne aufgrund ihrer guten Flugfähigkeit problemlos auf einen anderen Standort ausweichen.

- 14 Für den Lärmschutz sei die überarbeitete Fassung des Gutachtens der t**** GmbH vom 12. November 2003 maßgeblich. Hierin sei die höhere Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h berücksichtigt und deswegen eine Erhöhung der Lärmschutzeinrichtungen als nötig angesehen worden. Der im Plan festgesetzte Lärmschutz entspreche exakt den Vorschlägen der t**** GmbH in der schalltechnischen Untersuchung vom 12. November 2003. Die Grenzwerte der 16. BImSchV würden damit eingehalten. Die Prognoseberechnung und Beurteilung des Parkplatzlärms sei auf der Grundlage der Informationen der Straßenbauverwaltung des Landkreises Ostallgäu erfolgt. Die Parkplätze „A* *** *****“ seien hiernach als öffentliche Verkehrsflächen zu betrachten (Widmung). Gemäß Nr. 10.3 der Parkplatzlärmstudie des Landesamts für Umweltschutz seien die Geräusche nach Nr. 45 RLS-90 zu ermitteln und anhand der Grenzwerte der 16. BImSchV zu beurteilen. Nach dem Gutachten der t**** GmbH würden diese Grenzwerte deutlich unterschritten.
- 15 Ein Verstoß gegen Ziele der Raumordnung liege nicht vor. Das Ziel B VII.5.1. bedinge nicht, dass sämtliche planerischen Maßnahmen dazu geeignet sein müssten, es aktiv umzusetzen. B IV 3.2 des Regionalplans sei berücksichtigt worden, aber auch kein verbindliches Ziel im Sinne des § 3 Nr. 2 ROG. Die Alpenkonvention entfalte keine unmittelbare Rechtswirkung für den Bebauungsplan.
- 16 Der Antragsgegner legte mit Schriftsatz vom 5. Oktober 2009 eine gutachterliche Erwiderung des Verkehrsplanungsbüros L*** + B***** vom 30. September 2009 zur Verkehrsbedeutung der geplanten Ortsumfahrung vor. Es wird vorgetragen, die Umgehungsstraße habe in weiten Bereichen auch Erschließungsfunktion für die Alp- spitzbahn und die Parkplätze. Der Antragsgegner habe die Straßenbaulast nicht übernommen, aber auch nicht kompetenzwidrig geplant. Der Landkreis Ostallgäu habe sein Einverständnis mit der Planung erklärt. Das ergebe sich insbesondere aus dem Kreistagsbeschluss vom 27. September 2004 und einem ergänzend vorgelegten Konvolut von Unterlagen und Besprechungsvermerken.
- 17 2. In der mündlichen Verhandlung vom 13. Oktober 2009 übergab der Antragsgegner die gutachterliche Äußerung der t**** GmbH vom 15. März 2007, die insbesondere

eine Alternativbewertung des Parkplatzlärms nach § 22 BImSchG und der TA Lärm beinhaltet. Hiernach halte der geplante Parkplatz „A* *** *****“ auch die Immissionsrichtwerte der TA Lärm ein.

- 18 Zu den in der Stellungnahme der S***** & P***** GmbH vom 9. Dezember 2009 angesprochenen Punkten erwiderte der Antragsgegner, die Einordnung des Immissionsortes 5 (Hotel S******) als Mischgebiet sei nicht zu beanstanden. Die Bewertung des Parkplatzes durch die t**** GmbH sei ordnungsgemäß. Dazu werde auf die Gutachten und die ergänzende Stellungnahme vom 15. März 2007 verwiesen. Das angewandte Berechnungsverfahren sei das richtige. Der Parkplatz sei nicht mit dem Parkplatz einer Gaststätte vergleichbar. Es sei vielmehr zu erwarten, dass Wanderer und Skifahrer von sportlichen Aktivitäten ermattet zu ihren Fahrzeugen zurückkehren und dabei keinen Lärm machen. Die Einschätzung der S***** & P***** GmbH, dass Zuschläge zu einer Erhöhung der Lärmrichtwerte führen würden, treffe nicht zu. Auch die Berechnung des Fahrverkehrs innerhalb des Parkplatzes sei ordnungsgemäß erfolgt. Es sei ferner ausgeschlossen, dass eine maßgebliche Anzahl von Reisebussen nachts auf dem Parkplatz ihre Klimaanlage bzw. Heizungen betreibe; auch insoweit sei die lärmtechnische Bewertung der t**** GmbH nicht zu beanstanden.
- 19 Unter dem 25. Februar 2010 legte der Antragsgegner eine weitere schalltechnische Beurteilung des geplanten Parkplatzes „A* *** *****“ vom 25. Februar 2010 vor. Hierzu wird insbesondere vorgetragen, der Bebauungsplan sehe durch seine textliche Festsetzung Nr. 2.2 eine Teerung der Fahrwege auf dem Parkplatz vor. Im Hinblick auf die fehlende Festsetzung des Fahrbahnbelags der Ortsumgehungsstraße (Splittmastixasphalt ohne Absplittung) sei entscheidend, dass die Einhaltung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte durch den Einbau des entsprechenden Straßenbelags möglich sei. Eine planerische Umsetzung der Prämisse des Lärmgutachtens und Festsetzung technischer Ausführungsvarianten sei nicht zwingend erforderlich. Die Verwendung des lärmindernden Straßenbelags werde zugesichert.
- 20 3. Der Senat hat am 23. Juli 2009 einen Ortstermin und am 13. Oktober 2009 sowie am 17. Dezember 2009 mündliche Verhandlungen durchgeführt. Wegen der beim Ortstermin getroffenen Feststellungen und wegen des Inhalts der mündlichen Verhandlungen wird auf die jeweilige Niederschrift, im Übrigen auf die Gerichts- und die beigezogenen Normaufstellungsakten verwiesen.

Entscheidungsgründe:

- 21 Die Normenkontrollanträge sind zulässig und begründet.
- I.
- 22 Die Normenkontrollanträge sind zulässig.
- 23 Die Antragsteller sind antragsbefugt. Sie sind sämtlich Eigentümer von Grundstücken im Bebauungsplanumgriff. Im Jahr 2005 hatte eine Flurbereinigung stattgefunden. Die in der Antragsbegründung verwendeten Flurnummern sind dem Flurbereinigungsplan entnommen und stimmen mit den im Bebauungsplan genannten nicht überein. Nach der Antragsbegründung ist der Antragsteller zu 1 Eigentümer des Grundstücks FINr. 3747 (extensive landwirtschaftliche Nutzung), die Antragstellerin zu 2 Eigentümerin der FINrn. 4126 und 4108 (intensive landwirtschaftliche Nutzung), der Antragsteller zu 3 Eigentümer der FINrn. 4134 und 4132 (intensive landwirtschaftliche Nutzung), die Antragsteller zu 4 und 5 Eigentümer der Grundstücke FINrn. 4128 und 4127 (hälftige Miteigentümer; FINr. 4127, nur zu einem Drittel im Bebauungsplanumgriff, beide Grundstücke intensiv landwirtschaftlich genutzt). Die in das Verfahren eingeführten Karten zur Gegenüberstellung der alten und der neuen Flurstücke zeigen die unmittelbare Betroffenheit der Antragstellergrundstücke durch die Plantrasse.
- 24 Die Antragsteller können auch geltend machen, durch den Bebauungsplan in ihrem Recht auf eine gerechte Abwägung ihrer Eigentümerbelange verletzt zu sein. Sie sind damit insbesondere nicht nach § 215 BauGB präkludiert. Gemäß § 244 Abs. 2 Satz 1 BauGB findet das Baugesetzbuch in der vor dem 20. Juli 2004 geltenden Fassung der Bekanntmachung vom 27. August 1997 (BGBl I S. 2141 - im Folgenden: BauGB a.F.) Anwendung, sofern Bebauungsplanverfahren in der Zeit vom 14. März 1999 bis zum 20. Juli 2004 förmlich eingeleitet worden sind und vor dem 20. Juli 2006 abgeschlossen werden. Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt, denn das Bauleitplanverfahren ist erst mit der nach § 2 Abs. 1 Satz 2 BauGB erforderlichen ortsüblichen Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses vom 9. Juni 1998 am 16. Juli 1999 förmlich eingeleitet worden und der Bebauungsplan wurde mit seiner Bekanntmachung am 2. Juli 2004, also vor dem 20. Juli 2006 vom Antragsgegner in

Kraft gesetzt. Nach § 215 Abs. 1 Nr. 2 BauGB a.F. sind Abwägungsfehler innerhalb von sieben Jahren geltend zu machen. Diese Frist ist gewahrt.

II.

25 Die Normenkontrollanträge sind (jedenfalls) wegen eines zum maßgeblichen Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses vorliegenden, erheblichen Fehlers bei der Abwägung der betroffenen Belange auch begründet (§ 1 Abs. 6, § 214 Abs. 3 Satz 2 BauGB a.F.).

1.

26 Der Bebauungsplan setzt die Verwendung des Fahrbahnbelags „Splittmastixasphalt ohne Absplittung“ (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB a.F.; vgl. OVG Schleswig vom 12.7.2007 Az. 1 MR 1/07; auch BayVGH vom 13.2.2007 VGH n.F. 60, 123) nicht fest. Lediglich in Nr. 6.2 der Begründung zum Bebauungsplan unter dem Stichwort „Sonstige Hinweise“ heißt es ohne normative Wirkung „Als Fahrbahnbelag ist Splittmastixasphalt ohne Absplittung vorgesehen“. Nach den Feststellungen des Lärmgutachtens der t**** GmbH vom 12. November 2003 hätte diese Festsetzung getroffen werden müssen, um die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 16. BImSchV zu gewährleisten. Dort wird für die Verwendung dieses Fahrbahnbelags ein Abschlag von 2 dB(A) gemacht. § 41 BImSchG und die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 16. BImSchV sind verbindlich (BVerwG vom 14.11.2000 NVwZ 2001, 433). Nach Tabelle 3 des Lärmgutachtens ist z.B. am Immissionsort 1 West im 2. Obergeschoss nachts bei Verwendung von Splittmastixasphalt ohne Absplittung als Straßenbelag bereits der Grenzwert erreicht.

