

---

**Datum:** 06.05.2025  
**Gericht:** Oberverwaltungsgericht NRW  
**Spruchkörper:** 10. Senat  
**Entscheidungsart:** Beschluss  
**Aktenzeichen:** 10 B 384/25  
**ECLI:** ECLI:DE:OVGNRW:2025:0506.10B384.25.00

---

**Vorinstanz:** Verwaltungsgericht Gelsenkirchen, 6 L 1746/24

---

**Tenor:**

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Der Antragsteller trägt die Kosten des Verfahrens mit Ausnahme der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen, die diese selbst trägt.

Der Streitwert wird auch für das Beschwerdeverfahren auf 7.500 Euro festgesetzt.

---

## Gründe:

Die zulässige Beschwerde hat keinen Erfolg.

1

Das Verwaltungsgericht hat die Anträge des Antragstellers, die aufschiebende Wirkung der Klage 6 K 3947/24 gegen die der Beigeladenen von der Antragsgegnerin erteilte Baugenehmigung vom 9. Juli 2024 anzuordnen und der Beigeladenen aufzugeben, alle Maßnahmen zur Ausführung des genehmigten Vorhabens zu unterlassen, abgelehnt. Zur Begründung hat es im Wesentlichen ausgeführt: Unter Berücksichtigung des Prüfungsumfangs bei Rechtsbehelfen von Nachbarn spreche einiges dafür, dass die Klage des Antragstellers keinen Erfolg haben werde. Die Kammer könne insbesondere keine Verstöße gegen nachbarschützende Vorschriften des Bauplanungsrechts feststellen. Im Verfahren auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes gegen die einem Dritten erteilte Baugenehmigung sei regelmäßig von der Wirksamkeit des ihr zu Grunde liegenden

2

Bebauungsplans auszugehen, wenn dieser nicht offensichtlich unwirksam sei. Ein solcher Ausnahmefall liege hier nicht vor. Der Antragsteller könne sich weder auf einen Gebietserhaltungsanspruch noch darauf berufen, der Plangeber habe ausnahmsweise einen gebietsübergreifenden Gebietserhaltungsanspruch geschaffen. Schließlich könne die Kammer einen Verstoß gegen das Rücksichtnahmegebot nicht erkennen.

Die fristgerecht dargelegten Gründe, auf deren Prüfung der Senat gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO beschränkt ist, rechtfertigen keine andere Entscheidung. 3

I. Der Antragsteller setzt der Erwägung des Verwaltungsgerichts, Gründe für eine offensichtliche Unwirksamkeit des der Baugenehmigung zu Grunde liegenden Bebauungsplans seien nicht ersichtlich, nichts von Substanz entgegen. Er wiederholt lediglich wortwörtlich die entsprechenden Ausführungen aus seinem erstinstanzlichen Schriftsatz vom 25. Oktober 2024 (S. 4). Damit werden die Darlegungsanforderungen des § 146 Abs. 4 Satz 3 VwGO verfehlt. 4

II. Die Ausführungen des Antragstellers zum gebietsübergreifenden Gebietserhaltungsanspruch verhelfen der Beschwerde nicht zum Erfolg. 5

In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist - worauf schon das Verwaltungsgericht zutreffend hingewiesen hat - geklärt, dass ein Gebietserhaltungsanspruch zu Gunsten plangebietsexterner Grundeigentümer nur ausnahmsweise gegeben sein kann und voraussetzt, dass Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung nach dem Willen des Plangebers auch Grundeigentümern außerhalb des Plangebiets Drittschutz vermitteln sollen. 6

Vgl. BVerwG, Beschluss vom 10. Januar 2013 - 4 B 48.12 -, juris Rn. 5; OVG NRW, Beschlüsse vom 28. August 2019 - 10 A 508/18 -, juris Rn. 7, und vom 27. März 2017 - 7 B 223/17 -, juris Rn. 5. 7

Unter Berücksichtigung dieser Maßgaben ist das Verwaltungsgericht zu dem Ergebnis gelangt, ein derartiger Ausnahmefall sei hier nicht gegeben. Der Umstand allein, dass im Rahmen der Bauleitplanung unter anderem auch Interessen der Plannachbarn berücksichtigt worden seien, reiche für die Annahme eines gebietsübergreifenden Gebietserhaltungsanspruchs nicht aus. Es fehle an Anhaltspunkten dafür, dass der Plangeber außerhalb des Plangebiets bestehende Belange nicht nur in die planerische Abwägung habe einbeziehen, sondern darüber hinaus selbständig durchsetzbare subjektive Rechte haben schaffen wollen. 8

