

Gericht: VGH
Aktenzeichen: 2 N 14.780
Sachgebietsschlüssel: 920

Rechtsquellen:

§ 47 VwGO
§ 1 Abs. 3 und 7 BauGB
§ 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB
§ 44 BNatSchG

Hauptpunkte:

Normenkontrolle
Antragsbefugnis
Bebauungsplan
Wohngebiete
Verkehrslärm
Umweltbezogene Informationen
Artenschutz

Leitsätze:

Urteil des 2. Senats vom 29. Juli 2014

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof

Im Namen des Volkes

In der Normenkontrollsache

**** *****
,
***** ** , *****

- ***** -

*****.
***** & *****
***** . ** , *****

gegen

Landeshauptstadt München,
vertreten durch den Oberbürgermeister,
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Blumenstr. 28 b, 80331 München,

- Antragsgegnerin -

beteiligt:
Landesanwaltschaft Bayern
als Vertreter des öffentlichen Interesses,
Ludwigstr. 23, 80539 München,

wegen

Unwirksamkeit des Bebauungsplans Nr. ****,

erlässt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof, 2. Senat,

durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgerichtshof Dösing,
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Dr. Bauer,
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Dihm

aufgrund mündlicher Verhandlung vom **24. Juli 2014**

folgendes

Urteil:

- I. Der Antrag wird abgelehnt.
- II. Der Antragsteller trägt die Kosten des Verfahrens.
- III. Das Urteil ist hinsichtlich der Kosten vorläufig vollstreckbar. Der Antragsteller darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe des zu vollstreckenden Betrags abwenden, wenn nicht die Antragsgegnerin vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.
- IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand:

Der Antragsteller wendet sich mit seinem Normenkontrollantrag gegen den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. **** der Antragsgegnerin.

Mit dem angegriffenen Bebauungsplan hat die Antragsgegnerin das rund 30 ha große Areal der ehemaligen „P*****-Kaserne“ überplant, um dort neue Wohngebiete zu schaffen. Das Bebauungsplangebiet liegt zwischen der C*****straße, dem S*****weg, der S*****straße und dem Grünzug zwischen T*****platz und C*****straße. Neben einer Fläche für die Errichtung einer Grundschule sind 16 allgemeine Wohngebiete geplant, die zum Entstehen von rund 1800 Wohnungen füh-

ren sollen. Die Erschließung des Bebauungsplangebiets erfolgt über zwei neu zu errichtende Erschließungsstraßen, die in die C****straße einmünden sollen.

Zur Begründung seines Normenkontrollantrags lässt der Antragsteller ausführen, dass er Eigentümer der mit Wohnhäusern bebauten Grundstücke Fl.Nrn. ***/** und ***/** der Gemarkung O***** in der L*****straße ** und *** sei. Bei Umsetzung des Planfalls H würden sich an seinen Anwesen Lärmpegelerhöhungen von 0,2 bis 0,4 dB(A) ergeben.

Die Antragsgegnerin gehe fälschlich davon aus, dass den im Satzungsbeschluss vom 19. Dezember 2012 enthaltenen Abwägungen ein bestimmtes Verkehrskonzept habe zugrunde gelegt werden können. Das Verkehrskonzept des Planfalls H sei jedoch gerade nicht rechtlich bindend mit dem Bebauungsplan verknüpft. Es sei nicht sichergestellt, dass das Verkehrskonzept auch tatsächlich bis zur Nutzungsaufnahme im Planungsgebiet umgesetzt sei und vor allem dauerhaft an der Verkehrslenkung gemäß Planfall H festgehalten werde. Deshalb wäre im Rahmen der Abwägung ausschließlich der Bezugsfall, also die Umsetzung des Bebauungsplans ohne Verkehrskonzept, zugrunde zu legen gewesen. Die Auswirkungen der Verkehrszunahme im Bezugsfall hinsichtlich des zu erwartenden Lärms habe die Antragstellerin jedoch nicht untersucht.

Auch soweit sich die Antragsgegnerin in der Abwägung für den Planfall H anstatt des Planfalls I entscheide, sei diese fehlerhaft. Bei Umsetzung des Planfalls H würden sich ebenso Einschränkungen in der Erreichbarkeit des Wohngebiets westlich des Plangebiets ergeben. So würden deutliche Einschränkungen der Erreichbarkeit dieses Wohngebiets von der C****straße aus eintreten. Ebenso komme es zu ganz erheblichen Umwegfahrten, weil bei einer Anfahrt des Wohngebiets von der C****straße aus beispielsweise die L*****straße nicht mehr anfahrbar wäre. Die Annahme der Antragsgegnerin von Verkehrsmehrungen in der J***** Straße bei Umsetzung des Planfalls I sei unbegründet. Das Verkehrsgutachten liefere hierfür keinen Beleg, weshalb die Antragsgegnerin ohne tatsächliche Grundlage lediglich von einer „qualitativen“ – also nicht bezifferbaren oder spürbaren, sondern gefühlten – Verkehrsmehrung im westlichen Teil der J***** Straße spreche, die im Übrigen „bewältigbar“ sei. Ebenfalls ohne Tatsachenbasis werde nach Planfall I eine „qualitative“ Mehrbelastung der Knoten C****straße/J***** Straße und

C****straße/E***** Straße im Vergleich zu Planfall H angenommen und der Abwägung zugrunde gelegt.

Das Verkehrsgutachten vergleiche auf Seite 63 die vier Knoten der C****straße mit der E***** Straße, der J***** Straße, der L*****straße und der W*****straße. In der Morgenspitze unterschieden sich die Planfälle nicht. Der Knoten mit der J***** Straße sei bereits jetzt am Morgen und am Abend überlastet. Daran ändere sich weder durch das Verkehrskonzept nach Planfall H noch nach Planfall I etwas, denn die Überlastung habe ihre Ursache nicht im Verkehr aus dem Planungsgebiet, sondern werde ausschließlich durch die Problematik der westlichen Knotenpunktzufahrt hervorgerufen. Auch in seinen weiteren Anmerkungen zu den Berechnungsergebnissen unterscheide der Verkehrsgutachter für die Knoten der C****straße mit der E***** Straße und der J***** Straße nicht zwischen den Planfällen H und I. Dagegen stelle das Verkehrsgutachten einen Unterschied für den Knoten C****straße/L*****straße fest. Hier verschlechtere sich die festgestellte Qualitätsstufe beim Planfall H gegenüber Planfall I um eine Stufe von C auf D. Damit sei nach der Leistungsfähigkeitsuntersuchung des Verkehrsgutachtens der Planfall I dem Planfall H überlegen.

Die Antragsgegnerin habe die vom Gutachter festgestellte Verschlechterung am Knoten C****straße/L*****straße bei der Bewertung von Planfall H nicht berücksichtigt, dafür aber die für den Planfall I vermutete, aber nicht belegte „qualitative“ Verkehrsmehrung an den Knoten mit der E***** Straße und der J***** Straße. Hierbei handle es sich um einen Abwägungsfehler.

Im Übrigen bewerte die Antragsgegnerin relevante Verkehrszunahmen in der reinen Anwohnerstraße W*****straße sowie die vom Verkehrsgutachter festgestellten Verkehrszunahmen in der reinen Anwohnerstraße östliche W*****allee im Zusammenhang mit Planfall H als „nicht entscheidend“. Warum die nur vermutete „qualitative“ Verkehrsmehrung in der übergeordneten J***** Straße nach Planfall I zu einem gegenteiligen Abwägungsergebnis führe, bleibe dagegen offen.

Selbst wenn es bei Umsetzung des Planfalls I zu Verkehrsmehrungen in der J***** Straße kommen sollte, wäre dem entgegenzuhalten, dass es bei Umsetzung des Planfalls H zu ganz erheblichen Verkehrsmehrungen in Wohnerschließungsstraßen kommen werde. Diese seien jedoch nicht für den Durchgangsverkehr

vorgesehen. Die bei Umsetzung des Planfalls I entstehenden Verkehrsmehrungen in der J***** Straße spielten sich dagegen auf dem überörtlichen Verkehrsnetz ab. Die Verkehrsmehrungen in diesem Bereich seien deshalb als erträglicher zu bezeichnen.