27 Es kann im Ergebnis dahingestellt bleiben, ob die Grenzwerte aber letztlich deshalb eingehalten werden, weil das Gutachten der t**** GmbH eine Verkehrsmenge unterstellt, die die Entlastung der Ortsumfahrung durch die Fortführung der A 7 nicht berücksichtigt. Die schalltechnische Untersuchung der t**** GmbH vom 12. November 2003 betrachtet die Planung der Ortsumfahrung ohne Fortführung der A 7 Richtung Füssen und geht von den für diesen Fall durch das Büro L*** + B***** ermittelten Verkehrszahlen aus. Sie schätzt so im Ergebnis die Lärmsituation ungünstiger ein, als sie möglicherweise tatsächlich sein wird. Nach der Prognose der Verkehrsuntersuchung vom Oktober 1997 befahren bei Fortführung der A 7 täglich 5.300 Kraftfahrzeuge die südliche Ortsumfahrung von Nesselwang, ohne Fortführung der A 7 dagegen täglich 10.400 Kraftfahrzeuge (Schaubilder 11 und 13 der Verkehrsuntersu-

chung, jeweils Wert auf Höhe der Füssener Straße). Die Differenz dürfte sich in etwa mit 3 dB(A) auswirken (vgl. BVerwG vom 13.3.2008 BVerwGE 130, 383), was im Ergebnis zu einer Kompensation der fehlenden Festsetzung des lärmindernden Straßenbelags führen könnte. Ebenso kann dahingestellt bleiben, ob dieser Aspekt nicht wiederum durch einen gegebenenfalls erhöhten prozentualen Lkw-Anteil neutralisiert oder gar mehr als wettgemacht würde. Das Gutachten der S***** & P***** GmbH vom 9. Dezember 2009 wirft das Problem der Lkw-Anteile auf. Es wird ausgeführt, eine Veränderung des Gesamtverkehrsaufkommens bei nahezu gleichbleibendem Lkw-Anteil ändere den prozentualen Lkw-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen, was wiederum zu deutlichen Änderungen im Geräuschbeurteilungspegel führe. In der schalltechnischen Untersuchung der t**** GmbH vom 12. November 2003 wurde ein Lkw-Anteil auf der B 309 zugrunde gelegt, wie er an den amtlichen Zählstellen der Straßenverkehrsbehörde westlich und östlich von Nesselwang im Jahr 1995 ermittelt worden war. Begründet wird dies damit, dass die Verkehrsuntersuchung des Büros L*** + B***** aus dem Jahr 1997 keine eigene Prognose über den zu erwartenden Lkw-Anteil enthalte. Das trifft zwar zu, jedoch wurde bei der von L*** + B***** am 4. Juli 1997 durchgeführten Verkehrszählung ausweislich Schaubild 2 der Verkehrsuntersuchung vom Oktober 1997 der Schwerverkehr (aufgeteilt in Lkw und Lastzüge) gesondert zahlenmäßig erfasst.

- 28 Selbst wenn also die Grenzwerte der 16. BImSchV infolge einer geringeren Verkehrsbelastung der Ortsumfahrung auch ohne den lärmindernden Straßenbelag eingehalten sein sollten, ist der Bebauungsplan jedenfalls abwägungsfehlerhaft. Durch den Bebauungsplan wird bestimmt, was an Immissionen (auch) außerhalb des Plangebiets hingenommen werden soll (BVerwG vom 11.3.1998 NVwZ 1989, 659). Er bestimmt normativ die Schutzwürdigkeit der Nachbarschaft im Einwirkungsbereich emittierender Anlagen. Die Verkehrslärmschutzverordnung hat keinen Leitliniencharakter in dem Sinn, dass die Bauleitplanung die festgesetzten Immissionsgrenzwerte stets ausschöpfen dürfte (vgl. BVerwG vom 12.8.1999 BVerwGE 109, 246/250). So kann für die planerische Abwägung von Bedeutung sein, dass durch die Verwendung des lärmindernden Straßenbelags ohne unangemessene Zurückstellung anderer abwägungserheblicher Belange ein höheres Schutzniveau erzielt werden kann. Den Erwägungen des Marktgemeinderates liegt im Hinblick auf den Verkehrslärmschutz - wie ausgeführt - die schalltechnische Untersuchung der t**** GmbH vom 12. November 2003 zugrunde. Die dabei (und in der Begründung des Bebauungsplans) vorgesehene Verwendung des Fahrbahnbelags "Splittmastixasphalt ohne Abspaltung" fin-

det sich aber in den Festsetzungen des Bebauungsplans nicht wieder. Damit ist der Bebauungsplan in diesem Punkt nicht (mehr) von einer Abwägung getragen.

29 Der Abwägungsmangel ist offensichtlich und von Einfluss auf das Ergebnis (§ 214 Abs. 3 BauGB a.F.). Die Offensichtlichkeit des Fehlers ergibt sich daraus, dass das dem Bebauungsplan zugrundeliegende Lärmgutachten ausdrücklich von Splittmastixasphalt ohne Absplittung als Straßenbelag ausgeht und seine positive Bewertung des Straßenbauvorhabens auf den dadurch erzielbaren Abschlag von 2 dB(A) stützt (vgl. 5.2 und 5.7 der schalltechnischen Untersuchung vom 12.11.2003). Es entsprach der Absicht des Antragsgegners, dem Rechnung zu tragen. Von Einfluss auf das Ergebnis ist ein Abwägungsfehler bereits dann, wenn nach den Umständen des Falles die konkrete Möglichkeit besteht, dass ohne den Mangel anders geplant worden wäre (vgl. BVerwG vom 21.8.1981 BVerwGE 64, 33/39 f.). Das ist hier der Fall. Es besteht die konkrete Möglichkeit, dass der Antragsgegner unter diesen Umständen (soweit nicht schon die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV bei unveränderter Planung überschritten wären) den lärm mindernden Fahrbahnbelag auch dann festgesetzt hätte, wenn es die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht erfordert hätten.

2.

30 Zur Beurteilung der Frage, ob der vom geplanten Parkplatz „A* *** *****“ ausgehende Lärm schädliche Umwelteinwirkungen hervorruft, hätte nicht die 16. BImSchV herangezogen werden dürfen. Vielmehr hätte die Beurteilung nach der TA Lärm erfolgen müssen. Es stellt einen Fehler im Abwägungsvorgang dar, dass der Antragsgegner dem Bebauungsplan die nach der 16. BImSchV erstellte Lärmbetrachtung des Parkplatzes zugrunde gelegt hat. Ob der Fehler auf das Abwägungsergebnis Einfluss hat, braucht im Hinblick auf die Nummer II.1. der Entscheidungsgründe nicht abschließend geklärt zu werden.

31 Der geplante Parkplatz „A* *** *****“ wird als öffentliche Verkehrsfläche gewidmet. Funktional ist er jedoch der Alpspitzbahn, einem privaten kommerziellen Betrieb zuzuordnen, denn er soll ganz überwiegend Parkmöglichkeiten für Nutzer dieser Liftanlage im Sommer- und Winterbetrieb bieten. Die geplante Fußgängerunterführung vom Parkplatz zur Seilbahnstation ist Ausdruck der Zusammengehörigkeit. Der Verkehr auf dem Parkplatz ist, auch wenn es sich um eine öffentliche Verkehrsfläche handelt, der Alpspitzbahn zuzurechnen. Die 16. BImSchV kann deshalb zur Beurteilung des vom Zu- und Abgangsverkehr ausgehenden Lärms auch nicht als Orientie-

rungshilfe herangezogen werden. Vielmehr sind der TA Lärm und der VDI-Richtlinie 2058 Bl. 1 die Maßstäbe für die Bemessung der Zumutbarkeit der mit dem anlagenbezogenen Verkehr verbundenen Lärmbeeinträchtigung zu entnehmen (vgl. BVerwG vom 27.8.1998 NVwZ 1999, 523).

- 32 Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus der Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV). Dieses Regelwerk gilt nach seinem § 1 für die Errichtung, die Beschaffenheit und den Betrieb von Sportanlagen, soweit sie zum Zweck der Sportausübung betrieben werden. Gemäß § 1 Abs. 3 18. BImSchV zählen zur Sportanlage auch Einrichtungen, die mit ihr in einem engen räumlichen und betrieblichen Zusammenhang stehen. Im Anhang zur 18. BImSchV wird das Verfahren zur Ermittlung und Beurteilung des Sportanlagenlärms beschrieben. Verkehrsgeräusche auf öffentlichen Verkehrsflächen außerhalb des Anlagengeländes sind nach Nr. 1.1 Sätze 2 und 3 des Anhangs zu § 2 Abs. 7 18. BImSchV gesondert von der Anlage zu betrachten und nur zu berücksichtigen, wenn das anlagenbezogene Verkehrsaufkommen den Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) erhöht. Dabei ist das Berechnungs- und Beurteilungsverfahren der 16. BImSchV anzuwenden. Diese Regelungen sind aber nicht einschlägig, weil die Alpseilbahn keine Sportanlage im Sinne der 18. BImSchV ist. Es handelt sich bei der Seilbahn vielmehr um ein Transport- und Fortbewegungsmittel, das zwar häufig dazu genutzt wird, um sich im Anschluss an den Transport sportlich in Form von Wandern oder Skifahren zu betätigen; das macht die Seilbahn aber nicht zu einer Anlage der Sportausübung.
- 33 Das bedeutet, dass der vom geplanten Parkplatz „A* *** *****“ ausgehende Lärm nach § 22 BImSchG und der TA Lärm zu ermitteln und zu beurteilen gewesen wäre. Nach der ergänzenden Stellungnahme der t**** GmbH vom 15. März 2007 ergäbe auch eine Betrachtung des Parkplatzes als Anlage i.S.d. § 22 BImSchG nach den Regeln der TA Lärm eine Einhaltung der dortigen Immissionsrichtwerte. Als gesichert kann das auch nach der erneuten Stellungnahme des Antragsgegners und der t**** GmbH jeweils vom 25. Februar 2010 nicht gelten. Zwar lässt die erneute schalltechnische Äußerung im Gegensatz zur Stellungnahme der t**** GmbH vom 15. März 2007 nunmehr Einzelheiten der Berechnung erkennen. Es bleibt aber nach wie vor unklar, ob unter den in der Stellungnahme der S***** & P***** GmbH vom 9. Dezember 2009 genannten Gesichtspunkten (Fahrbahnbelag der Fahrwege auf dem Parkplatz, Kommunikation durch die Parkplatznutzer, evtl. notwendige Zuschläge) eine Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm durch den Parkplatz „A* ***