Die hiergegen vom Antragsteller erhobenen Einwände greifen nicht durch. Die grundlegende Rüge, bei der Festsetzung der Baugebiete könne es nicht vom Willen der Gemeinde abhängen, ob die „Planfestsetzung“ nachbarschützend sei, geht unter Berücksichtigung der obigen Maßgaben fehl. Selbst unterstellt, der Vortrag des Antragstellers, bei der Aufstellung des Bebauungsplans seien die Abstände nach dem Abstandserlass nicht eingehalten worden, träfe zu, erschließt sich dem Senat nicht, inwiefern damit das Vorliegen eines gebietsübergreifenden Gebietserhaltungsanspruchs begründet werden soll. Die bloße Behauptung, nach der Begründung des Bebauungsplans werde mit der Gebietsfestsetzung offensichtlich auch der Zweck verfolgt, „Gebietsnachbarn“ einen Anspruch auf Gebietserhaltung zu geben, lässt jede Substantiierung vermissen und genügt deshalb nicht den Darlegungsanforderungen. Das gilt auch für das übrige Vorbringen, das sich nicht in der gebotenen Weise mit den konkreten Ausführungen in dem angegriffenen Beschluss auseinandersetzt. Das gilt umso mehr, als in Teilen der Beschwerdeschrift lediglich das erstinstanzliche Vorbringen aus dem Schriftsatz vom 25. Oktober 2024 (S. 4 und 5) 9

wortwörtlich wiederholt wird.

III. Dem Vorbringen des Antragstellers lässt sich auch nicht entnehmen, dass das Vorhaben entgegen der Ansicht des Verwaltungsgerichts gegen das Rücksichtnahmegebot verstößt. 10

1. Das gilt zunächst mit Blick auf die vom Antragsteller kritisierte Erschließungssituation. 11

a. In der Rechtsprechung der Bausenate des beschließenden Gerichts ist geklärt, dass die Erschließungssituation eines Grundstücks den Schluss auf die Rücksichtslosigkeit eines Vorhabens nur dann (ausnahmsweise) zulässt, wenn diese sich durch eine vorhabenbedingte Überlastung einer das Grundstück des Betroffenen erschließende Straße, insbesondere durch Staus oder unkontrollierten Park(such)verkehr, erheblich verschlechtert und die entstehende Gesamtbelastung infolge dessen bei Abwägung aller Belange unzumutbar ist. 12

Vgl. OVG NRW, Beschlüsse vom 7. März 2025 - 2 A 2263/23 -, juris Rn. 9, vom 18. März 2024 - 7 A 2912/21 -, juris Rn. 15, und vom 11. September 2023 - 10 B 695/23 -, juris Rn. 21, m. w. N. 13

Es besteht hingegen kein rechtlich schützenswerter Anspruch darauf, dass das eigene Grundstück über die es erschließende öffentliche Straße zu jeder Zeit ohne Verzögerung und ohne vorübergehende Behinderung durch andere Verkehrsteilnehmer zu erreichen ist. 14

Vgl. OVG NRW, Beschlüsse vom 7. März 2025 - 2 A 2263/23 -, juris Rn. 11, und vom 11. September 2023 - 10 B 695/23 -, juris Rn. 21. 15

Diese Maßstäbe hat auch das Verwaltungsgericht seiner Entscheidung zutreffend zugrunde gelegt und sodann das Vorliegen einer solchen unzumutbaren Situation verneint. Jedenfalls nach dem zur Baugenehmigung gehörenden Ergebnisbericht der Verkehrsuntersuchung durch die J. S. Verkehrsingenieure GmbH vom 27. August 2023 (im Folgenden: Verkehrsgutachten) sei nicht davon auszugehen, dass das Verkehrsaufkommen nach Realisierung des Bauvorhabens zu den vom Antragsteller befürchteten Zuständen in der K.-straße führen werde, es dürfte vielmehr als verträglich anzusehen sein. Das Verkehrsgutachten sei jedenfalls im Ergebnis nicht zu beanstanden. 16

b. Hiergegen bringt der Antragsteller nichts Tragfähiges vor. 17

aa. Der von ihm umfassend thematisierte Umstand, im Zeitraum der Verkehrserhebung sei die K.-straße in Fahrtrichtung des Vorhabens aufgrund von Bauarbeiten gesperrt gewesen, ist sowohl vom Verkehrsgutachter als auch vom Verwaltungsgericht berücksichtigt worden. Das Verwaltungsgericht hat insofern darauf abgestellt, der Verkehrsgutachter habe die entsprechenden Verkehrsströme unter Berücksichtigung einer von der Antragsgegnerin zur Verfügung gestellten Querschnittserhebung aus dem Jahre 2016 sinnvoll hochgerechnet. Dass diese Hochrechnung zu unzutreffenden Ergebnissen geführt haben könnte, legt der Antragsteller nicht überzeugend dar. 18