Soweit die Antragsgegnerin einen aufwändigen Umbau des Knotenpunkts der E*****straße mit der L*****straße unterstelle, spezifiziere sie nicht, wie aufwändig die erforderliche Einrichtung einer Linksabbiegespur an der E*****straße sei. Für die nach Planfall H erforderliche Verkehrsberuhigung der fünf untergeordneten Straßen zwischen W*****allee und L*****straße veranschlage die Antragsgegnerin Kosten in Höhe von etwa 300.000 Euro (60.000 Euro pro Straße). Dies entspreche nach der Bewertung der Antragsgegnerin einem vergleichsweise geringen baulichen Aufwand und geringen Investitionskosten, weshalb der Planfall H insgesamt mit relativ geringem Ressourcenaufwand realisierbar sei. Ein konkreter Vergleich mit dem finanziellen Aufwand zur Umsetzung der Maßnahmen nach Planfall I werde jedoch nicht vorgenommen.

Darüber hinaus sei die Abwägung fehlerhaft, da das Abwägungsmaterial nur unzureichend ermittelt worden sei. Es werde insoweit auf die Ausführungen im Einwendungsschriftsatz vom 19. September 2012 unter Ziffer 2.2.2 (Ziffer 1) verwiesen.

Weitere sich aufdrängende Planungsvarianten für die Erschließung des zukünftigen Wohnquartiers seien nicht untersucht worden. So wäre eine neu zu schaffende Straßenverbindung von der nordwestlichen Ecke des P*****-Parks aus zur E*****straße hin zu untersuchen gewesen. Er könnte relativ problemlos über das dort vorhandene freie Feld eine neue Straße zur Anbindung des Wohngebiets an die E*****straße errichtet werden. Die Antragsgegnerin habe diese Variante ohne weitere inhaltliche Prüfung mit der Begründung abgelehnt, es entstünden dann weitere Betroffenheiten. Ebenfalls ohne weiteres möglich erscheine eine unkomplizierte Anbindung des Gebiets im Südosten. Dies wäre auch unter Beachtung der naturschutzrechtlichen Vorgaben möglich, insbesondere wenn man bedenke, dass auf der rund 30 ha großen Fläche ohnehin ca. 1.200 Bäume gefällt werden sollen.

Die Antragsgegnerin habe auch das sogenannte Konfliktbewältigungsgebot missachtet. Die von ihr erkannten Konflikte im Zusammenhang mit dem Verkehrslärm der C*****straße und der im Plangebiet neu zu errichtenden Wohnbebauung seien nur

unzureichend gelöst worden. Die der Planung zugrundeliegende schalltechnische Untersuchung gehe ersichtlich davon aus, dass eine Wohnbebauung ohne jede Schutzvorkehrung entlang der C****straÙe nicht möglich sei. Der entlang der C****straÙe zu errichtende „Gebäuderiegel“ solle jedoch für die östlich davon liegende Bebauung im Plangebiet eine lärmabschirmende Wirkung haben. In der Umsetzung des Bebauungsplans sei jedoch nicht sichergestellt, dass dieser Gebäuderiegel tatsächlich und zuerst errichtet werde sowie die den Annahmen zugrundeliegenden Höhen erreicht würden. Werde zunächst die zweite Reihe der Bebauung entlang der C****straÙe mit maximaler Geschossigkeit errichtet und anschließend die erste Reihe der Bebauung entlang der C****straÙe ohne Ausnutzung der maximalen Geschossigkeit verwirklicht, sei es vorstellbar, dass es aufgrund der dann entstehenden Schallreflexionen in den „Innenhöfen“ zu Lärmbelastungen komme, die nicht mehr durch bauliche Maßnahmen abgefangen werden könnten. Die Antragsgegnerin habe dies verkannt und übersehen, dass auch die Regelungen des § 14 Abs. 2 der textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans die Thematik nachträglicher Schallreflexionen nicht werde lösen können.

Auch hinsichtlich der naturschutzfachlichen Aussagen sei die Planung der Antragsgegnerin unwirksam. Wie sich aus dem dem Bebauungsplan beigefügten Umweltbericht ergebe, fänden sich im Umgriff des Planungsgebiets Habitate von nach dem Europäischen Vogelschutzrecht geschützten Vogelarten (Grünspecht) genau so wie Habitate von nach der sogenannten FFH-Richtlinie geschützten Fledermausarten. Ohne tragfähige Grundlage werde im Umweltbericht behauptet, dass sich diese Habitate ausschließlich auf die Gehölzstrukturen erstrecken würden, die entlang der Ränder des Planungsgebiets unangetastet bleiben sollen. Es sei nicht nachvollziehbar, dass in Anbetracht der bevorstehenden Baumaßnahmen im Umgriff des Planungsgebiets wie auch der nachfolgenden Besiedlung des Gebiets durch ca. 5.000 Menschen keine Störung dieser Habitate erfolgen solle. Es sei auch nicht erklärlich, wieso lediglich die das Plangebiet säumenden Grüngürtel besiedelt sein sollten. Vielmehr sei davon auszugehen, dass sie im gesamten Bereich des Plangebiets Lebensräume und Vorkommen der streng geschützten und besonders geschützten Tierarten befänden.

Zudem liege ein Verfahrensfehler vor. Für die Bekanntmachung der Auslegung des streitgegenständlichen Bebauungsplans im Amtsblatt Nr. 21/2012 habe die Antragsgegnerin mitgeteilt, dass folgende umweltbezogene Informationen verfügbar seien:

Informationen zu den Schutzgütern Mensch, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima/Luft, Stadtbild, Kultur und sonstige Sachgüter sowie Informationen zu naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen und Ausgleichsmaßnahmen. Damit werde dem Erfordernis des § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB nicht genüge getan. Es sei zu berücksichtigen, dass der Bebauungsplan Nr. **** einen überdurchschnittlich großen Bereich betreffe, der zudem (offengelassene Militärfäche) ganz erhebliche umweltbezogene Befindlichkeiten berühre. Ebenso sei zu beachten, dass durch die überdurchschnittliche Größe des Baugebiets und die damit einhergehenden Erschließungsprobleme weitreichende umweltbezogene Betroffenheiten entstünden. Die in der Bekanntmachung enthaltene schlagwortartige Charakterisierung der umweltbezogenen Informationen, die lediglich floskelhaft das Inhaltsverzeichnis des Umweltberichts wiedergebe, sei nicht ausreichend. Die maßgebliche Anstoßfunktion werde damit nicht erreicht.

Der Antragsteller **beantragt**,

den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. **** der Antragsgegnerin für unwirksam zu erklären.

Die Antragsgegnerin **beantragt**,

den Antrag abzulehnen.

Der Antrag sei bereits unzulässig. Für den Bereich des Eigentums des Antragstellers habe die insoweit nicht in Frage gestellte schalltechnische Untersuchung eine Verkehrslärmerhöhung vom Nullfall auf den Planfall H um lediglich 0,2 dB(A) bzw. 0,4 dB(A) ermittelt. Diese Erhöhung liege so deutlich unterhalb der Schwelle dessen, was das menschliche Ohr wahrnehme, dass sie offensichtlich und eindeutig geringfügig sei.

Im Übrigen sei der Normenkontrollantrag auch unbegründet. Aufgrund des Verkehrskonzepts nach Planfall H würden beim Antragsteller lediglich leichte Lärmerhöhungen unterhalb der Hörbarkeitsschwelle eintreten. Der Eintritt der naturschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 bis 3 BNatSchG werde durch Maßnahmen, die im Rahmen des Umweltberichts entwickelt worden seien, tatsächlich vermieden

bzw. mittels der Legalausnahme nach § 44 Abs. 5 Satz 2 f. BNatSchG rechtlich ausgeschlossen. Ein Natura 2000-Gebiet liege hier nicht vor.

Die gerügte Bekanntmachung entspreche den Anforderungen des § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB. Insbesondere würden die bekannt gemachten Arten verfügbarer umweltbezogener Informationen ihrer gesetzlich vorgesehenen Anstoßfunktion gerecht. Dies ergebe sich nach den Umständen des zu beurteilenden Einzelfalls.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf den Inhalt der Gerichtsakten und der beigezogenen Behördenakten sowie die Niederschrift über die mündliche Verhandlung vom 24. Juli 2014 verwiesen.