*****“ gewährleistet werden könnte. Der Antragsgegner und sein Gutachter gehen in ihren Äußerungen vom 25. Februar 2010 davon aus, dass in Nr. 2.2 der textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans ein geteeter Belag für die Fahrwege innerhalb des Parkplatzes vorgesehen sei. Das entspricht nicht den Tatsachen. Vielmehr heißt es in Nr. 2.2 *„Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung öffentlicher Parkplatz. Erschließungsstraßen, Fahrgassen und Busstellplätze sind befestigt und Pkw-Stellplatzflächen sind wassergebunden auszuführen.“* „Befestigt“ bedeutet aber nicht zwingend, dass „geteert“ sein muss. Es kann somit nicht ohne weiteres von einem Zuschlag $K_{stro} = 0 \text{ dB(A)}$ ausgegangen werden. Ferner ist der streitige Parkplatz vom Verhalten der Nutzer her betrachtet eher einem Gaststättenparkplatz vergleichbar. Das Verhalten der Nutzer des Seilbahnparkplatzes ist typischerweise durch ein erhöhtes Kommunikationsbedürfnis und eine längere Verweildauer der Nutzer am Fahrzeug geprägt und nicht vergleichbar mit dem der Nutzer von öffentlichen Parkplätzen am Rand von Innenstädten oder P & R Parkplätzen. Es ist daher sachgerecht, Zuschläge (K_{pa}) wie bei Gaststättenparkplätzen zu machen. Was die Berechnungsmethode angeht, spricht im Übrigen Vieles für die Anwendung des zusammengefassten Verfahrens nach Nr. 8.2.1 der Parkplatzlärmstudie (Schriftenreihe des Bayerischen Landesamts für Umwelt, 6. Auflage 2007). Dabei sind alle Geräusche einzubeziehen, auch diejenigen, die von Bussen zur Nachtzeit ausgehen können.

- 34 Der hiernach nicht sicher auszuschließenden Überschreitung der Richtwerte der TA Lärm könnte gegebenenfalls durch aktive Schallschutzmaßnahmen für die an den Parkplatz angrenzende Wohnbebauung abgeholfen werden. Dem Genehmigungsverfahren, das für den nicht zur Kreisstraße gehörenden Parkplatz noch durchzuführen wäre, kann das Problem aktiven Schallschutzes allerdings nicht überlassen werden. Nur durch planerische Festsetzungen kann sichergestellt werden, dass entsprechende Lärmschutzanforderungen auch im Genehmigungsverfahren gestellt werden.
- 35 Die Anwendung der Lärmrichtwerte für Mischgebiete im SO-1 „Fremdenbeherbergung und Gastronomie“ (Gasthof S******) ist dagegen nicht zweifelhaft. Das Gelände wird tatsächlich gewerblich (Gaststätten- und Hotelbetrieb) genutzt. Ein höheres Schutzniveau brauchte der Antragsgegner auch im Hinblick auf die derzeitige Außenbereichslage nicht zu gewährleisten.

3.

36 Fehlerhaft ist auch die Festsetzung flächenbezogener immissionswirksamer Schalleistungspegel im Sondergebiet SO 1 „Fremdenbeherbergung und Gastronomie“. Hierzu hat der Vertreter des Antragsgegners in der mündlichen Verhandlung am 13. Oktober 2009 erklärt, es handle sich um ein planerisches Versehen. Tatsächlich sei beabsichtigt gewesen, mit den in der Festsetzung genannten Werten die dortige Immissionsbelastung zu benennen. Damit setzt der Bebauungsplan nach Maßgabe des § 1 Abs. 4 BauNVO Schalleistungspegel fest, die weder beabsichtigt noch in der vorgesehenen Ausgestaltung jemals Gegenstand sachlicher Begründung gewesen sind. Dieser Mangel führt jedoch nicht zur Gesamtnichtigkeit des Bebauungsplans. Es liegt auf der Hand, dass die Planung der Südumfahrung von diesem Mangel unabhängig ist.

III.

37 Im Übrigen verstößt der Bebauungsplan Nr. 21 „Südliche Ortsumfahrung Nesselwang“ nicht gegen gesetzliche Vorschriften.

1.

38 Der Bebauungsplan ist erforderlich i.S.d. § 1 Abs. 3 BauGB a.F..

39 a) Der Bebauungsplan klassifiziert die Ortsumfahrung von Nesselwang zu Recht als Kreisstraße.

aa)

40 Wie im Rahmen der Planfeststellung gemäß Art. 36 Abs. 1 und 2 BayStrWG muss auch bei einer Straßenplanung durch Bebauungsplan die Straßenklasse festgesetzt werden (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. Art. 3 Abs. 1 BayStrWG; vgl. z.B. BayVGH vom 24.2.1999 VGH n.F. 52, 115). Die beabsichtigte Einstufung in eine bestimmte Straßenklasse muss spätestens zum Zeitpunkt des Aufstellungsbeschlusses feststehen (BayVGH vom 30.4.2003 BayVBI 2004, 625). Aus dem Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan für die Ortsumfahrung Nesselwang vom 9. Juni 1998 und aus seiner Bekanntmachung am 16. Juli 1999 geht zur Straßenklasse nichts hervor. Aus den vorgelegten Unterlagen (vgl. z.B. Vertragsentwurf Stand 27.3.1997; Aktenvermerk des Landratsamts Ostallgäu vom 18. März 1997; Aktennotiz vom 13. Februar 1997 über eine Gespräch im Landratsamt) lässt sich aber entnehmen, dass der Markt sowie die an der Planung Beteiligten bereits im Vorfeld festgelegt hatten, dass es sich um eine Kreisstraße handeln soll. Auch die Öffentlichkeit wurde unmittelbar in Zu-

sammenhang mit der Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses von der Klassifizierung der geplanten Ortsumfahrung in Kenntnis gesetzt. Die vorgezogene Bürgerbeteiligung i.S.d. § 3 Abs. 1 BauGB a.F. fand im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung im Pfarrheim von Nesselwang am 21. Juli 1999 statt. Die Bekanntmachung dieses Termins erfolgte im Amtsblatt des Marktes zusammen mit der Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses am 16. Juli 1999. Bei der Veranstaltung am 21. Juli 1999 hing ein Bebauungsplanvorentwurf aus, in dem auf der Straßen-trasse eingezeichnet ist „OAL 1 (neu)“. Damit war rechtzeitig hinreichend deutlich erkennbar, dass es sich um die Planung einer Kreisstraße handeln sollte.

- 41 Die Klassifizierung einer Straße richtet sich nach ihrer Verkehrsbedeutung (Art. 3 Abs. 1 BayStrWG). Hierbei handelt es sich um einen unbestimmten Rechtsbegriff, der der vollen gerichtlichen Nachprüfung unterliegt (z.B. BayVGH vom 24.2.1999 a.a.O.; BVerwG vom 8.10.1999 BayVBl 2000, 249). Es kommt für die Verkehrsbedeutung sowohl auf die Quantität des Verkehrs wie auch auf die Qualität der Straße und ihre Funktion innerhalb des bestehenden Straßennetzes (Netzfunktion) an, wobei letztere ausschlaggebend ist (BayVGH vom 13.2.2007 a.a.O.; auch BVerwG vom 8.10.1999 a.a.O.). Nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 BayStrWG sind Kreisstraßen Straßen, die dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises, dem Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen und kreisfreien Gemeinden oder dem erforderlichen Anschluss von Gemeinden an das überörtliche Verkehrsnetz dienen oder zu dienen bestimmt sind; sie sollen mindestens an einem Ende an eine Bundesfernstraße, eine Staatsstraße oder andere Kreisstraße anschließen.
- 42 Mit den Worten "zu dienen bestimmt sind" beschränkt Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 BayStrWG die Einstufung nicht auf die im Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses aktuelle Verkehrsbedeutung der geplanten Straße. Die Einstufung wird auch beeinflusst durch die der Straße künftig zugedachte Funktion im Straßennetz. Deshalb ist für die Einstufung auch die zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses bereits absehbare Fortführung der A 7 zum Grenztunnel bei Füssen zu berücksichtigen.
- 43 Die Ortsumfahrung soll den bisher auf den Bundesstraßen B 309 (Kempten - Pfronten) und B 310 (Oberjoch - Füssen) durch den Markt Nesselwang führenden Verkehr aufnehmen. Mit der Fortführung der A 7 nach Füssen soll die weiträumige, bisher von den genannten Bundesstraßen erfüllte Verkehrsfunktion von dieser Bundesautobahn übernommen werden. Der Ort Nesselwang wird von dem von den Anschluss-

stellen Oy-Mittelberg und Nesselwang/Attlesee der A 7 herführenden Verkehr angefahren (entsprechend in der Gegenrichtung) und verliert seine Lage im weiträumigen Verkehrsnetz. So wird der weiträumige Verkehr zwischen Kempten und Pfronten (B 309) künftig bis zu den Anschlussstellen Oy-Mittelberg und Nesselwang/Attlesee von der A 7 aufgenommen. Die Funktion der B 310 wird ab der Anschlussstelle Oy-Mittelberg von der A 7 übernommen und der Markt Nesselwang nicht mehr angefahren. Damit werden die Festsetzungen im angegriffenen Bebauungsplan (zeichnerischen Darstellung und Nr. 2 der textlichen Festsetzungen) und die ihnen zugrunde liegende Prognose über die künftige Verkehrsentwicklung nach Fertigstellung der zur Zeit des Satzungsbeschlusses in Bau befindlichen Autobahn A 7 bis Füssen der künftigen Funktion der Ortsumfahrung im Verkehrsnetz gerecht. Dass die Ortsdurchfahrt von Nesselwang noch als Bundesstraße gewidmet ist, führt nicht zur Unzulässigkeit der Einstufung der Ortsumfahrung als Kreisstraße. Mit der Änderung der Verkehrsbedeutung sind die Bundesstraßen umzustufen (§ 2 Abs. 4 FStrG).