Der Einwand, der Verkehr habe seit 2016 - allein schon wegen des Trends zum Zweit- und Drittauto - zugenommen, trägt schon deshalb nicht, weil ihm jede inhaltliche Substanz fehlt. Ferner ist nicht ersichtlich, dass die weitere, dem sonstigen eigenen Vorbringen widersprechende Behauptung des Antragstellers, während der Bauarbeiten sei der gesamte Verkehrsknotenpunkt 01 (F.-straße/R.-straße/K.-straße) (im Folgenden: VP 01) für den Verkehr gesperrt gewesen, zutreffen könnte. Selbst wenn der Antragsteller im Übrigen mit seiner Annahme Recht hätte, die ausweislich des Verkehrsgutachtens für die Zeit nach 19

Abschluss der Bauarbeiten in der K.-straße geplante weitere Verkehrserhebung zur Verifizierung der Belastungen sei bis heute nicht durchgeführt worden, fehlte es an jeglichen Darlegungen dazu, warum daraus eine (durchschlagende) Fehlerhaftigkeit der Hochrechnung folgen soll. Insofern genügt die bloße Bezugnahme auf das vom Antragsteller eingeholte Gutachten der Planungsbüro für Verkehrstechnik T. GmbH vom 10. März 2025, in dem der Gutachter (ohne nähere Begründung) eine erneute Verkehrserhebung für notwendig erachtet, nicht.

bb. Das Vorbringen zur nach Auffassung des Antragstellers unzureichend erfolgten Berücksichtigung des Schwerlastverkehrs verhilft der Beschwerde ebenfalls nicht zum Erfolg. Das Verwaltungsgericht hat angenommen, trotz im Verkehrsgutachten unterschätzter vorhabenbedingter Zunahme des Schwerverkehrs sei nach summarischer Prüfung nicht davon auszugehen, dass es bei der gebotenen Berücksichtigung des legalisierten maximalen Mehrverkehrs von 300 Lkw zu einer unzumutbaren Belastung der K.-straße im Bereich des Hauses des Antragstellers kommen werde. Der Schwerverkehr dürfte sich ausweislich des Verkehrsgutachtens wegen seiner Ausrichtung zur A 2 sowie straßenverkehrsrechtlicher Beschränkungen in der F.-straße und der K.-straße (Beschränkung auf Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von maximal 3,5 Tonnen) nördlich des VP 01 (über die D.-straße, an der die Ein- und Ausfahrt des Logistikzentrums gelegen sei, sowie die Industriestraße) abwickeln. Dem setzt der Antragsteller nichts von Substanz entgegen. 20

(1) Insofern genügt es nicht, lediglich vorzutragen, die Erwägungen des Verwaltungsgerichts seien nicht nachvollziehbar. Dasselbe gilt für den Vortrag, es sei nicht umfassend geprüft worden, ob die vorhandenen Verkehrsflächen für die Erschließung des Gewerbegebiets ausreichend bemessen seien und ob die durch die Neuplanung induzierte Zunahme des Verkehrs vom vorhandenen Straßennetz aufgenommen werden könne. 21

(2) Der Antragsteller zeigt auch nicht auf, wieso es vor dem Hintergrund der Argumentation des Verwaltungsgerichts zwingend eines Verkehrskonzepts, eines Maßnahmenkatalogs oder einer Auflage in der Baugenehmigung bedürfte, um zu verhindern, dass Wirtschaftsverkehre, gerade auch Transporter bzw. Sprinter, andere als im Verkehrsgutachten berücksichtigte Routen nutzten. Das Vorbringen des Antragstellers, bei zutreffender Berechnung sei davon auszugehen, dass an dem VP 01 die Leichtigkeit des Verkehrs nicht nur in Spitzenzeiten ohne zusätzliche Erschließungsmaßnahmen nicht gewährleistet sein werde und gerade zu Stoßzeiten alle denkbaren Strecken befahren würden, lässt schon außer Acht, dass gewisse Verschlechterungen der Erschließungssituation hinzunehmen sind. Der Vortrag, straßenverkehrsrechtliche Beschränkungen würden von Verkehrsteilnehmern missachtet, ist für die Rechtmäßigkeit der Baugenehmigung ohne Belang. 22