Entscheidungsgründe:

Der Normenkontrollantrag des Antragstellers ist bereits unzulässig, aber auch unbegründet.

I.

Dem Antragsteller fehlt die gemäß § 47 Abs. 2 Satz 1 VwGO erforderliche Antragsbefugnis. Diese ist jedenfalls dann nicht gegeben, wenn die betroffenen Interessen bei der planerischen Abwägung unbeachtet bleiben konnten, weil sie entweder objektiv geringwertig oder aber nicht schutzwürdig sind (vgl. BVerwG, B.v. 9.11.1979 – 4 N 1/78 u.a. – BVerwGE 59,87; B.v. 8.6.2011 – 4 BN 42/10 – BauR 2011, 1641).

Im vorliegenden Fall ergibt sich im Planfall H des Verkehrskonzepts der Antragsgegnerin für die Anwesen des Antragstellers, die nicht im Plangebiet liegen, eine Verkehrsentlastung von rund 500 Kfz/Tag, nämlich von 4100 Kfz/Tag auf 3600 Kfz/Tag. Der Verkehrslärm erhöht sich geringfügig um 0,2 dB(A) bzw. 0,4 dB(A), so dass sich ein Tagwert von 62,7 dB(A) sowie ein Nachtwert von 54,1 dB(A) bzw. ein Tagwert von 65,0 dB(A) sowie ein Nachtwert von 56,3 dB(A) ergibt. Damit sind die hilfsweise heranzuziehenden Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl I S. 1063) zwar weiterhin überschritten, aber nicht in einem gesundheitsgefährdenden Bereich.

Die Interessen des Antragstellers sind durch die Planung nicht negativ betroffen. Er hat keinen Anspruch auf Lärmsanierung im Zug einer Bauleitplanung, die sein Grundstück überhaupt nicht umfasst. Im Übrigen sind die genannten Lärmwerte noch weit von den Werten entfernt, bei denen eine Gesundheitsgefährdung angenommen wird, nämlich 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts (vgl. BVerwG, U.v. 20.5.1998 – 11 C 3/97 – BayVBl 1999, 310; BGH, U.v. 16.3.1995 – III ZR 166/93, BGHZ 129, 124). Anhaltspunkte dafür, dass der Antragsteller unabhängig von der hier umstrittenen Planung in absehbarer Zeit auf eine Verbesserung der derzeitigen Immissionssituation hoffen könnte, sind weder dargetan noch sonst ersichtlich.

Die Verkehrslärmerhöhungen an den Anwesen des Antragstellers liegen mit voraussichtlich 0,2 dB(A) bzw. 0,4 dB(A) sehr deutlich unterhalb der Hörbarkeitsschwelle (vgl. hierzu BVerwG, U.v. 22.5.1987 – 4 C 33 bis 35/83 – BVerwGE 77, 285; B.v. 19.2.1992 – 4 NB 11/91 – UPR 1992, 264; B.v. 19.8.2003 – 4 BN 51/03 – BauR 2004, 1132). Die geltend gemachten Interessen des Antragstellers sind damit objektiv geringwertig. An dem Sachverhalt, dass es sich bisher bei der L*****straße um eine nicht stark befahrene Straße handelt, wird sich nichts ändern. Mit den von der Antragsgegnerin gemäß dem Verkehrskonzept nach dem Planfall H vorgesehenen verkehrsberuhigenden Maßnahmen wird dies ausreichend sichergestellt. Die geringfügigen Erhöhungen des Verkehrslärms beruhen auf den Einwirkungen der C*****straße.

Soweit der Antragsteller die Verbindlichkeit des Verkehrskonzepts nach Planfall H bestreitet, ist dem nicht zu folgen. Dieses Verkehrskonzept konnte nicht als Festsetzung in den strittigen Bebauungsplan übernommen werden, weil die betroffenen Straßenzüge nicht im Plangebiet liegen. Die Aufnahme aller betroffenen Straßenzüge in den Bebauungsplan hätte dessen Rahmen gesprengt. Der Stadtrat der Antragsgegnerin hat aber am 19. Dezember 2012 das Verkehrskonzept nach dem Planfall H beschlossen und die Verwaltung mit dessen Verwirklichung beauftragt. Der Planfall H ist auch in der Begründung zum Bebauungsplan Nr. **** als weiter zu verfolgend dargestellt. Diese Form der Konfliktbewältigung ist im vorliegenden Fall ausreichend. Denn der Plangeber kann in gewissem Umfang Konfliktlösungsmöglichkeiten außerhalb der in einem Bebauungsplan zulässigen Festsetzungen berücksichtigen (vgl. BVerwG, B. v. 28.8.1987 – 4 N 1/86 – BayVBl 1988, 213; U.v. 11.3.1988 – 4 C 56/84 – BayVBl 1988, 845; B.v. 27.7.1989 – 4 NB 19/89 – juris). Ist etwa beim

Inkraftsetzen eines Bebauungsplans der Einsatz eines solchen flankierenden Instrumentariums zur Konfliktbewältigung entweder schon ins Auge gefasst oder ist mit seinem Gebrauch auf Grund der gegebenen Verhältnisse jedenfalls mit konkreter Wahrscheinlichkeit zu rechnen, so sind Beeinträchtigungen Drittbetroffener in grundsätzlich im Bebauungsplanverfahren abwägungsbeachtlichen privaten Belangen, die von solchen den Bebauungsplan gleichsam begleitenden Maßnahmen hervorgerufen werden, noch dem Bebauungsplan selbst zuzuordnen. Eine Unterbrechung des Zusammenhangs, die den Nachteil nicht mehr „durch“ den angegriffenen Bebauungsplan herbeigeführt erscheinen lässt, besteht sodann nicht. Die begleitende oder nachgeholtete Maßnahme aktualisiert nur die potenziell schon im Bebauungsplan angelegten Beeinträchtigungen. Zu solchen Schutzmaßnahmen können auch verkehrslenkende oder –beschränkende Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde gemäß § 45 Abs.1 Satz 2 Nr. 3 StVO gehören (vgl. BVerwG, U.v. 4.6.1986 – 7 C 76/84 – BVerwGE 74, 234). Ist beispielsweise durch die Festsetzung eines Bebauungsplans eine Lage geschaffen worden, bei der in Folge des Nebeneinanders von gewerblicher Nutzung und Wohnnutzung ein Bedürfnis nach Schutz vor – zumindest auch – gewerbebedingtem Verkehrslärm besteht, welches aber mit den Regelungen des Bebauungsplans über aktiven und passiven Lärmschutz nicht beziehungsweise nicht ausreichend befriedigt worden ist, so besteht eine hinreichend konkrete Wahrscheinlichkeit dafür, dass diese im Bebauungsplan gelassene Regelungslücke nachträglich auf andere Weise – etwa durch verkehrsbeschränkende Maßnahmen – geschlossen wird. Diese stehen deshalb noch im Regelungszusammenhang des Bebauungsplans (vgl. BVerwG, B.v. 14.2.1991 – 4 NB 25/89 – BauR 1991, 435). Daraus ergibt sich, dass verkehrslenkende Maßnahmen, die im Zusammenhang mit einem Bebauungsplan beschlossen wurden, diesem ohne Weiteres zuzurechnen sind. Folglich sind nicht nur etwaige Beeinträchtigungen, sondern auch Begünstigungen der Nachbarschaft des Plangebiets zu berücksichtigen. Die Beschlusslage bei der Antragsgegnerin lässt im vorliegenden Fall auch keine Zweifel daran aufkommen, dass das Verkehrskonzept nach dem Planfall H vollständig umgesetzt werden wird. So trägt der Antragsteller selbst vor, dass eine verkehrslenkende Maßnahme in Richtung des Verkehrskonzepts nach dem Planfall H bereits ergriffen worden sei. Ferner geht er ohne Weiteres davon aus, dass für den Fall, eine Abwägung könnte zu Gunsten des Verkehrskonzepts nach dem Planfall I erreicht werden, auch diese Planungen von der Antragsgegnerin vollständig umgesetzt werden würden.