- 44 Nach ihrer Netzfunktion im Straßennetz nach (mittlerweile vollzogener) Verkehrsfreigabe des letzten Teilstücks der A 7 bis Füssen wird die Ortsumfahrung Nesselwang die Verkehrsbedeutung einer Kreisstraße haben. Die Kreisstraße OAL 1 vermittelt überörtlichen Verkehr innerhalb des Landkreises Ostallgäu (Anbindung des Ski- und Wandergebiets an der Alpspitze, Verkehre nach Thal <kleiner Weiler nördlich Nesselwang> sowie in das örtliche Gewerbegebiet) und zwischen den benachbarten Landkreisen Oberallgäu und Ostallgäu. Sie nimmt ferner ab dem Kreisverkehr am Ortseingang den aus Richtung Oy-Mittelberg fließenden Verkehr auf.
- 45 Auch die Quantität des zu erwartenden Verkehrs spricht nicht gegen die Einstufung der Ortsumfahrung von Nesselwang als Kreisstraße. Die Prognose des Büros L*** + B***** enthält eine nachvollziehbare und zum maßgeblichen Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses auch nicht überholte Einschätzung der Entwicklung der Verkehrsströme bei Fortführung der A 7 bis Füssen (vgl. insbesondere Schaubild 11). Die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 1997 basiert auf der Grundlage der Verkehrszählung von Freitag, dem 4. Juli 1997. An diesem Tag waren in sechs Bundesländern bereits Sommerferien. Nach der Prognose der Verkehrsuntersuchung befahren die Ortsumfahrung Nesselwang ohne Fortführung der A 7 in 24 Stunden je nach Streckenabschnitt zwischen 10.400 und 11.500 Kraftfahrzeuge, bei Verwirklichung der A 7 reduziert sich danach der Verkehr in 24 Stunden je nach Streckenabschnitt auf 5.300 bis 6.400 Kraftfahrzeuge.

- 46 Die Antragsteller tragen durch Vorlage des Gutachtens des Verkehrsplanungsbüros I***** vom 14. Januar 2010 vor, dass die auf der Südumfahrung prognostizierten Verkehrszahlen mengenmäßig über den Durchschnittsbelastungen von Staatsstraßen im Regierungsbezirk Schwaben liegen würden. Die Klassifizierung als Kreisstraße sei deshalb unrichtig. Eine Rechtsvorschrift, die die Klassifizierung einer Straße als Kreisstraße bei Überschreiten einer bestimmten Verkehrsbelastung nicht mehr zuließe, gibt es indes nicht (vgl. BayVGH vom 15.2.2005 BayVBl. 2006, 118). Es ist auch nicht entscheidend, welche Absichten der erste Bürgermeister des Antragsgegners und der Landrat des Landkreises Ostallgäu im Vorfeld der Bauleitplanung bei der Einstufung als Kreisstraße verfolgt hatten. Vielmehr kommt es darauf an, ob die festgesetzte Straßenklasse zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses der tatsächlich zu erwartenden Verkehrsbedeutung der Straße entsprach, was wie dargelegt der Fall ist.
- 47 Berechnungen über eine Wirkung der ursprünglich geplanten Anschlussstelle Enzenstetten der A 7 waren nicht erforderlich. Bezogen auf den maßgeblichen Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses vom 25. Mai 2004 war das Abwägungsmaterial vollständig. Zu diesem Zeitpunkt war bereits absehbar, dass die Anschlussstelle Enzenstetten nicht verwirklicht werden würde (vgl. auch BayVGH vom 30.7.2002 UPR 2003, 80).
- bb)
- 48 Der angefochtene Bebauungsplan regelt hinreichend den Anschluss an das bestehende Straßennetz. In einem Straßenbepauungsplan muss dargestellt sein, wie und an welcher Stelle der Anschluss an das bestehende Straßennetz stattfinden soll. Andernfalls könnte nicht davon ausgegangen werden, dass die Netzfunktion der Straße gesichert ist. Ferner müssen die Straßen nach ihrer Klassifizierung klar voneinander abgegrenzt sein (vgl. BayVGH vom 30. April 2003 a.a.O.). Auch das ist hinreichend gewährleistet. Was den Anschluss am östlichen Ende der Plantrasse angeht, so ist der Anschluss über die Trasse des Bebauungsplans „Südumfahrung Wank“ des Antragsgegners gewährleistet. Auch der Anschluss der Plantrasse an das bestehende Verkehrsnetz im Westen ist ausreichend geklärt. Im Bereich des Kreisverkehrs mündet die OAL 1 in die dort geführten Bundesstraßen B 309 und B 310. Aus § 1 der Verordnung über Kreuzungsanlagen im Zuge von Bundesfernstraßen (BGBl I 1975,

2984) ergibt sich, wo die Bundesstraße im Einmündungsbereich endet und die Kreisstraße beginnt.

b)

49 Die Erforderlichkeit des Bebauungsplans Nr. 21 i.S.d. § 1 Abs. 3 BauGB a.F. scheidet auch nicht an einer fehlenden Planungskompetenz des Antragsgegners. Der Markt Nesselwang war berechtigt, die Ortsumfahrung durch Bebauungsplan zu planen. Die Planfeststellungspflicht für die beabsichtigte Ortsumfahrung ist damit entfallen (Art. 38 Abs. 3 Satz 1 BayStrWG).

50 Gemäß dem (insoweit inhaltlich unveränderten) Art. 36 Abs. 2 BayStrWG ist für den Bau von Kreisstraßen die Planfeststellung durchzuführen, wenn es sich um Straßen von besonderer Bedeutung, insbesondere um Zubringerstraßen zu Bundesfernstraßen handelt. Die geplante OAL 1 neu hat diese besondere Bedeutung. Sie ist in erster Linie dazu bestimmt, die erheblichen Verkehrsströme aufzunehmen, die bereits bisher über die B 309 nach Pfronten geführt werden und, wie bereits dargestellt, auch nach Fertigstellung der A 7 auf der über Nesselwang führenden Strecke verbleiben werden.

51 Die Planfeststellung entfällt nur dann (Art. 36 Abs. 2 Nr. 3 BayStrWG a.F., Art. 38 Abs. 3 Satz 1 BayStrWG n.F.), wenn der Bebauungsplan die Tatbestandsvoraussetzungen des Art. 36 BayStrWG aufgreift und zur Grundlage der Straßenplanung macht (Numberger in Zeitler, BayStrWG, RdNr. 266 zu Art. 38 unter Bezugnahme auf die Rechtsprechung des 8. Senats des BayVGH). Zu den zwar tatbestandlich in Art. 36, 38 BayStrWG nicht ausdrücklich geregelten, aber durch das Verfahren der Planfeststellung gewährleisteten Voraussetzungen der Straßenplanung gehört das Einverständnis der Straßenbaulastträgers mit der Planung. Es ist im Fall der Planfeststellung dadurch gewährleistet, dass diese den Antrag des Vorhabenträgers voraussetzt (Art. 38 Abs. 1 BayStrWG, Art. 73 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Ohne diesen Antrag kann weder das Planfeststellungsverfahren beginnen noch der Plan festgestellt werden. Der Antrag auf Planfeststellung dokumentiert die Bereitschaft des Straßenbaulastträgers, die mit der Straßenbaulast verbundenen Aufgaben (Art. 9 Abs. 1 BayStrWG) nach Maßgabe der konkreten Verhältnisse zu übernehmen.

52 Die Straßenplanung durch Bebauungsplan obliegt der Gemeinde (§ 1 Abs. 3 BauGB a.F.). Der Straßenbaulastträger ist nicht wie im Fall der Planfeststellung Herr des

Planungsverfahrens. Seine die Planfeststellung ersetzende Wirkung hat der Bebauungsplan nur dann, wenn die rechtliche Stellung des Straßenbaulastträgers in einer dem Verfahren der Planfeststellung entsprechenden Weise gewährleistet ist. In der Rechtsprechung ist deshalb wiederholt betont worden, dass der Bebauungsplan des Einverständnisses des Straßenbaulastträgers bedarf, oder - anders gewendet - der Bebauungsplan die Straßenbaulast ihrem Träger nicht aufdrängen darf (vgl. BVerwG vom 28.1.1999 BVerwGE 108, 248; BayVGH vom 12.10.2007 BayVBI 2008, 564). Dieses Einverständnis kann, muss aber nicht zwingend fehlen, wenn über die in der Straßenbaulast begründete zentrale Frage der Finanzierung des Vorhabens und seiner Folgekosten auch zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses noch keine Einigkeit zwischen der Gemeinde und dem Straßenbaulastträger besteht. Dem erst im Gefolge des Satzungsbeschlusses (25.5.2004) gefassten Beschluss des Kreisausschusses des Landkreises Ostallgäu vom 27. September 2004 ist lediglich zu entnehmen, dass zunächst der Ausgang des (gegenständlichen) Normenkontrollverfahrens abgewartet und dann ggf. das Gespräch über die Verteilung der Kosten der Straßenbaulast fortgesetzt werden soll. Mit diesem, sich schon im Planungsverfahren abzeichnenden Verhalten hat der Landkreis den Dingen ihren Lauf gelassen. Der Landkreis Ostallgäu war bereits im Vorfeld der Planung durch den Landrat, die Kreisplanungsstelle und den Kreisausschuss (Art. 26 ff. LKrO) darüber informiert, dass die Ortsumgehung von Nesselwang als Kreisstraße geplant wurde. So hat sich der Kreisausschuss bereits am 9. Mai 1997 mit der Teilung der Kosten für die Ortsumgehung zwischen dem Markt und dem Landkreis befasst. In § 5 des damals dem Landkreis vorliegenden Entwurfs einer Kostenvereinbarung (Stand 27.3.1997) heißt es, dass die Straßenbaulast nach Fertigstellung beim Landkreis bleibt. Bei dieser Sachlage hat es der Landkreis Ostallgäu, ohne je der Fortführung der Planung durch den Markt zu widersprechen, in Kauf genommen, dass der Bebauungsplan beschlossen wird, ohne dass geklärt war, welche Kosten der Straßenbaulast zu übernehmen sein würden. Ein ins Gewicht fallender Unterschied zu der Lage, wie sie sich für den Straßenbaulastträger im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens darstellt, ist dabei nicht festzustellen. Auch im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens kann der Vorhabensträger an seinem Antrag festhalten, obgleich wesentliche Fragen der Finanzierung des Vorhabens noch nicht geklärt sind. Dem Landkreis als Straßenbaulastträger ist daher mit dem angegriffenen Bebauungsplan nichts "aufgedrängt" worden, was er nicht in eben dem Stadium fehlender Klärung der Finanzierungsanteile hingenommen hat, in dem sich die Sache bei Satzungsbeschluss befand.