(3) Angesichts der maßgeblichen Differenzierung des Verwaltungsgerichts zwischen Lkw und Pkw, die der grüngestempelten formlosen Betriebsbeschreibung zum Bauantrag (dort S. 5) entspricht, bleibt ferner unklar, worauf der Antragsteller mit seinen Ausführungen zu den Begriffen Schwerlastverkehr, Schwerverkehr und Nutzfahrzeuge abzielt und was daraus rechtlich folgen soll. Selbst wenn die nicht näher belegte Behauptung des Antragstellers, bei einem Logistikzentrum sei mit kleineren und größeren Lkw, Schwerlastverkehr, Sprintern, 3,5-Tonnern „und darüber hinaus“ zu rechnen, zuträfe, legt er nicht dar, inwiefern dieser Umstand zu einer unzumutbaren Beeinträchtigung der Erschließungssituation gerade seines Grundstücks führen sollte. Überdies vermag der Antragsteller nicht aufzuzeigen, warum das Verwaltungsgericht bei der von ihm angestellten summarischen Prüfung der Erschließungssituation angesichts der konkreten Umstände des Einzelfalles seinen Fokus nicht auf Lkw hätte legen dürfen. Dass die vom Verwaltungsgericht ebenfalls in den Blick 23

genommenen Pkw-Anfahrten der Mitarbeiter zu den 72 genehmigten Stellplätzen der Logistikhalle die Erschließungssituation gerade im Bereich des Grundstücks des Antragstellers unzumutbar beeinträchtigen könnten, lässt sich seinem Vorbringen nicht entnehmen.

(4) Abgesehen davon, dass das Verwaltungsgericht seine Entscheidung nicht auf geplante Verkehrsberuhigungsmaßnahmen gestützt hat, trifft der Vorwurf des Antragstellers, das Verkehrsgutachten erläutere nicht genauer, wie diese realisiert werden sollen, angesichts der dortigen Ausführungen (S. 8) so schon nicht zu. 24

(5) Seine Rüge, das Verwaltungsgericht lasse außer Acht, „dass der Lärm/Gesundheitsschutz sowie der Schutz vor den durch die erhöhte Verkehrsbelastung hervorgerufenen Emissionen und insbesondere Immissionen“ für sein Grundstück dritt-schützend und bei der Prüfung des Verstoßes gegen das Gebot der Rücksichtnahme zu beachten seien, missversteht die entsprechenden rechtlichen Maßstäbe. Für die Beurteilung der Erschließungssituation eines Grundstücks sind die vom (Kraftfahrzeug-)Verkehr verursachten Immissionen irrelevant. 25

(6) Schließlich legt der Antragsteller auch nicht in einer den gesetzlichen Anforderungen genügenden Weise dar, welche konkrete rechtliche und/oder tatsächliche Relevanz seinem Vorbringen, bei der K.-straße und der D.-straße handele es sich um reine Anliegerstraßen, die dem unmittelbaren Anschluss der Grundstücke und Gebäude ohne Durchgangsverkehr dienen, und nicht um Straßen für den örtlichen bzw. überörtlichen Verkehr, der Zu- und Ablieferverkehr müsse über klassifizierte Straßen erfolgen, zukommen soll. Das gilt umso mehr, als die D.-straße nach Ansicht des Verwaltungsgerichts gerade dem unmittelbaren Anschluss des Vorhabengrundstücks dient. 26

2. Aus dem Beschwerdevorbringen ergibt sich nicht, dass entgegen der Auffassung des Verwaltungsgerichts der vorhabenbedingte Lärm dem Antragsteller gegenüber rücksichtslos ist. 27

a. Das Verwaltungsgericht hat zunächst angenommen, es spreche zwar viel dafür, dass das Grundstück des Antragstellers faktisch in einem reinen Wohngebiet liege, indes seien die Voraussetzungen einer Gemengelage nach Ziffer 6.7 TA Lärm erfüllt. Bei der Wohnbebauung habe es sich ursprünglich um eine Siedlung der ehemaligen Zeche A. gehandelt, sodass eine gewisse Prägung der Wohnumgebung durch den Zechenbetrieb früher geradezu selbstverständlich gewesen sei. Mit Blick darauf hat es angenommen, Zwischenwerte von 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts seien nicht zu beanstanden. Deren Grenzen würden durch den genehmigten Logistikbetrieb nicht überschritten. 28