Im Übrigen sind die Interessen des Antragstellers auch nicht schutzwürdig, denn er musste sich vernünftigerweise darauf einstellen, dass „so etwas geschieht“, und damit einem etwaigen Vertrauen in den Bestand oder Fortbestand einer bestimmten Verkehrslage die Schutzwürdigkeit fehlt (vgl. BVerwG, B.v. 9.11.1979 – 4 N 1/78 u.a. – BVerwGE 59, 87; B.v. 19.2.1992 – 4 NB 11/91 – UPR 1992, 264). Im vorliegenden Fall liegen die Anwesen des Antragstellers schon immer im Einwirkungsbe- reich der C*****straße und des östlich gelegenen ehemaligen Kasernengeländes. Nur aufgrund der Einwirkungen der C*****straße lässt sich, wie seitens der Antrags- gegnerin in der mündlichen Verhandlung des Senats ausgeführt, trotz Abnahme des Verkehrs in der L*****straße die geringfügige Zunahme der Lärmwerte an den Anwesen des Antragstellers erklären. Wie die Antragsgegnerin weiter zutreffend aus- führt, erlaubte der vorhergehende Bebauungsplan Nr. *** eine Geschossfläche von mehr als 210.000 m² für Unterkünfte in Kasernen, während der hier angegriffene Bebauungsplan Nr. **** knapp 200.000 m² Geschossfläche für Wohnnutzungen vor- sieht. Angesichts der innerstädtischen Lage des Plangebiets von ca. 30 ha in der Landeshauptstadt musste der Antragsteller immer damit rechnen, dass das Gelände einer intensiven Nachfolgenutzung zugeführt wird.

II.

Der Normenkontrollantrag des Antragstellers ist nicht begründet im Sinn von § 47 Abs. 5 Satz 2 VwGO.

1. Der Bebauungsplan leidet nicht an einem Verfahrensfehler. Die Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 21/2012 der Antragsgegnerin vom 30. Juli 2012 ist ihrer Anstoßfunk- tion gemäß § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB gerecht geworden. Hiernach haben die Ge- meinden die in den vorhandenen Stellungnahmen und Unterlagen behandelten Um- weltthemen nach Themenblöcken zusammenzufassen und diese in der Auslegungs- bekanntmachung schlagwortartig zu charakterisieren (vgl. BVerwG, U.v. 8.7.2013 – 4 CN 3/12 – BVerwGE 147, 206). Im vorliegenden Fall hat die Antragsgegnerin in ihrer Bekanntmachung auf folgende Arten umweltbezogener Informationen hingewiesen: „Informationen zu den Schutzgütern Mensch, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima/Luft, Stadtbild, Kultur- und sonstige Sachgüter sowie Informationen zur natur- schutzrechtlichen Eingriffsregelung und Ausgleichsmaßnahmen.“ Damit sind alle in den im vorliegenden Bebauungsplanverfahren bei der Antragstellerin vorhandenen

Stellungnahmen und Unterlagen behandelten Umweltthemen hinreichend nach Themenblöcken zusammengefasst und schlagwortartig charakterisiert worden. Soweit der Antragsteller kritisiert, es fehlten Hinweise auf die Verkehrslärmuntersuchung, die Verkehrsprognose und die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, überzeugt dies nicht. Eine namentliche Auflistung der vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen und Unterlagen ist weder erforderlich noch ausreichend (vgl. BVerwG a.a.O.). Es hat vielmehr eine Unterweisung über die Inhalte der vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen und Unterlagen zu erfolgen. Dies ist vorliegend hinsichtlich der Verkehrslärmuntersuchung und der Verkehrsprognose ausreichend durch den Hinweis auf das Schutzgut Mensch geschehen. Damit war für den Antragsteller sowie andere möglicherweise betroffene Straßenanlieger hinreichend klar zu erkennen, dass sie Informationen zu den von ihnen befürchteten Verkehrsproblemen unter dem Schlagwort Mensch finden würden. Ebenso ausreichend ist die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung mit dem Hinweis auf Informationen zu dem Schutzgut Tiere umschrieben.

Zudem wäre vorliegend ein Verstoß gegen das Bekanntmachungserfordernis gemäß § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BauGB unbeachtlich. Hiernach ist eine Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften dieses Gesetzbuchs für die Rechtswirksamkeit des Flächennutzungsplans und der Satzungen nach diesem Gesetzbuch u.a. nur beachtlich, wenn die Vorschriften über die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB verletzt worden sind. Dabei ist es aber unbeachtlich, wenn bei Anwendung der Vorschriften einzelne Angaben dazu, welche Arten umweltbezogener Information verfügbar sind, gefehlt haben. Vorliegend fehlen nach Auffassung des Antragstellers Hinweise auf die Verkehrslärmuntersuchung und die Verkehrsprognose aus dem Bereich des Schutzgutes Mensch sowie auf die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung aus dem Bereich des Schutzgutes Tiere. Nach dem Vortrag des Antragstellers fehlen damit Informationen zu Teilbereichen zweier Schutzgüter, während die Antragsgegnerin aber Informationen zu zwölf Schutzgütern angegeben hat. Es würden damit nur drei Teilbereiche aus zwei Schutzgütern der insgesamt zwölf von der Antragsgegnerin genannten Schutzgüter fehlen. In jedem Fall wäre der Fehler so untergeordnet, dass er nicht zur Beachtlichkeit im Sinn von § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BauGB führt.

2. Der Bebauungsplan Nr. **** leidet ebenso wenig an einem erheblichen Mangel der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB.

2.1. Entgegen der Auffassung des Antragstellers ist das Verkehrskonzept der Antragsgegnerin nach dem Planfall H hinreichend verbindlich. Insoweit wird auf die obigen Ausführungen unter Ziffer I. verwiesen. Zudem hat die Antragsgegnerin in der Antragsabweisung vom 13. September 2013 unwidersprochen darauf hingewiesen, dass der Stadtrat bereits am 15. Januar 2013 bzw. am 23. Januar 2013 der Verwaltung – Baureferat – den Auftrag zur Umsetzung des Verkehrskonzepts erteilt und die notwendigen Mittel zur Verfügung gestellt hat. Aus Rücksicht auf das laufende Normenkontrollverfahren werde bei Umsetzung der Maßnahmen im Gebiet des Antragstellers streng darauf geachtet, dass keine vollendeten Tatsachen geschaffen würden, die einer anderen Lösung im Weg stünden. Zu Recht weist die Antragsgegnerin auch darauf hin, dass sie nicht nur hinsichtlich des Bebauungsplans, sondern als Verkehrsbehörde auch hinsichtlich des Verkehrskonzepts Herrin des Verfahrens sei. Anhaltspunkte dafür, dass die Antragsgegnerin in absehbarer Zeit das Verkehrskonzept nach dem Planfall H wieder ändern werde, sind nicht ersichtlich und wurden auch seitens des Antragstellers nicht dargetan.

2.2. Auch die Abwägung der Antragsgegnerin hinsichtlich des Verkehrskonzepts, die schließlich zum Planfall H und nicht zum Planfall I führte, ist nicht zu beanstanden.

Hinsichtlich der zwischen den Beteiligten strittigen Erreichbarkeit der Wohngebiete westlich der C****straße nach dem jeweiligen Verkehrskonzept, liegt es auf der Hand, dass eine mittige Durchschneidung sowohl der L*****straße als auch der W*****allee gemäß Planfall I zu einer massiven Sperrung der Zufahrt zu den Wohngebieten führen würde. Demgegenüber sind die Einschränkungen bei Planfall H durch die Einbahnstraßenregelung, die Abbiegeregelungen sowie die Regelung „Anlieger frei“ nicht derart gravierend. Die W*****allee bleibt dabei bis zur E****straße durchgehend befahrbar. Auch die L*****straße bleibt zumindest in einer Fahrtrichtung vollständig befahrbar. Insoweit kann es nicht als abwägungsfehlerhaft bewertet werden, dass die Antragsgegnerin dem Gesichtspunkt, dass bei Verwirklichung des Planfalls I die Durchfahrt der L*****straße und der W*****allee vollständig mittig gesperrt werden müsste, eine wesentliche negative Bedeutung beigemessen hat.