- 53 Soweit mit dem streitigen Bebauungsplan im Westen die Bundesstraße überplant wird, hat das Straßenbauamt Kempten (nunmehr: Staatliches Bauamt) dem mit Schreiben vom 27. Januar 2004 zugestimmt (§ 22 Abs. 4 FStrG; Art. 62 a Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 Buchst a BayStrWG). Die planeretzende Wirkung des Bebauungsplans ergibt sich insoweit aus § 17 b Abs. 2 Satz 1 FStrG.
- c)
- 54 Es handelt sich somit auch nicht um eine durch § 1 Abs. 3 BauGB a.F. nicht zu rechtfertigende „Vorratsplanung“ (BVerwG vom 18.3.2004 BVerwGE 120, 239). Es erschien aus der zeitlichen Perspektive des Satzungsbeschlusses zumindest möglich, dass der Bebauungsplan zur Errichtung der südlichen Ortsumfahrung von Nesselwang innerhalb eines Zeitraums von etwa 10 Jahren (bis circa Juli 2014) umgesetzt werden kann.
- 55 Aus dem Vermerk des Landratsamts Ostallgäu vom 18. März 1997 geht hervor, dass Gespräche mit dem Straßenbauamt Kempten über eine mögliche Förderung der Südumfahrung stattgefunden haben und damals eine Förderung in Höhe von bis zu 10 Mio. DM möglich erschien. Je nach Trassenvariante (Länge des nötigen Tunnels) wäre damals ein Betrag zwischen 3 und 6,8 Mio. DM verblieben, der vom Landkreis als künftigem Straßenbulasträger und ggfs. dem Markt Nesselwang zu übernehmen gewesen wäre. Der vorgelegte Entwurf einer Vereinbarung zwischen Markt und Landkreis betraf die Aufteilung dieser Restkosten. Zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses sah das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG - des Bundes unter bestimmten Voraussetzungen die Übernahme von bis zu 80 % der Kosten für den Bau kommunaler Straßen vor. Nach dem am 1. Januar 2007 in Kraft getretenen BayGVFG (GVBl 2006, 969) kommt ebenfalls eine Förderung mit bis zu 80 % in Betracht. Der Freistaat Bayern gewährt Zuwendungen für kommunale Straßen- und Brückenbaumaßnahmen, soweit sie zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden dringend notwendig sind nach den Richtlinien für Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Bulasträger (RZStra, in der Fassung vom 12.1.2007 veröffentlicht in AllMBI 2007, S. 4). Die Förderung erfolgt mit Mitteln aus dem BayGVFG oder aus Art. 13 c FAG. Ferner bestehen Zuschussmöglichkeiten gemäß Art. 13 und Art. 13 b FAG. Es ist nicht unrealistisch, dass angesichts der auch nach Verkehrsfreigabe des letzten Teilstücks der A 7 für die Ortsdurchfahrt von Nesselwang prognostizierten Verkehrsbelastung eine För-

derung zumindest dem Grundsatz nach in Betracht kommen und die Planung realisiert werden kann.

56 2. Der Bebauungsplan genügt im Übrigen dem Gebot einer gerechten Abwägung der öffentlichen und privaten Belange (§ 1 Abs. 6 BauGB a.F.).

a)

57 Die Abwägung zu den Umweltbelangen (§ 1 Abs. 5 Satz 2 Nr. 7, § 1 a BauGB a.F.), die der Antragsgegner anhand der Umweltverträglichkeitsstudie vom 17. Juni 1998 vorgenommen hat, ist nicht zu beanstanden.

58 Gemäß § 17 UVPG i.V.m. § 1 a Abs. 2 Nr. 3 BauGB a.F. ist die Bewertung der ermittelten und beschriebenen Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt entsprechend dem Planungsstand (Umweltverträglichkeitsprüfung) in der Abwägung nach § 1 Abs. 6 BauGB a.F. zu berücksichtigen, soweit in einem Bebauungsplanverfahren die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit von bestimmten Vorhaben im Sinne der Anlage zum UVPG begründet werden soll. Ob letzteres etwa im Hinblick auf Nr. 18.4.1 der Anlage 1 zum UVPG der Fall ist, kann dahingestellt bleiben. Der Antragsgegner hat die ermittelten und beschriebenen Auswirkungen des Vorhabens in Anlehnung an die Umweltverträglichkeitsstudie des Büros Z***** & A**** vom 17. Juni 1998 bewertet und zur Grundlage der Abwägung gemacht. Dieses Vorgehen ist weder im Hinblick auf die Trassenwahl noch im Hinblick auf die Umweltbelange der gewählten Südtrasse im Einzelnen fehlerhaft.

59 In der gutachterlichen Stellungnahme des Büros Dr. S***** vom 2. November 2006 wird gegen die Umweltverträglichkeitsstudie insbesondere eingewendet, die Bevorzugung der Südtrasse für die Ortsumfahrung von Nesselwang sei fachlich nicht haltbar. Die Ostumgehung werde verworfen, ohne dass eine Optimierung der Osttrasse im Hinblick auf das durchschnittene Biotop diskutiert werde (aa). Die Umweltverträglichkeitsstudie weise hinsichtlich der Betroffenheit der Erholungsnutzung durch die Trassenvarianten in mehrerer Hinsicht erhebliche methodische Fehleinschätzungen (bb) und Lücken (cc) auf. Es sei fachlich nicht plausibel, warum die Empfindlichkeit des Alpspitzgebiets gegenüber den Beeinträchtigungen der Südumfahrung aufgrund seiner aktiven Wintersportnutzung und der damit verbundenen optischen und akustischen Unruhe um eine Stufe tiefer angesetzt werde als die Empfindlichkeit der Land-

schaft östlich Nesselwangs. Die Umweltverträglichkeitsstudie sei veraltet (dd). Diese Einwände greifen nicht durch.

aa)

60 In der Umweltverträglichkeitsstudie werden die südliche und die östliche Ortsumfahrung von Nesselwang auf ihre Umweltverträglichkeit hin untersucht.

61 Der Planungsträger ist nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle schon einmal erwogenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Der Sachverhalt muss nur so weit aufgeklärt werden, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Der Planer ist befugt, eine Alternative, die (bereits) auf der Grundlage einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheint, schon in einem frühen Verfahrensstadium auszuschneiden. Ein solches Vorgehen ist nicht schon dann abwägungsfehlerhaft, wenn sich herausstellt, dass die verworfene Lösung mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre, sondern erst, wenn diese Lösung sich hätte aufdrängen müssen. Es reicht aus, wenn die Behörde sich mit dem Für und Wider der gegenläufigen Belange auseinandergesetzt hat und tragfähige Gründe für die gewählte Lösung anführen kann. Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit sind erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Lösung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblicher Belange als die eindeutig bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde (vgl. BVerwG vom 25.1.1996 BVerwGE 100, 238 m.w.N.; vom 19.9.2002 BVerwGE 117, 58; vom 23.6.2009 NVwZ-RR 2009, 753). Diese zum Fernstraßenrecht entwickelten Grundsätze lassen sich auf die Straßenplanung mit den Mitteln des Städtebaurechts übertragen (BVerwG vom 22. März 1999 NVwZ 1999, 989). Der Antragsgegner musste hiernach die Möglichkeit einer Verschwenkung der Osttrasse nach Westen nicht in seine auf der Grundlage der Umweltverträglichkeitsstudie getroffene Entscheidung für die Südtrasse einbeziehen, sondern durfte die Osttrasse bereits unabhängig davon verwerfen. Die nicht nur unter dem Gesichtspunkt des Biotopschutzes getroffene Entscheidung zugunsten der südlichen Ortsumfahrung liegt im Rahmen des planerischen Gestaltungsspielraums des Antragsgegners. Welche Gesichtspunkte hierbei eine Rolle gespielt haben, lässt sich den Niederschriften über die Sitzungen des Marktgemeinderats vom 19. September 2000, vom 4. Dezember 2001 und vom 25. Mai 2004 entnehmen, die sich in zusammengefasster Form auch in Nr.

5.1 der Bebauungsplanbegründung wiederfinden. Ausschlaggebend waren sowohl Verkehrs-, wie auch Tourismus- und Umweltgesichtspunkte. Der Antragsgegner hat entscheidend darauf abgestellt, dass die Südtrasse gegenüber einer Ostumfahrung die bei weitem größere Verkehrsentlastung (2.000 Kraftfahrzeuge weniger pro Tag) für die Ortsdurchfahrt von Nesselwang und die dortigen Anwohner erbringen würde. Das entspricht den nachvollziehbaren Feststellungen der ergänzenden Verkehrsuntersuchung des Büros L*** + B***** vom Oktober 1997. Ferner hat sich der Markt u.a. deshalb zugunsten der Südtrasse entschieden, weil sie die Verkehrsbeziehungen zwischen der Reichenbacherstrasse und dem Raum Pfronten/Füssen besser abdecken kann. Eine gewichtige Rolle hat auch die unmittelbare Anbindung des Ski- und Wandergebietes Alpspitze sowie die Neuordnung und Vergrößerung des dortigen Parkplatzangebots gespielt. Schließlich war es für den Markt ein ausschlaggebender Gesichtspunkt, dass die Osttrasse Biotopkomplexe, größere zusammenhängende Landwirtschaftsflächen, Infrastrukturmaßnahmen der Flurbereinigung und Wanderwegbeziehungen Richtung Attlesee/Kögelweiher durchschneiden würde. Eine Trassenführung östlich von Nesselwang musste sich danach gegenüber der Südtrasse jedenfalls nicht als die vorzugswürdige Lösung aufdrängen.