Mit seinem hiergegen gerichteten Vorbringen dringt der Antragsteller nicht durch. 29

Sein Einwand, die Voraussetzungen einer Gemengelage seien nicht gegeben, da er sein Grundstück erst im Jahre 1995 und damit lange nach der Zechenstilllegung 1967 erworben habe, geht an der Argumentation des Verwaltungsgerichts vorbei. Dieses hat zutreffend, 30

vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 7. Juni 2019 - 8 B 36.18 -, juris Rn. 6, und vom 12. September 2007 - 7 B 24.07 -, juris Rn. 4; OVG NRW, Urteil vom 20. April 2022 - 8 A 1575/19 -, juris Rn. 156, 31

darauf abgestellt, dass es bei der Zwischenwertbildung u. a. auf die Frage der Priorität der jeweiligen Nutzungen ankommt. Dies meint die abstrakte Nutzung und nicht die 32

Nutzungsaufnahme durch den nunmehr konkret Betroffenen.

Die weitere Kritik des Antragstellers, der sachgerechte Ausgleich der Belange erfordere eine nicht gegebene Rücksichtnahme von Seiten des Vorhabens, geht ebenfalls ins Leere. Denn das Verwaltungsgericht hat festgestellt, in dem festgesetzten Gewerbegebiet, in dem das Vorhaben verwirklicht werden solle, gelte nach Ziffer 6.1 Buchst. b) TA Lärm ein Immissionsrichtwert von 65 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts. Dahinter bleibt die Zwischenwertbildung deutlich zurück. 33

Warum dennoch - so der Antragsteller - die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für reine Wohngebiete maßgeblich sein sollen, erschließt sich dem Senat nicht. 34

b. Darauf aufbauend hat das Verwaltungsgericht festgestellt, die vorgenannten Immissionsrichtwerte würden durch das Vorhaben nicht überschritten. Die Annahmen und Berechnungen in der schalltechnischen Untersuchung vom 29. Juni 2023 und die weiteren gutachterlichen Erläuterungen im Rahmen des Eilverfahrens seien plausibel. Angesichts der erheblichen Abstände zu den Immissionsrichtwerten von tags 18 dB(A) sowie nachts 9 dB(A) könnten zudem nur außerordentlich gravierende Fehler in der Immissionsprognose dazu führen, eine Rücksichtslosigkeit im bauplanungsrechtlichen Sinne anzunehmen. Hiergegen bringt der Antragsteller nichts Durchgreifendes vor. 35

aa. Der Einwand, die schalltechnische Untersuchung stütze sich auf den veralteten Technischen Bericht zur Untersuchung der Lkw- und Ladegeräusche auf Betriebsgeländen von Frachtzentren, Auslieferungsanlagen und Speditionen der Hessischen Landesanstalt für Umwelt aus dem Jahr 1995, obwohl es eine aktualisierte Fassung aus 2005 gebe, und daher seien keine anerkannten Regeln der Technik angewandt worden, setzt sich nicht mit der zu dieser Problematik ergangenen ergänzenden Stellungnahme des Gutachters vom 20. November 2024 auseinander. Zudem lässt der Hinweis des Antragstellers auf die aktuelle Berichtsfassung aus 2024 jede Erläuterung vermissen, welche für ihn günstigen Auswirkungen diese haben könnte. Im Übrigen genügt es nicht den Darlegungsanforderungen, pauschal auf ein beigelegtes Sachverständigengutachten Bezug zu nehmen. 36

Vgl. in diesem Zusammenhang BVerwG, Beschluss vom 11. Juli 2019 - 3 B 15.18 -, juris Rn. 6. 37

bb. Die rechtliche Relevanz des Vortrags, die Lärmkartierung Stufe 4 der Antragsgegnerin sei nicht beachtet worden, außerdem habe der Rat die geänderten Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Verbindung mit der 34. BImSchV im Juli 2024 beschlossen, wird nicht ansatzweise erläutert. 38

cc. Der Vortrag, es würden Fehler „bei den Immissionspunkten“ gerügt, verfehlt die Darlegungsanforderungen. Die (sinngemäße) Kritik des Antragstellers, die dem Gutachter unterlaufene Verwechslung zweier Immissionsorte sei nicht plausibel aufgelöst worden, vermag der Senat angesichts der weiteren Stellungnahme des Gutachters vom 18. März 2025 nicht nachzuvollziehen. 39