Soweit der Antragsteller die Verkehrsmehrungen beim Planfall I an den Knotenpunkten C****straße/J***** Straße und C****straße/E***** Straße sowie

in der J***** Straße bestreitet, wurden seine Argumente in der mündlichen Verhandlung des Senats seitens der Antragsgegnerin widerlegt. So lässt sich dem Verkehrsgutachten Transver vom Juni 2012 beim Vergleich der Anlagen 10b und 11b entnehmen, dass die J***** Straße insbesondere im Bereich zwischen C*****straße und E*****straße um rund 1500 Kfz/Tag stärker belastet wird als beim Planfall H. Im Zusammenhang mit der um rund 800 Kfz/Tag höheren Verkehrszunahme im nördlichen Bereich der C*****straße ist damit auch die stärkere Belastung des Knotens C*****straße/J***** Straße nachvollziehbar dargelegt. Ebenso steigt im Planfall I die Verkehrsbelastung im südlichen Bereich der C*****straße um rund 500 Kfz/Tag stärker an, während sie im westlichen Teil der E***** Straße sogar um rund 1000 Kfz/Tag bzw. rund 2100 Kfz/Tag zunimmt. Somit wird auch der Knoten C*****straße/E***** Straße wesentlich stärker belastet als im Planfall H. Damit ist die Auffassung der Antragsgegnerin nachvollziehbar, dass die bereits stark belasteten Knoten C*****straße/J***** Straße und C*****straße/E***** Straße beim Planfall I im Gegensatz zum Planfall H an ihre Belastungsgrenzen stoßen würden (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 08-14/V 10726 S. 33). Die Antragsgegnerin hat auch gesehen, dass demgegenüber beim Planfall H die Wohnstraßen zwischen L*****straße und W*****allee durch Schleichverkehr etwas stärker belastet werden, sieht dort aber verkehrsberuhigende Maßnahmen vor (vgl. Sitzungsvorlage a.a.O. S. 23).

Der Antragsteller rügt ferner, die Antragsgegnerin habe die Verkehrszunahme am Knoten C*****straße/L*****straße beim Planfall H nicht berücksichtigt. Tatsächlich nimmt der Verkehr auf der L*****straße in diesem Bereich beim Planfall I um rund 2900 Kfz/Tag stärker ab, er nimmt aber auf der C*****straße in diesem Bereich beim Planfall I um rund 1100 Kfz/Tag mehr zu. Hierzu hat die Antragsgegnerin festgestellt, die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts C*****straße/L*****straße/J***-***-Straße im Rahmen des Verkehrsgutachtens habe ergeben, dass dieser Knotenpunkt grundsätzlich eine Leistungsfähigkeitsstufe erreiche, die im Planfall H einen ausreichenden Verkehrsfluss gewährleiste (vgl. Sitzungsvorlage a.a.O. S. 24). Diese Feststellung wurde seitens des Antragstellers nicht substantiiert in Frage gestellt. Die Bewertung durch die Antragsgegnerin ist nachvollziehbar. Angesichts dessen ist insoweit die Abwägungsentscheidung der Antragsgegnerin, dass im Planfall H der Knoten C*****straße/L*****straße noch belastbar sei, während im Planfall I die Knoten C*****straße/J***** Straße

und C****straße/E***** Straße an ihre Belastungsgrenzen stießen, rechtlich nicht zu beanstanden.

Soweit der Antragsteller den aufwendigen Umbau des Knotens E****straße/L****-****straße beim Planfall I bestreitet, hat die Antragsgegnerin tatsächlich keine genauen Kosten in dieser Hinsicht ermittelt. Sie hat aber in der mündlichen Verhandlung des Senats dargelegt, dass für diesen Umbau ein eigenes Planungsverfahren durch einen anderen Planungsträger (Staatliches Bauamt) betrieben werden müsste, weil es sich um eine Staatsstraße (St ****) handle. Dies wurde vom Antragsteller nicht im Hinblick auf Art. 41 ff. BayStrWG bestritten. Es leuchtet jedenfalls ein, dass die Einbeziehung des Umbaus des Knotens E****straße/L*****straße ins Verkehrskonzept im Rahmen des hier angegriffenen Bebauungsplans wesentlich schwerer fallen würde, falls ein anderer Straßenbaulastträger zuständig oder zumindest die Zustimmung der Straßenaufsichtsbehörde erforderlich ist. Ebenso wenig von der Hand zu weisen ist, dass im innerstädtischen Bereich die Umbaukosten für eine Staatsstraße erheblich sein werden. Soweit der Antragsteller dem die Kosten in Höhe von rund 300.000 Euro für die verkehrsberuhigenden Maßnahmen in den Erschließungsstraßen zwischen der L*****straße und der W*****allee (vgl. Sitzungsvorlage a.a.O. S. 77 f.) gegenüberstellt, mögen sich diese entsprechen. Für die Behauptung des Antragstellers, dass der Aufwand beim Planfall I geringer sein werde als beim Planfall H, fehlen jedoch jegliche Anhaltspunkte. Denn der Umbau am Knoten E****straße/L*****straße müsste im bestehenden Kreuzungsbereich einer vierspurigen Staatsstraße mit vorhandener Ampelanlage erfolgen. Die Antragsgegnerin hat in der mündlichen Verhandlung des Senats ferner darauf hingewiesen, insbesondere werde aber die dort im Planfall I zu errichtende Linksabbiegespur den stadtauswärts fahrenden Verkehr auf der E****straße beeinträchtigen. Im Verkehrsgutachten Transver vom Juni 2012 (S. 47) ist dargestellt, wie im Planfall I am Knotenpunkt E****straße/L*****straße in der nördlichen Zufahrt der Einbau einer Linksabbiegespur erforderlich wird. Selbst wenn an dieser Kreuzung bereits heute eine Ampelanlage vorhanden ist, liegt es auf der Hand, dass der Einbau einer zusätzlichen Linksabbiegespur auf der vierspurigen E****straße zu weiteren Verzögerungen im Verkehrsablauf führen wird, weil auf der E****straße in diesem Bereich ein Linksabbiegen bisher nicht möglich ist. Auch insoweit kann die Abwägungsentscheidung der Antragsgegnerin nicht als fehlerhaft angesehen werden.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Abwägung der Antragsgegnerin zwischen den Planfällen H und I nach dem Verkehrskonzept keine Mängel aufweist, geschweige denn, dass sich der Planfall I der Antragsgegnerin als vorzugswürdig hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, U.v. 30.5.1984 – 4 C 58/81 – BVerwGE 69, 256/273; BayVGH, U.v. 13.3.1995 – 2 N 94.1198 u.a. – BayVBI 1995, 399/400; U.v. 24.5.2012 – 2 N 12.448 – juris). Für eine klare Vorzugswürdigkeit des Planfalls I ergibt sich aus dem Vorbringen des Antragstellers nichts. Soweit der Antragsteller auf die Wertung des Verkehrsgutachtens Transver vom Juni 2012 abstellen will, ist die Antragsgegnerin hieran nicht gebunden, denn sie hat eine eigene Abwägungsentscheidung auf der Grundlage des von ihr aufbereiteten Abwägungsmaterials zu treffen (vgl. BVerwG, B.v. 14.8.1989 – 4 NB 24/88 – UPR 1989, 452). Würde sie ungeprüft ein externes Verkehrsgutachten ihrer Abwägung zugrunde legen, könnte dies vielmehr einen Abwägungsfehler darstellen. Im vorliegenden Fall kommt zwar das Verkehrsgutachten Transver vom Juni 2012 hinsichtlich des Planfalls H zu einer positiven Gesamtbeurteilung (S. 46), während der Planfall I als sehr positiv in der Gesamtbeurteilung (S. 49) aufscheint, dies hindert die Antragsgegnerin jedoch nicht, aufgrund einer abweichenden Gewichtung einzelner Kriterien zu einer anderen Beurteilung zu gelangen. Dies gilt auch insoweit, als das Verkehrsgutachten beim Planfall H eine teilweise Verletzung eines Leitgedankens hinsichtlich der Vermeidung von Verkehrszunahmen auf einzelnen untergeordneten Straßen feststellt. Denn die Antragsgegnerin misst der Vermeidung von Umwegen bei der Erreichbarkeit von sowohl bestehenden als auch neuen Baugebieten im Endeffekt eine größere Bedeutung bei. Diese wären aber im Planfall I durch die Teilung des Quartiers L*****straße nicht vermeidbar (vgl. Sitzungsvorlage a.a.O. S. 78). Diese Gewichtung ist rechtlich nicht zu beanstanden.