62 Im Übrigen werden in Teil C unter Nr. 3.2 der Umweltverträglichkeitsstudie Vorschläge für Maßnahmen zur Konfliktminimierung gemacht. Dort wird u.a. unter „Minimierung des Konflikts 7 – Schutzgut Tiere und Pflanzen“ die Möglichkeit einer Optimierung der Trassenführung zum weitgehenden Erhalt biotopwirksamer Flächen und Strukturen angeführt. Der Gedanke einer Trassenoptimierung ist somit, wenn auch nicht ausdrücklich bezogen auf eine Verschwenkung der Osttrasse nach Westen zur Schonung der Biotopflächen südlich von Lachen, in der Umweltverträglichkeitsstudie enthalten. Der Antragsgegner hat sich diese Sichtweise zu Eigen gemacht, brauchte ihr aber im Hinblick auf die Resultate der Umweltverträglichkeitsstudie im Ganzen keine entscheidende Bedeutung beimessen.

bb)

63 Die Umweltverträglichkeitsstudie beruht nicht auf methodischen Fehleinschätzungen. Die Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaft vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten gibt keinen Aufschluss über Untersuchungsverfahren und Bewertungskriterien (vgl. BVerwG vom 25.1.1996, a.a.O.). Auch der - im Fall des § 17 UVPG unanwendbare - § 11 Satz 1 UVPG (vgl. Beckmann in Hoppe, UVPG, 3. Auflage 2007, RdNr. 7 zu §

11) fordert keine Gegenüberstellung der von dem Vorhaben zu erwartenden Einwirkungen nach standardisierten Maßstäben (BVerwG vom 19.5.1998 NVwZ 1999, 528). Bereits aus der Begründung zum Entwurf des Gesetzes vom 26. Januar 1989 zur Umsetzung der UVP-Richtlinie 85/337/EWG bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (BT-Drs. 11/3919, S. 27) ergibt sich, dass die Bewertung nach den Maßstäben der geltenden nationalen Gesetze erfolgen soll und die Richtlinie keine eigenen Bewertungsmaßstäbe einführt, sondern sich auf verfahrensrechtliche Anforderungen im Vorfeld der Sachentscheidung beschränkt. In der Sache rügen die Antragsteller letztlich auch nicht die Anwendung falscher Bewertungsmaßstäbe und –methoden. Sie nehmen Anstoß an den Wertungen der Umweltverträglichkeitsstudie, die der Antragsgegner sich im Rahmen seiner Abwägung zu Eigen gemacht hat. Die Gewichtung der Planungsalternativen sowie der für und gegen sie sprechenden Umweltgesichtspunkte gehört aber zum Kernbestand der planerischen Gestaltungsfreiheit. Vielmehr ist es - wie ausgeführt - vertretbar und nicht rechtsfehlerhaft, das Gebiet südlich von Nesselwang im Übergang zur Alpspitze als das unter Umweltgesichtspunkten vor allem wegen der Vorbelastung im Ergebnis weniger schützenswerte anzusehen und unter Berücksichtigung der Verkehrs- und Tourismusgesichtspunkte die südliche Ortsumfahrung einer Osttrasse vorzuziehen (vgl. BVerwG vom 24.9.1997 NVwZ-RR 1998, 297).

cc)

64 Die Umweltverträglichkeitsstudie weist keine Lücken auf, die einen beachtlichen Abwägungsfehler begründen. Das hat insbesondere auch die Erörterung mit ihrem Ersteller, Herrn Dr. Z*****, und dem von den Antragstellern beauftragten Gutachter Dr. S***** in der mündlichen Verhandlung vom 17. Dezember 2009 ergeben.

(1)

65 In dem Gutachten des Büros Dr. S***** vom 2. November 2006 wird gerügt, dass die der Umweltverträglichkeitsstudie und damit der Planung zugrunde gelegte Biotopkartierung veraltet sei und deshalb in der Konfliktzone 4 der sehr schwerwiegende Eingriff in eine Feuchtwiese i.S.d. § 30 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG, Art. 13 d Abs. 1 Nr. 1 BayNatSchG fehle. Das sehr wertvolle, von der Südtrasse betroffene Biotop „seggenreiche Nasswiese“ östlich der Talstation der Alpspitzbahn im Bereich der geplanten Parkplatzerweiterung sei übersehen worden. Auch die vorhandenen 13-d-Trocken- und Magerrasenstandorte z.B. auf der Kuppe nahe der Alpspitz-Talstation seien nicht genannt.

- 66 Nach den Ausführungen des Erstellers der Umweltverträglichkeitsstudie gab es zum Zeitpunkt der Bestandserfassung für diese Untersuchung im fraglichen Bereich keine seggenreiche Nasswiese im Sinne einer 13-d-Fläche. Die Umweltverträglichkeitsstudie (Seite 105 ff.) bezieht sich auf die Biotopkartierung Bayern des Bayerischen Landesamts für Umweltschutz - LfU - (Stand je nach Kartenblatt zwischen 1985 und 1995). Das von den Antragstellern ins Feld geführte Biotop ist auch in der aktuellen Fassung dieser Biotopkartierung (zugänglich über die Internetseite des LfU im Fachinformationssystem Naturschutz in Bayern - http://www.lfu.bayern.de/natur/daten/fis_natur/) nicht enthalten.
- 67 Der Antragsgegner trägt vor, zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses sei die Fläche als Altgrasflur mit Hochstaudenbeständen beschrieben und als (eigenkartiertes) Biotop bewertet gewesen. Mit dieser Qualifizierung sei die Fläche in der Eingriffs-Ausgleichsregelung auch berücksichtigt. Im landschaftspflegerischen Begleitplan sei die Struktur als wieder herstellbar mit kurzer Entwicklungszeit gewertet. Tatsächlich wurde die von den Antragstellern angesprochene Fläche im landschaftspflegerischen Begleitplan berücksichtigt. Auf Seite 26 wird als Konfliktpunkt 18 der Konfliktzone 4 die *„Überbauung und Beeinträchtigung von Altgrasflur und Hochstaudenbeständen im Bereich der stärker geneigten Geländeflächen durch Erweiterung des Parkplatzes und den Verlauf der Trasse“* beschrieben. Auf Seite 42 des landschaftspflegerischen Begleitplans werden die *„Ranken und Altgrasfluren im Bereich der geplanten Parkplatzerweiterung an der Alpspitzbahn“* mit 0,43 ha als wieder herstellbare Biotope mit kurzer Entwicklungszeit und einem Ausgleichsbedarf 1:1 bezeichnet. Dementsprechend werden sie auf Seite 43 des landschaftspflegerischen Begleitplans bei der Berechnung des Ausgleichsflächenbedarfs berücksichtigt. Es kann dem Antragsgegner hiernach nicht angelastet werden, er habe die naturschutzrechtliche Qualität der Fläche östlich der Alpspitzbahn im Bereich des geplanten Parkplatzes bei seiner Planung völlig außer Acht gelassen.
- 68 Ein Mangel könnte allenfalls darin liegen, dass die Fläche nicht als „seggenreiche Nasswiese“ sondern als „Altgrasflur mit Hochstaudenbeständen“ eingestuft wurde. Ob aber zum maßgeblichen Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses nicht nur eine „Altgrasflur mit Hochstaudenbeständen“, sondern eine „seggenreiche Nasswiese“ (möglicherweise zwei verschiedene Entwicklungsstadien desselben Biotops) vorhanden war, lässt sich nicht mehr feststellen und kann letztlich auch dahinstehen. Der An-

tragsgegner trägt vor, dass es sich bei der "seggenreichen Nasswiese" um eine Biotopform handle, die sich witterungsabhängig rasch bilde, sich aber auch rasch verändern und vergehen könne. Diese nachvollziehbare These wurde in der mündlichen Verhandlung weder von dem Sachverständigen Dr. S***** noch von den Antragstellern selbst in Zweifel gezogen. Es ist deshalb davon auszugehen, dass es sich um ein Biotop mit kurzer Entwicklungszeit handelt. Unter diesem Gesichtspunkt wäre es nicht von Einfluss auf das Abwägungsergebnis gewesen (§ 214 Abs. 3 BauGB a.F.), wenn zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses tatsächlich eine „seggenreiche Nasswiese“ vorhanden, und deshalb die Erfassung in der Abwägung als „Altgrasflur mit Hochstaudenbeständen“ sachlich fehlerhaft gewesen wäre. Als Biotop mit kurzer Entwicklungszeit durfte es zum einen als weniger schutzbedürftig eingeschätzt werden. Vor allem aber konnte der Antragsgegner angesichts der für die südliche Ortsumfahrung genannten Erwägungen den Schutz der seggenreichen Nasswiese jedenfalls rechtsfehlerfrei hintanstellen.

(2)

- 69 Die Antragsteller weisen ferner darauf hin, dass im Bereich des „übersehenen Biotops“ eine Population der stark gefährdeten Sumpfschrecke vorkomme. Sie berufen sich darauf, dass die Sumpfschrecke auf „der Roten Liste“ stehe. Hieraus ergibt sich indes kein beachtlicher Abwägungsfehler.
- 70 Rote Listen sind wissenschaftliche Fachgutachten, in denen der Gefährdungsstatus bestimmter Arten für einen bestimmten Bezugsraum dargestellt ist. Sie bewerten die Gefährdung anhand der Bestandsgröße und der Bestandsentwicklung. Eine Rote Liste soll die Öffentlichkeit informieren, Handlungsbedarf im Artenschutz aufzeigen, Argumentationshilfe im Naturschutz sein, den politischen Stellenwert des Naturschutzes erhöhen, Datenquelle für Maßnahmen seitens des Gesetzgebers und für internationale Rote Listen sein, der Koordination des internationalen Naturschutzes dienen und weiteren Forschungsbedarf aufzeigen.
- 71 Auf Seite 171 der Roten Liste gefährdeter Tierarten des Bundesamtes für Naturschutz wird die Sumpfschrecke als Tier der Kategorie 2 (stark gefährdet) aufgeführt. Die Umweltverträglichkeitsstudie bezieht sich dagegen auf die Rote Liste Bayern. Die Sumpfschrecke wird entsprechend der Artenschutzkartierung Bayern (Stand 1997) in der Umweltverträglichkeitsstudie zwar verzeichnet, aber ihr Vorkommen nur für den

östlich von Nesselwang gelegenen Kögelweiher festgestellt, und die Sumpfschrecke wird als Tier der Roten Liste Kategorie 3 bezeichnet.