dd. Der Senat vermag ferner nicht nachzuvollziehen, inwiefern sich der behauptete Umstand, die schalltechnische Untersuchung berücksichtige nicht die Lärmbelastungen, denen die Kindertagesstätte auf dem „ehemaligen Betriebsgelände“ ausgesetzt sei, zu Gunsten des Antragstellers auswirken könnte. 40

ee. Ob die weiteren Kritikpunkte des Antragstellers an der schalltechnischen Untersuchung (Nichtberücksichtigung von Immissionsbelastungen, die durch ein- und ausfahrende Fahrzeuge vor dem Gelände entstünden; fehlende bzw. nicht zutreffende Berücksichtigung von Vorbelastungen mangels Begehung der relevanten umliegenden Betriebe; Lkw-Fahrten innerhalb des Betriebsgeländes (normale Vorwärtsfahrten) seien „2 dB“ zu leise prognostiziert; fehlende Berücksichtigung des Typs Lkw 2 aus den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-19)) in der Sache tragfähig sind, kann dahinstehen. Denn der Antragsteller legt nicht ansatzweise dar, dass es sich dabei um - wie vom Verwaltungsgericht gefordert - außerordentlich gravierende Fehler handelt, die sich im Ergebnis auswirken.

Vgl. zur grundsätzlichen Zulässigkeit einer derartigen Herangehensweise OVG NRW, Beschluss vom 12. März 2025 - 7 A 943/23 -, juris Rn. 14. 42

ff. Überdies missversteht der Antragsteller offenbar grundlegend die Bedeutung schalltechnischer Beurteilungspegel und deren Methodik, wenn er meint, am Immissionsort 6 (K.-straße 21) seien „nachts 46 dB(A) gemessen“ worden, mit der Folge der Überschreitung des nächtlichen Immissionsrichtwerts eines „WA-Gebiets“ von 40 dB (A). Tatsächlich handelt es sich bei dem berechneten Wert von 46 dB(A) lediglich um den nächtlichen Spitzenpegel, der zudem deutlich unterhalb des zulässigen nächtlichen Spitzenpegels von 60 dB(A) bleibt. 43

gg. Angesichts der detaillierten Liste von berücksichtigten Fahrvorgängen - unterschieden zwischen Lkw und Pkw - in der grügestempelten schalltechnischen Untersuchung (dort S. 9) ist schließlich der Einwand des Antragstellers, in Bezug auf Lärmemissionen- und immissionen seien weder in der Baugenehmigung noch in der Immissionsprognose realistische maximale Fahrbewegungen, gerade mit Blick auf Kfz, festgelegt oder auch nur berücksichtigt worden, nicht nachvollziehbar. 44

3. Mit dem gänzlich pauschal gebliebenen Vorwurf, weder die Verwaltungsvorgänge noch „das Gutachten“ enthielten Betrachtungen von Schadstoffbelastungen, wie Feinstaub- und Stickoxidwerten, zeigt der Antragsteller einen Verstoß gegen das Rücksichtnahmegebot nicht auf. Es fehlt schon an jeglichen Darlegungen dazu, inwiefern die mit dem Vorhaben verbundenen Verkehrsbewegungen in signifikanter oder auch nur messbarer Weise zu einer Erhöhung von Feinstaub- oder Stickoxidwerten gerade auf dem Grundstück des Antragstellers führen könnten. Den allgemein gehaltenen Ausführungen zur Lage von Messstationen und deren Betreibern sowie zur „Bot-Umweltzone“ bzw. zum Luftreinhalteplan Ruhrgebiet-Teilplan Nord lässt sich dies nicht entnehmen. Auf die von ihm schließlich ? ebenfalls lediglich - behauptete zusätzliche Feinstaub- und Stickoxidbelastung für das gesamte Wohngebiet der Rheinbabensiedlung kann sich der Antragsteller schon nicht berufen. 45

Die Kostenentscheidung folgt aus den §§154 Abs. 2, 162 Abs. 3 VwGO. 46

Die Streitwertfestsetzung beruht auf den §§ 47 Abs. 1, 52 Abs. 1, 53 Abs. 2 Nr. 2 GKG. 47

Der Beschluss ist unanfechtbar (§ 152 Abs. 1 VwGO, §§ 66 Abs. 3 Satz 3, 68 Abs. 1 Satz 5 GKG). 48