2.3. Soweit der Antragsteller der Antragsgegnerin vorwirft, die Abwägung sei fehlerhaft, weil das von ihr zugrunde gelegte Abwägungsmaterial nur unzureichend ermittelt worden sei und deshalb für die Abwägung als Basis nicht dienen könne, verweist er lediglich undifferenziert auf die Ausführungen in seinem Einwendungsschriftsatz vom 18. September 2012 unter Ziffer 2.2.2 (Ziffer 1). Diese pauschale Bezugnahme auf einen Teil des Einwendungsschriftsatzes ist unzureichend, weil nicht substantiiert dargelegt wird, welche Abwägungsmängel nach der Beschlussfassung durch den Stadtrat der Antragsgegnerin tatsächlich noch vorliegen sollen. Denn der Stadtrat der Antragsgegnerin hat sich in seiner Sitzung vom 19. Dezember 2012 mit den vorge-

brachten Rügen befasst und diese als unzutreffend zurückgewiesen (vgl. Sitzungsvorlage a.a.O. S. 18 ff.).

So wurde in der Sitzungsvorlage (a.a.O. S. 21) klargestellt, dass der im Verkehrsgutachten angegebene Pkw-Besetzungsgrad von 0,5 beim Bring- und Holverkehr bezüglich der geplanten 3-zügigen Grundschule und Kindergarteneinrichtungen sich lediglich auf die Schüler bzw. Kinder beziehe. Diese Betrachtungsweise des Verkehrsgutachtens wurde im Übrigen im Einwendungsschriftsatz vom 18. September 2012 (S. 15) bereits als möglich angesehen. Weitere Ausführungen des Antragstellers hierzu erfolgten nicht.

Soweit der Antragsteller die angenommene Anzahl der Lkw-Fahrten pro Einwohner kritisiert, wird in der Sitzungsvorlage (a.a.O. S. 20 f.) erläutert, dass es sich beim betroffenen Planungsgebiet um ein vergleichsweise großes Wohngebiet mit 1800 Wohneinheiten mit einer hohen Belegungsdichte handle. Daher sei zu erwarten, dass der hier betrachtete Ver- und Entsorgungsverkehr im Zug einer Fahrt eine größere Anzahl von Haushalten abwickle, d.h. es entstünden sogenannte Verbundeffekte. Des Weiteren werde die ermittelte Anzahl der Lkw-Fahrten nach fachlichem und logischem Verständnis abgewogen und mit verkehrsplanerischen Erfahrungswerten gespiegelt. Die Anzahl von 234 Lkw-Fahrten pro Tag (bei 0,05 Lkw-Fahrten/Einwohner) sei für das Planungsgebiet zu hoch, d.h. die im Rahmen des Verkehrsgutachtens abgeschätzten 140 Lkw-Fahrten pro Tag (bei 0,03 Lkw-Fahrten/Einwohner) seien unter Berücksichtigung der oben genannten Kriterien eine seriöse Abschätzung des künftigen Verkehrsaufkommens. Auch hierauf ist der Antragsteller in der Begründung seines Normenkontrollantrags nicht weiter eingegangen. Es kann nicht als rechtsfehlerhaft beanstandet werden, wenn die Antragsgegnerin entsprechend der fachlich begründeten Stellungnahme im Verkehrsgutachten die genannten Lkw-Fahrten ihrer Abwägung zugrunde gelegt hat. Im Übrigen stünde hier allenfalls eine fachliche Ansicht gegen die andere, ohne dass die vom Antragsteller bevorzugte als vorzugswürdig festzustellen wäre. Denn deren Argument, eine solche Wege-Optimierung bei der Belieferung bzw. Entsorgung von Wohngebieten sei der Standard in allen großstädtischen Vierteln, berücksichtigt nicht die besondere Größe des geplanten Neubaugebiets. Deshalb ist die Auffassung der Antragsgegnerin, dass in einem vergleichsweise großen Wohngebiet mit rund 1800 Wohneinheiten mit hoher Belegungsdichte besondere Verbundeffekte entstünden, nicht zu beanstanden.

Zudem wäre selbst ein entsprechender Fehler im Planungsverfahren nicht offensichtlich im Sinn von § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB bzw. wie der Antragsteller wohl meint im Sinn von § 214 Abs. 3 Satz 2 Halbsatz 2 BauGB, weil sowohl das Verkehrsgutachten Transver von Juni 2012 (S. 14) als auch die Sitzungsvorlage der Antragsgegnerin (a.a.O. S. 20 f.) insoweit in sich stimmige Darlegungen enthalten. Erst durch die Heranziehung weiterer Fachliteratur bzw. fachlicher Stellungnahmen, was aber seitens des Antragstellers nicht beantragt wurde, könnte im vorliegenden Fall festgestellt werden, ob nun 0,03 Lkw-Fahrten/Einwohner oder 0,05 Lkw-Fahrten/Einwohner hinsichtlich des konkreten Plangebiets letztlich als zutreffender anzusehen sind.

Sofern der Antragsteller die Aussagen zur räumlichen Aufteilung des Neuverkehrs sowie die zugrunde liegenden Verkehrserhebungen kritisiert, wurden die dem Verkehrsgutachten Transver zugrunde liegenden Verkehrserhebungen in der Sitzungsvorlage (a.a.O. S. 18 ff.) ausführlich dargestellt. Damit hat sich der Antragsteller in der Begründung seines Normenkontrollantrags nicht weiter auseinandergesetzt. Hinsichtlich des vom Antragsteller angeführten geplanten großen Wohngebiets im Osten der S-Bahn-Trasse S * wurde seitens der Antragsgegnerin in der mündlichen Verhandlung des Senats klargestellt, dass diese Entwicklung sich in einem Planungshorizont von 20 bis 30 Jahren und damit weit außerhalb der hier geprüften Prognose befindet. Es liegt für den Senat auf der Hand, dass bei der hier zulässigerweise geprüften Verkehrsprognose für das Jahr 2025 (vgl. hierzu BVerwG, U.v. 10.10.2012 – 9 A 18/11 – BVerwGE 144, 243) Entwicklungen im Wohnungsbau in der Landeshauptstadt in den Jahren von etwa 2034 bis 2044 nicht berücksichtigt werden mussten.

2.4. Entgegen der Auffassung des Antragstellers liegen keine Erschließungsvarianten für das neue Wohngebiet vor, die sich als vorzugswürdig aufdrängten und von der Antragsgegnerin nicht untersucht wurden.

Die seitens des Antragstellers in der mündlichen Verhandlung des Senats dargelegte Erschließungsvariante im Nordwesten des Gebiets, nördlich der Straße A* ***brücke in die E*****straße, musste sich der Antragsgegnerin nicht als vorzugswürdig aufdrängen. Vielmehr scheidet sie eine solche neu zu schaffende Straßenverbindung von der nordwestlichen Ecke des Neubaugebiets zur E*****straße hin zu Recht aus. Seitens der Antragsgegnerin wurde in der mündlichen Verhandlung des

Senats ausgeführt, dass hierzu in den Grünzug am S*****weg eingegriffen werden müsste. Dieser liegt außerhalb des Plangebiets. Zur Verwirklichung der vom Antragsteller bevorzugten Nordwestanbindung des Plangebiets müsste demnach das Plangebiet nach Norden erweitert werden, um die Erschließungsstraße in den Bebauungsplan aufnehmen zu können. Hierbei würde aber nicht nur in den Grünzug am S*****weg eingegriffen, sondern auch in den zu erhaltenden Baumbestand im Norden des Baugebiets. Dieser gehört jedoch zu den hochwertigen Baumreihen und Baumgruppen mit Großbäumen sowie Heckenstrukturen, die entlang der Gebietsgrenzen verlaufen (vgl. Sitzungsvorlage a.a.O. S. 105). Bereits deshalb ist es nicht zu beanstanden, dass die Antragsgegnerin diese Nordwestanbindung ablehnt, weil sie im Süden und Norden des Plangebiets im Zusammenhang mit außerhalb des Plangebiets liegenden Flächen entsprechende Grünzüge erhalten will. Als weiteren wichtigen Gesichtspunkt gegen die vom Antragsteller bevorzugte Nordwestanbindung des Plangebiets in Richtung E*****straße spricht der seitens der Antragsgegnerin in der mündlichen Verhandlung des Senats dargelegte Umstand, dass nördlich der Brücke an der Straße A* *** *****brücke die Rampen für die Straßenführung von der E*****straße auf die J***** Straße beginnen. Durch eine weitere Einmündung in die E*****straße würde dort eine schwierige Verkehrssituation geschaffen, die auch bautechnisch Probleme bereiten würde. Der Antragsteller hat diesem Argument nichts von Substanz entgegengesetzt. Der Senat hält es für ein nachvollziehbares gewichtiges Argument der Antragsgegnerin, dass sie in diesem Bereich der vierspurigen Staatsstraße (St ****) mit abgehenden Rampen zur J***** Straße keine problematische Verkehrssituation schaffen will. Ferner hat die Antragsgegnerin darauf hingewiesen, dass mit dieser Straßenplanung neue Betroffenheiten bei den dortigen Anwohnern ausgelöst würden, womit insbesondere die am S*****weg und an der Straße A* *** *****brücke gemeint sind (vgl. Sitzungsvorlage a.a.O. S. 32).