72 Als rechtlich verbindliche Kategorie ist die Anlage 1 zu § 52 der Bundesartenschutzverordnung maßgeblich, in der die geschützten Pflanzen und Tiere in Deutschland verzeichnet sind. Die Sumpfschrecke ist darin nicht enthalten. Zum anderen ist die Sumpfschrecke nach dem insoweit unwidersprochenen Vortrag des Antragsgegners flexibel und wanderwillig und deshalb in der Lage, kurzfristig auf andere Standorte auszuweichen, so dass dieser Belang - das Vorkommen der Sumpfschrecke um den Parkplatz an der Alpspitzbahn unterstellt - in der Abwägung auch hätte überwunden werden können. Dieses angenommene örtliche Vorkommen um den Parkplatz der Alpspitzbahn lässt zudem darauf schließen, dass die Sumpfschrecke in der Natur gegenüber erheblichen menschlichen Eingriffen wenig empfindlich ist. Ein insoweit möglicherweise bestehendes Abwägungsdefizit war damit jedenfalls nicht von Einfluss auf das Abwägungsergebnis (§ 214 Abs. 3 BauGB a.F.).

dd)

73 Der Verwendung der Umweltverträglichkeitsstudie als Planungsgrundlage steht es nicht entgegen, dass sie zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses bereits rund sechs Jahre alt war. Die meisten der in der Umweltverträglichkeitsstudie zu berücksichtigenden Belange und Schutzgüter unterliegen keinen ständigen Veränderungen, so dass ihre Erfassung auch längere Zeit gültig bleibt. Die rasche Veränderlichkeit einzelner tatsächlicher Umstände (z.B. aufgrund des klimaabhängigen Entstehens und Vergehens von 13-d-Flächen) zeigt zudem, dass auch eine zeitnäher zum Satzungsbeschluss erstellte Umweltverträglichkeitsstudie nicht hätte sicherstellen können, dass darin exakt der zum Zeitpunkt der Abwägung noch aktuelle Stand wiedergegeben wird.

ee)

74 Wegen § 47 Abs. 3 VwGO und der in Art. 98 Satz 4 BV vorgesehene Möglichkeit der Popularklage kann die geltend gemachte Verletzung von Art. 141 Abs. 1 BV nicht Prüfungsgegenstand des vorliegenden Verfahrens sein (vgl. VerfGH vom 23.3.1984 VerfGH 37, 35).

b)

- 75 Es ist auch nicht abwägungsfehlerhaft verkannt worden, dass nach Art. 11 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BayLPIG in landschaftlichen Vorbehaltsgebieten den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege gegenüber anderen Nutzungsansprüchen besonderes Gewicht zukommt. Darauf, welche Gesetzesfassung des Landesplanungsgesetzes anzuwenden ist, kommt es nicht an, denn nach Art. 17 Abs. 2 Nr. 4 BayLPIG und der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs waren Vorbehaltsgebiete auch schon vor dem Inkrafttreten von Art. 11 BayLPIG in der ab 1. Januar 2005 geltenden, aktuellen Fassung (GVBl 2004, 521) in der Abwägung zu berücksichtigen (vgl. BayVGH vom 21.1.1998 BayVBl 1998, 436).
- 76 Die Antragsteller tragen vor, den Gemeinden werde insoweit eine Abwägungsdirektive vorgegeben. Der Bebauungsplan erkenne zwar, dass die geplante Trasse in das landschaftliche Vorbehaltsgebiet Nr. 19 „Grünten-Edelsberg-Breitenberg“ des Regionalplans Allgäu (16) falle. Das Gewicht der landesplanerischen Intention sei aber verkannt worden. Es spreche somit alles dafür, dass bei einem fachlich korrekten Vergleich der Trassenalternativen die Umweltverträglichkeitsstudie zu dem Ergebnis hätte kommen müssen, dass die Osttrasse der Südumfahrung vorzuziehen sei. Das trifft nicht zu, denn nicht allein die Existenz des Vorbehaltsgebiets gibt diesem Belang ein besonderes Gewicht in der Abwägung. (vgl. § 7 Abs 4 Nr. 2 ROG 1998; BayVGH vom 21.1.1998 BayVBl 1998, 436 m.w.N. zur Bedeutung eines Vorbehaltsgebiets). Sein besonderes Gewicht erhält das Vorbehaltsgebiet vielmehr erst dann, wenn es durch die Planung auch in nennenswerter Weise berührt wird. Das ist hier nicht der Fall. Das im Regionalplan Allgäu mit dem maßgeblichen Stand 25. Mai 2004 (Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses) enthaltene Vorbehaltsgebiet Nr. 19 streift die Trasse der südlichen Ortsumfahrung Nesselwang lediglich in einem zu vernachlässigenden äußersten Randbereich. Der Regionale Planungsverband Allgäu hat dementsprechend im Rahmen seiner Beteiligung als Träger öffentlicher Belange keine Einwände gegen die Planung erhoben (Stellungnahmen vom 2.11.2000 und vom 2.3.2004). In Nr. 3.2 der Bebauungsplanbegründung wird festgestellt, dass die Trasse am südlichen Ortsrand in Teilbereichen im Vorbehaltsgebiet liegt. Zugleich wird Kapitel IX Nr. 2.3 des Regionalplans zitiert, wonach für Pfronten und Nesselwang Ortsumfahrungen nötig sind. Hierin ist eine ausreichende Abwägung zu sehen. Es kommt zum Ausdruck, dass einerseits das Vorbehaltsgebiet nur in äußerst geringem Umfang berührt wird, andererseits nach dem Regionalplan der Ortskern von Nessel-

wang vom Verkehr entlastet werden soll. Es ist vertretbar, den landschaftlichen Vorbehalt unter diesen Umständen zurücktreten zu lassen.

c)

77 Es ist auch nicht fehlerhaft, dass die Alpenkonvention nicht ausdrücklich in die Abwägung nach § 1 Abs. 6 BauGB a.F. einbezogen wurde. Die Durchführungsprotokolle der Alpenkonvention sind selbständige völkerrechtliche Übereinkommen und bedürfen jeweils der Ratifizierung. Deutschland hat alle Protokolle im Jahr 2002 ratifiziert, sie sind am 18. Dezember 2002 in Kraft getreten (BGBl II 2002, 1785). Sie haben damit innerstaatliche Geltung erlangt und sind für alle staatlichen Organe verbindlich geworden. Die Exekutive und die Gerichte haben die Vorschriften der Alpenkonvention und der Protokolle zwar grundsätzlich als im Range von Bundesrecht stehendes Recht zu beachten und anzuwenden. In erster Linie wendet sich die Alpenkonvention aber an den Gesetzgeber des jeweiligen Vertragsstaates. Unmittelbare rechtliche Wirkung können nur Regelungen in den Protokollen entfalten, die nach Inhalt, Zweck und Formulierung hinreichend genau sind und keiner weiteren Ausführungsbestimmungen bedürfen („self executing“). Das nationale Recht erfüllt grundsätzlich die in den Durchführungsprotokollen der Alpenkonvention formulierten Anforderungen. Somit ist im Regelfall durch die Anwendung der einschlägigen nationalen Gesetze die Umsetzung der Alpenkonvention seitens der Exekutive und der Gerichte gewährleistet.

78 Die Abwägung maßgeblich beeinflussende, im Fall der südlichen Ortsumfahrung von Nesselwang relevante, unmittelbar anwendbare Normen insbesondere aus dem Protokoll für Naturschutz und Landschaftspflege, aus dem Bodenschutz- und dem Verkehrsprotokoll, die noch nicht in deutsches Recht umgesetzt und somit ohnehin mit dessen Anwendung berücksichtigt wären, sind nicht ersichtlich. Die Antragsteller rügen konkret einen Verstoß gegen Art. 8 Abs. 1 des Protokolls zur Durchführung der Alpenkonvention im Bereich Berglandwirtschaft. Er lautet: „*Die Vertragsparteien verpflichten sich, den besonderen Bedingungen der Berggebiete bei Raumplanung, Flächenausweisung, Flurbereinigung und Bodenverbesserung unter Berücksichtigung der Natur- und Kulturlandschaft Rechnung zu tragen*“. Die Bestimmung ist zu ungenau, um ohne Ausführungsbestimmung unmittelbar und mit konkreten, über die im Zuge der Planung bereits aufgeworfenen Fragen des Natur- und Landschaftsschutzes hinausgehenden Aussagen angewendet zu werden. Im Übrigen liegen der gesamte Landkreis Ostallgäu und somit auch das Gebiet der verworfenen Osttrasse im

Geltungsbereich der Alpenkonvention. Östlich von Nesselwang gibt es ebenso von der Alpenkonvention erfasste landwirtschaftliche Flächen, wie an der Südtrasse. Auch Art. 10 Abs. 1 des Protokolls „Naturschutz und Landschaftspflege“ ist nicht verletzt. Er lautet wie folgt: *„Die Vertragsparteien bemühen sich im gesamten Alpenraum unter Mitberücksichtigung der Interessen der ansässigen Bevölkerung um die Verringerung von Belastungen und Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Sie wirken darauf hin, dass alle raumbedeutsamen Nutzungen natur- und landschaftsschonend erfolgen. Sie ergreifen ferner alle geeigneten Maßnahmen zur Erhaltung und, soweit erforderlich, Wiederherstellung besonderer natürlicher und naturnaher Landschaftsstrukturelemente, Biotope, Ökosysteme und traditioneller Kulturlandschaften.“* Auch insoweit gilt nichts anderes. Soweit in Satz 3 Maßnahmen zur Erhaltung und Wiederherstellung besonderer natürlicher und naturnaher Landschaftsstrukturelemente etc. angesprochen werden, wurde dieser Belang durch die Anwendung der einschlägigen nationalen Gesetze und durch die Bestimmung von Ausgleichsflächen ausreichend berücksichtigt.

d)

79 Auch unter den weiteren Lärmschutz Gesichtspunkten leidet die Abwägung nicht an einem beachtlichen Fehler.

aa)