Ebenso wenig musste sich der Antragsgegnerin eine Verkehrsanbindung des Neubaugebiets im Südosten als vorzugswürdig aufdrängen. Eine solche südöstliche Anbindung des Plangebiets wurde bereits im Verkehrsgutachten vom Juni 2012 unter Planfall B und Planfall G untersucht. Die Antragsgegnerin hat die Nachteile eines derartigen Konzepts ausführlich dargelegt und erklärt, dass der Vorschlag des Antragstellers dem nichts Wesentliches hinzuzufügen hat (vgl. Sitzungsvorlage a.a.O. S. 29 ff.). Hierbei hat die Antragsgegnerin den Leitgedanken herausgestellt, einen möglichst kurzwegigen direkten Anschluss an das Hauptstraßenverkehrsnetz nach

Westen zur C****straße zu schaffen und nicht erst den Verkehr nach Osten in Richtung F*****straße zu lenken. Zudem würden durch die Ostanbindung Verkehre aus den Gebieten F*****straße und K*****straße den Weg durch das Neubaugebiet zur C****straße suchen. Hierzu wurde seitens der Antragsgegnerin in der mündlichen Verhandlung des Senats auf die Anlage 4b des Verkehrsgutachtens verwiesen (Planfall B), aus der zu erkennen ist, dass sich die Verkehre auf der J***** Straße und der F*****straße bei einer Südostanbindung des Planungsgebiets verringern. Ferner weist die Antragsgegnerin darauf hin, dass aus dem Neubaugebiet für den Fuß- und Radverkehr kurzwegige Verbindungen in Richtung Osten, Norden und Süden vorhanden seien, so dass keine komplette Abschottung entstehe. Des Weiteren seien die wichtigsten Einrichtungen zur Nahversorgung im westlichen Teil des Neubaugebiets zu finden, so dass der tägliche Bedarf durch kurze Wege im eigenen Quartier gedeckt werden könne (vgl. Sitzungsvorlage a.a.O. S. 31). Auch das spricht gegen eine künstliche Trennung des Neubaugebiets, wie dies der von der Antragsgegnerin abgelehnte Planfall G vorsähe. Zudem hält die Antragsgegnerin die Sicherung eines nord-süd-gerichteten Grünzugs am östlichen Rand des Planungsgebiets für einen gewichtigen Belang, der in die Gesamtabwägung eingestellt wurde. Durch den geringen verkehrlichen Effekt, den eine Ostöffnung des Plangebiets erzielen würde, wäre ein Eingriff in den wichtigen Grünzug unverhältnismäßig (vgl. Sitzungsvorlage a.a.O. S. 30 f.). Diesen dem Beschluss des Stadtrats der Antragsgegnerin vom 19. Dezember 2012 zugrunde liegenden Erwägungen, die in der mündlichen Verhandlung des Senats nochmals vertieft wurden, hat der Antragsteller nichts von Substanz entgegengesetzt.

2.5. Soweit der Antragsteller eine mangelhafte Konfliktbewältigung im Zusammenhang mit dem Verkehrslärm von der C****straße und der im Plangebiet neu zu errichtenden Wohnbebauung rügt, ist dem nicht zu folgen. Es war für den Bebauungsplan Nr. **** kein Baugebot erforderlich, wonach der Gebäuderiegel an der C****straße zuerst und in der erforderlichen Höhe zu errichten ist. Solches wurde in der schalltechnischen Untersuchung von M**** und Partner vom Mai 2012 untersucht (S. 27 ff.) und in den Abbildungen 4 und 5 dargestellt. Daraus ist zu entnehmen, dass Schallschutzmaßnahmen gegenüber Verkehrslärm in erster Linie die direkt an der C****straße liegenden Gebäude betreffen. Hinsichtlich der dahinter folgenden Gebäude sind dagegen die Unterschiede in den Schallschutzmaßnahmen gegenüber Verkehrslärm bezüglich der Fallgestaltung mit Baugebot und der Fallgestaltung ohne Baugebot nicht gravierend. Im Übrigen hat die Antragsgegnerin in den

textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans unter § 14 Abs. 2 vom Beurteilungspegel durch Verkehrslärm abhängige Schallschutzregelungen getroffen. Die Behauptung des Antragstellers, die Regelungen in § 14 Abs. 2 der textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans würden die Thematik nachträglicher Schallreflexionen nicht lösen können, stellt keine substantiierte Auseinandersetzung mit dieser Regelung dar. Zudem hat die Antragsgegnerin erklärt (vgl. Sitzungsvorlage a.a.O. S. 14), dass sie als Grundstückseigentümerin im Rahmen der Grundstücksvergaben die frühzeitige Umsetzung der Bebauung entlang der C****straße herbeiführen könne. Sie könne durch entsprechende Verträge die rechtzeitige Bebauung sowie die erforderliche Höhe absichern. Dem hat der Antragsteller nichts von Substanz entgegengesetzt. Es ist demnach davon auszugehen, dass die Festsetzungen des Bebauungsplans in Verbindung mit der Eigentümerstellung der Antragsgegnerin die Gewähr für die Lösbarkeit der Probleme bieten. In einem Bebauungsplan sind zwar die konkrete Situation der Grundstücke und auch ihr Verhältnis zur Nachbarschaft zu sehen und etwaige Konflikte zu lösen. Festsetzungen eines Bebauungsplans dürfen aber im Einzelfall auch weniger konkret sein. Sie können nämlich auch Ausdruck einer planerischen Zurückhaltung sein, die den von der Planung Betroffenen ein gesteigertes Maß an Gestaltungsmöglichkeiten belässt (vgl. BVerwG, U.v. 5.8.1983 – 4 C 96/79 – BVerwGE 67, 334/338). Mithin kann hier nicht von einem Abwägungsfehler der Antragsgegnerin ausgegangen werden.

2.6. Auch die Gesamtabwägung der Antragsgegnerin hinsichtlich des Gesichtspunkts verkehrliche Erschließung ist rechtlich nicht zu beanstanden. Die Antragsgegnerin geht zutreffend davon aus, dass bei geringem baulichen Aufwand gegenüber dem Bezugsfall erhebliche verkehrliche Entlastungen in der L*****straße und in der W*****allee mit dem Verkehrskonzept nach dem Planfall H zu erreichen sind (vgl. Sitzungsvorlage a.a.O. S. 81 f.). Der Verkehr werde zudem entsprechend dem Leitgedanken überwiegend entlang der Hauptverkehrsachsen, der E***** Straße und der C****straße, kanalisiert. Mit begleitenden verkehrsberuhigenden Maßnahmen in den fünf Wohnstraßen zwischen der L*****straße und der W*****allee westlich des Planungsgebiets, die mit verhältnismäßig geringem baulichen Aufwand umgesetzt werden könnten, werde eine Minimierung des Durchgangsverkehrs erreicht. Dadurch werde als Nebeneffekt eine Aufwertung des Wohnquartiers erzielt. Gleichzeitig seien aber keine Erreichbarkeitseinschränkungen für die Bewohner der bestehenden Wohngebiete hinzunehmen. Die Ausweisung einer Einbahnstraße im Bereich des Knotenpunkts C****straße/L*****straße in östlicher Fahrtrichtung und

die Sperrung am Knotenpunkt W*****allee/E*****straße bewirke zudem eine Minderung der Attraktivität der Durchgangsverkehre in der L*****straße/W*****straße und auch in der W*****allee. Die Maßnahme bewirke zwar eine bemerkbare, aber bewältigbare Verkehrsmehrung in der W*****straße, allerdings auf anhaltend niedrigem Niveau. Ferner seien maßgebliche Lärmauswirkungen aus diesem Planfall auf das untergeordnete Straßennetz nicht zu erwarten. Dies sei im Rahmen der lärmtechnischen Untersuchung geprüft worden. Diese Einschätzungen der Antragsgegnerin wurden im Rahmen der Gesamtabwägung fehlerfrei abgewogen. Denn die Betroffenheiten des Antragstellers und anderer Straßenanlieger westlich der C*****straße sind allenfalls geringfügig. Wie bereits oben unter Ziffer I. dargelegt, steigen die Lärmwerte an den Anwesen des Antragstellers minimal um 0,2 dB(A) bzw. 0,4 dB(A) an. Lärmwerte, bei denen eine Gesundheitsgefährdung angenommen werden kann, werden bei weitem nicht erreicht. Zudem mussten der Antragsteller und andere Straßenanlieger westlich der C*****straße damit rechnen, dass auf dem großen Gelände der ehemaligen P*****-Kaserne eine intensive bauliche Nachfolgenutzung erfolgen werde. In diesem Zusammenhang weist die Antragsgegnerin zutreffend darauf hin, dass nach dem vorhergehenden Bebauungsplan Nr. *** mehr als 210.000 m² Geschossfläche für Unterkünfte in Kasernen zulässig gewesen seien, während nach dem Bebauungsplan Nr. **** knapp 200.000 m² Geschossfläche für Wohnnutzungen zur Verfügung stünden. Es liegt auf der Hand, dass der Antragsteller nicht darauf vertrauen konnte, dass in dieser innerstädtischen Lage der Landeshauptstadt ein Plangebiet von rund 30 ha Fläche nicht einer intensiven Nachfolgenutzung zugeführt werden würde.

3. Die Einwände des Antragstellers in Bezug auf die Behandlung der naturschutzrechtlichen Belange durch die Antragsgegnerin überzeugen ebenso wenig. Anhaltspunkte für das Vorliegen eines Natura 2000-Gebiets im Sinn von § 1a Abs. 4, § 1 Abs. 6 Nr. 7b BauGB i.V.m. §§ 31 ff. BNatSchG sind weder dargetan noch ersichtlich. Im Übrigen beurteilen sich die artenschutzrechtlichen Gesichtspunkte nach § 1 Abs. 3 und 7 BauGB i.V.m. § 44 BNatSchG.

Das Vorbringen des Antragstellers hinsichtlich der streng geschützten Art Grünspecht (*picus viridis*) ist bereits nicht hinreichend substantiiert. Er setzt sich nicht mit den naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) auseinander. Nach den naturschutzfachlichen Angaben zur saP vom 12. Juni

2012 (S. 30) besiedelt der Grünspecht grundsätzlich Randzonen von mittelalten und alten Laub- und Mischwäldern bzw. Auwäldern. Er benötigt einen Mindestanteil an kurzrasigen, mageren Flächen als Nahrungshabitat, die reich an Ameisenvorkommen sind. Im vorliegenden Fall finden sich laut dem Umweltbericht vom 12. Juni 2012 (S. 14) auf dem Gelände ca. 23 Bäume, die Spechthöhlen des Buntspechts sowie vereinzelt auch des Grünspechts aufweisen. Der Grünspecht nutzt die ameisenreichen Säume und verbliebenen Wiesenflächen im Gelände als Nahrungshabitat. Unter Berücksichtigung konfliktvermeidender Maßnahmen, wie zeitlicher Vorgaben zur Rodung, sowie vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen (§ 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG), wie langfristiger Erhalt von Quartierbäumen im Bebauungsplangebiet und die Entwicklung von Nahrungsflächen für den Grünspecht, sei weder ein Schädigungsverbot noch ein Störungsverbot im Sinn von § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt (vgl. naturschutzfachliche Angaben zur saP vom 12.6.2012, S. 31 f.). Die Wirksamkeit der konfliktvermeidenden Maßnahmen sowie der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen wird seitens des Antragstellers nicht bestritten. Bedenken gegen die artenschutzrechtliche Beurteilung durch die Antragsgegnerin sind hinsichtlich des Grünspechts damit weder substantiiert dargetan noch sonst ersichtlich.

Ebenso wenig greift der Antragsteller die Feststellungen in den naturschutzfachlichen Angaben zur saP vom 12. Juni 2012 (S. 17 ff.) hinsichtlich der streng geschützten Fledermausarten substantiiert an. Deren Vorkommen ist im Umweltbericht (S. 12 f.) dargestellt, wobei ein Vorkommen sowohl in natürlichen Quartieren als auch in Gebäudequartieren angenommen wird. Hierauf geht der Antragsteller bei seiner Behauptung, dass sich die Habitate ausschließlich auf die Gehölzstrukturen erstrecken würden, die entlang der Ränder des Planungsgebiets unangetastet bleiben sollen, mit keinem Wort ein. Dagegen wurde in der mündlichen Verhandlung des Senats von der seitens der Antragsgegnerin beigezogenen Dipl.-Biologin W***** ausgeführt, dass sich die Tierarten sowohl im Zentrum des Plangebiets als auch an dessen Rändern befänden. Die Randgebiete seien ausdrücklich als Leitlinien für die Fledermäuse bezeichnet worden. Insbesondere sei in der Mitte des Plangebiets ein zentraler älterer Baumbestand erhalten worden, um Raum für diese Tierarten zu belassen. Zudem hat die Antragsgegnerin eine freilandökologische Untersuchung zur Fledermausfauna vom 26. November 2011 erstellen lassen, auf die die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie die Kompensationsmaßnahmen zum Schutz der erfassten Fledermausarten zurückgehen. Die Beurteilung anhand der naturschutzfachlichen Angaben zur saP vom 12. Juni 2012 (S. 21, 23), dass hinsichtlich der er-

fassten Fledermausarten bei Erfüllung der konfliktvermeidenden Maßnahmen sowie der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen weder das Schädigungsverbot noch das Störungsverbot erfüllt ist, greift der Antragsteller nicht substantiiert an. Ansonsten sind Bedenken nicht ersichtlich.

Die Auffassung der Antragsgegnerin, dass hinsichtlich der betroffenen streng geschützten Arten (Fledermäuse und Grünspecht) das Eintreten von Verbotstatbeständen durch den Bebauungsplan verhindert werden kann (vgl. Sitzungsvorlage a.a.O. S. 13, 141), ist damit nicht ansatzweise erschüttert. Eine Unwirksamkeit des Bebauungsplans Nr. **** gemäß § 1 Abs. 3 bzw. § 1 Abs. 7 BauGB wegen eines Verstoßes gegen naturschutzrechtliche, speziell artenschutzrechtliche Vorschriften ist damit nicht gegeben.

III.

Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 154 Abs. 1 VwGO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 VwGO, §§ 708 ff. ZPO.

Gründe für die Zulassung der Revision liegen nicht vor (§ 132 Abs. 2 VwGO).

Rechtsmittelbelehrung

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.

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 den in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO genannten Hochschulen mit Befähigung zum Richteramt nur die in § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO und in §§ 3, 5 RDGEG bezeichneten Personen. Für die in § 67 Abs. 4 Satz 5 VwGO genannten Angelegenheiten (u.a. Verfahren mit Bezügen zu Dienst- und Arbeitsverhältnissen) sind auch die dort bezeichneten Organisationen und juristischen Personen als Bevollmächtigte zugelassen. Sie müssen in Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht durch Personen mit der Befähigung zum Richteramt handeln.

Dösing

Dr. Bauer

Dihm

Beschluss:

Der Streitwert wird auf 10.000 Euro festgesetzt (§ 52 Abs. 1 und 7 GKG).

Dösing

Dr. Bauer

Dihm