80 Die Antragsteller rügen, der Lärmschutzwall im Bereich nach dem Kreisverkehr am Beginn der geplanten Ortsumfahrung solle nach der Stellungnahme der unteren Immissionsschutzbehörde vom 19. November 1999 schon bei Bau-km 0+120 beginnen, der Bebauungsplan sehe die Lärmschutzeinrichtung jedoch erst ab Bau-km 0+150 vor. Die Stellungnahme des Landratsamts Ostallgäu vom 19. November 1999 betraf einen früheren Planungsstand. Sie ist überholt durch die letzte, maßgebliche Stellungnahme der unteren Immissionsschutzbehörde vom 1. März 2004 bezogen auf den zu diesem Zeitpunkt gültigen Entwurf des Bebauungsplans in der Fassung der 2. Auslegung. Darin ist der Lärmschutzwall entsprechend der schalltechnischen Untersuchung der t**** GmbH vom 12. November 2003 wie in der endgültigen Fassung des Bebauungsplans ab Bau-km 0+150 vorgesehen. Die untere Immissionsschutzbehörde erhebt in ihrer letzten Stellungnahme vom 1. März 2004 keine Einwendungen mehr gegen die Planung.

bb)

81 Vorbehaltlich Nr. II. 1. dieses Urteils werden im Einmündungsbereich von B 309 und OAL 1 aus Richtung Sonthofen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten. Die schalltechnische Untersuchung der t**** GmbH vom 12. November 2003 betrachtet die Planung der Ortsumfahrung ohne Fortführung der A 7 Richtung Füssen und legt dementsprechend die Verkehrszahlen der Verkehrsuntersuchung des Büros L*** + B***** vom Oktober 1997 für den Fall ohne Lückenschluss der A 7 zugrunde. Ferner legt die schalltechnische Untersuchung die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV zugrunde und geht am Immissionsort 1 (Anwesen R****straße 25, nord-östlich des geplanten Kreisverkehrs) von einem allgemeinen Wohngebiet aus. Die Grenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts gemäß § 2 Abs. 1 16. BImSchV sind dort nach dem Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung an der Süd- und an der Westseite des Gebäudes jeweils im 2.OG tags um 1 dB(A) und nachts um 4 dB(A) überschritten. Das Gutachten schlägt als aktive Schallschutzmaßnahme zum Schutz vor den durch die Überschreitung der Lärmgrenzwerte bedingten schädlichen Umwelteinwirkungen vor, dass der Lärmschutzwall von Bau-km 0+150 bis Bau-km 0+190 eine Höhe von 3,70 m über der Straßengradiente haben sollte und von Bau-km 0+190 bis Bau-km 0+290 eine Höhe von 3,50 m. Den planlichen und den textlichen Festsetzungen (Teil B Nr. 10.2) des angegriffenen Bebauungsplans zufolge wurden diese Vorschläge in der Planung umgesetzt (vgl. auch die Stellungnahme der t**** GmbH vom 15. März 2007). Es bestünde also insoweit selbst dann kein Schallschutzdefizit, wenn die A 7 nicht fortgeführt worden und deshalb von deutlich höheren Verkehrszahlen auszugehen wäre.

cc)

82 Ein weitergehender Schallschutz zur Erhaltung der Fremdenverkehrs- und Freizeitfunktion ist nicht geboten (§ 3, § 41 BImSchG). Nach Maßgabe des § 41 BImSchG hat ein Planungsträger sicherzustellen, dass die geplante Straße keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorrufen kann, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt auch, wenn die Straße aufgrund einer nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB getroffenen Festsetzung angelegt wird (vgl. BVerwG vom 24.5.2007 BauR 2007, 2041). § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV setzt der Planung insoweit eine strikte, im Wege der planerischen Abwägung nicht überwindbare äußerste Grenze, als die Werte der 16. BImSchV nicht überschritten werden dürfen (vgl. BVerwG vom 28.1.1999 BVerwGE 108, 248). Das bedeutet nicht, dass eine Planung stets abwägungsgerecht ist, wenn die Grenzwerte - wie hier - eingehal-

ten werden. Vielmehr gehört auch eine planbedingte Zunahme des Verkehrslärms unterhalb der Grenzwerte grundsätzlich zum Abwägungsmaterial. Ob vermehrte Verkehrslärmbeeinträchtigungen mehr als geringfügig zu Buche schlagen, lässt sich nicht anhand fester Maßstäbe beurteilen. Es bedarf vielmehr einer wertenden Betrachtung der konkreten Verhältnisse unter Berücksichtigung der jeweiligen Vorbelastung und der Schutzwürdigkeit des jeweiligen Gebiets. Aus dem Bebauungsplan ergibt sich, dass die strittige Ortsumgehungsstraße größtenteils auf einem im Vergleich zum umgebenden Gelände niedrigeren Höhenniveau verläuft. Hierzu heißt es im ersten Gliederungspunkt unter Nr. 7.2 der Bebauungsplanbegründung, *„Die jetzt tiefere Einschnittlage der Trasse vor allem im Bereich der Grünbrücke bis zur bestehenden Kiesgrube (Station 0+920 – 1+360) führt zu einer Verminderung der straßenbedingten Emissionen auf die angrenzenden Flächen. Gleichzeitig ist die Trasse in diesem Abschnitt weniger wahrnehmbar.“* In Nr. 3.6 der Niederschrift zur Sitzung des Marktgemeinderats vom 25. Mai 2004 heißt es zur Abwägung der Lärmbelastungen: *„Der Landschaftsbereich bei der Alpspitzbahn ist schon heute durch Lärm und Abgase vorbelastet. (...) Im Ergebnis dient die Ortsumfahrung dem Ruhebedürfnis und der Aufenthaltsqualität der Menschen im Ort, ohne dass dadurch eine unzumutbare bzw. störende Geräuschkulisse für den Naherholungsbereich einhergeht.“* Hieraus wird hinreichend deutlich, dass der Antragsgegner sich des Problems bewusst war und auch Festsetzungen im Hinblick auf die Verlärmung der Landschaft getroffen hat. Das gefundene Abwägungsergebnis ist vertretbar.

dd)

- 83 Unerheblich ist der Einwand, im Bereich des Grundstücks FINr. 732 westlich der Alpenstraße werde ein unbekanntes Planzeichen verwendet, das mit dem Planzeichen für die Umgrenzung von Lärmschutzwällen verwechselt werden könne. Das gerügte Zeichen befindet sich außerhalb des überplanten Bereichs.

3.

- 84 Der Bebauungsplan verstößt auch nicht gegen das Anpassungsgebot des § 1 Abs. 4 BauGB a.F.. Ob die fachlichen Ziele in B IV 3.2 und B VII 5.1 des Regionalplans Allgäu verbindlich im Sinne von § 3 Nr. 2 ROG sind, kann dahinstehen. Die Belange des Tourismus als bedeutendem Wirtschaftszweig der Region wurden berücksichtigt. Es ist nicht zu beanstanden, wenn der Antragsgegner davon ausgeht, dass die verbesserte verkehrliche Erschließung des Ski- und Wandergebietes an der Alpspitze die Barrierewirkung der Trasse für Wanderer, die vom Ort Nesselwang Richtung Alp-

spitze gehen, ausgleichen wird. Zudem wird die trennende Wirkung der Straße durch die geplante Grünbrücke abgemildert. Das fachliche Ziel B VII.5.1, wonach vorrangig qualitative Verbesserungen und Ergänzungen der Wintersporteinrichtungen angestrebt werden sollen, bedingt nicht, dass sämtliche planerischen Maßnahmen dazu geeignet sein müssen, dieses Ziel aktiv umzusetzen. Die Antragsteller selbst tragen nicht vor, dass die streitige Straßenplanung das Ziel unmittelbar beeinträchtigt.

4.

85 Der Bebauungsplan für die südliche Ortsumfahrung von Nesselwang ist schließlich nicht deshalb unwirksam, weil darin keine Neigungswinkel der Böschungen festgesetzt sind. Die Festsetzung der Böschungswinkel ist nicht planerischer Selbstzweck. Nach dem Urteil des Verwaltungsgerichtshofs vom 30. April 2003 (a.a.O.) hat sie die Funktion, den Zugang und die Zufahrt der anliegenden Grundstücke zur Straße darzustellen und zu sichern. Aber auch Gründe des Naturschutzes und die Bestimmung der vom Verkehr zu erwartenden Immissionen könnten durch die Höhenverhältnisse und den Böschungswinkel so beeinflusst werden, dass eine Festsetzung im Bebauungsplan nötig sei. Derartige Fragen wirft der angegriffene Bebauungsplan nicht auf. Er setzt die Höhenlage der Straße im Abstand von je 100 Metern fest (Planzeichen „geplante Gradientenhöhe“); auch die Höhenlage des umgebenden Geländes ist aus dem Bebauungsplan ersichtlich. Zeichnerisch festgelegt ist ferner die Tiefe der geplanten Böschungen. Aus diesen Angaben lassen sich die Böschungswinkel ermitteln. Es ist deshalb unschädlich, dass sie nicht ausdrücklich festgesetzt wurden.

IV.

86 Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit der Kostenentscheidung beruht auf § 167 VwGO in Verbindung mit § 708 Nr. 11, § 711 Satz 1 ZPO.

87 Die Voraussetzungen für die Zulassung der Revision (§ 132 Abs. 2 VwGO) sind nicht gegeben.

88 Gemäß § 47 Abs. 5 Satz 4 Halbsatz 2 i.V.m. Satz 2 Halbsatz 2 VwGO ist die Ziffer I Satz 1 der Entscheidungsformel nach Eintritt der Rechtskraft des Urteils in derselben Weise zu veröffentlichen wie der Beschluss über den Bebauungsplan (§ 10 Abs. 3 BauGB).

Rechtsmittelbelehrung

89 Nach § 133 VwGO kann die Nichtzulassung der Revision durch Beschwerde zum Bundesverwaltungsgericht in Leipzig angefochten werden. Die Beschwerde ist beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (in München Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München; Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München; in Ansbach: Montgelasplatz 1, 91522 Ansbach) innerhalb eines Monats nach Zustellung dieser Entscheidung schriftlich einzulegen und innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieser Entscheidung zu begründen. Die Beschwerde muss die angefochtene Entscheidung bezeichnen. In der Beschwerdebegründung muss die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt oder die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts, von der die Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden.

90 Vor dem Bundesverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer in Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Prozessbevollmächtigte zugelassen sind neben Rechtsanwälten und Rechtslehrern an einer deutschen Hochschule im Sinn des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt nur die in § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO und in §§ 3, 5 RDGEG bezeichneten Personen.

91 Happ Breit Linder

92 **Beschluss:**

93 Der Streitwert wird auf 50.000 Euro festgesetzt.

94 Happ Breit Linder