Oberverwaltungsgericht NRW, 7 D 51/23.NE

Datum:	22.01.2025
Gericht:	Oberverwaltungsgericht NRW
Spruchkörper:	7. Senat
Entscheidungsart:	Urteil
Aktenzeichen:	7 D 51/23.NE
ECLI:	ECLI:DE:OVGNRW:2025:0122.7D51.23NE.00

Tenor:

Der Antrag wird abgelehnt.

Die Antragstellerin trägt die Kosten des Verfahrens.

Die Kostenentscheidung ist vorläufig vollstreckbar. Die Kostenschuldnerin darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe von 110% des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Kostengläubigerin vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrags leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand: 1

Die Antragstellerin wendet sich gegen den Bebauungsplan F 22 „S.-straße“ der Antragsgegnerin, der insbesondere ein allgemeines Wohngebiet sowie Verkehrsflächen festsetzt. 2

Die Antragstellerin betreibt seit 1999 einen Busbetrieb im X.-straße 17, 52379 N.. Eigentümer des im Osten unmittelbar an das Plangebiet angrenzenden Grundstücks (Gemarkung N., Flur 5, Flurstück 205) ist der Geschäftsführer der Antragstellerin, Herr H. I. T. A.. Unter dem 23.5.2006 erteilte der Kreis R. dem Geschäftsführer der Antragstellerin eine Baugenehmigung für die Nutzungsänderung einer Schlosserei und eines Stahlbaubetriebs in eine Busgarage mit Büro. Ausweislich der zu der Baugenehmigung gehörenden Antragsunterlagen umfasste der Betrieb 13 Busse. Inzwischen verfügt die Antragstellerin nach eigenen Angaben über ca. 40 Busse. 3

4

Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 2,3 ha und befindet sich im Norden des Hauptortes N.. Es wurde bislang landwirtschaftlich genutzt. Die Grenzen des Plangebiets bilden im Norden die B 264, im Osten die C., im Süden der X.-straße und im Westen der bestehende Wirtschaftsweg. Ziel und Zweck des Bebauungsplans ist die Entwicklung eines Wohngebiets unter Berücksichtigung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung in dem genannten Bereich. Der Bebauungsplan setzt im Norden - zur B 264 - eine öffentliche Grünfläche und Flächen für Versorgungsanlagen - hier Flächen für Versickerung - fest. Südlich davon setzt der Bebauungsplan allgemeine Wohngebiete und Straßenverkehrsflächen fest. Es werden weiterhin Regelungen zum Lärmschutz (Lärmschutzwall zur B 264 und Lärmpegelbereiche), zu den Gebäude-, Trauf- und Firsthöhen und zu Anpflanzungen getroffen. Das Planaufstellungsverfahren verlief folgendermaßen: In seiner Sitzung am 6.2.2020 beschloss der Ausschuss für Bau- und Planungsangelegenheiten die Aufstellung des Bebauungsplanes. Mit Email vom 28.4.2020 übersandte die Antragstellerin eine Auflistung ihrer Betriebsmodalitäten unter Angabe der Anzahl und Tageszeiten der Fahrzeugbewegungen und Arbeiten auf ihrem Betriebsgelände. Am 9.6.2021 beschloss der Ausschuss für Bau, Verkehr und Planungsangelegenheiten die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden. Die Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses unter Angabe des Auslegungszeitraumes vom 24.6.2021 bis zum 30.7.2021 sowie einer Einladung zu einer digitalen Bürgerversammlung am 29.6.2021 erfolgte im Mitteilungsblatt der Antragsgegnerin vom 19.6.2021. Mit Email vom 30.8.2021 wies die Antragstellerin u. a. darauf hin, dass ihre Fahrzeuge fast rund um die Uhr auf dem Betriebsgelände rangieren müssten. Der Piep-Ton beim Rückwärtsfahren betrage 97 dB(A) in 1 m Abstand. Auch habe sich im Vergleich zum April 2020 das Verkehrsaufkommen in der Nacht fast verdoppelt. Zudem seien die nächtlichen Wartungs- und Reparaturarbeiten zu berücksichtigen. Am 23.3.2022 beschloss der Ausschuss für Bau, Verkehr und Planungsangelegenheiten die Offenlage des Bebauungsplanes F 22 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB. Die Bekanntmachung unter Angabe des Auslegungszeitraumes vom 11.4.2022 bis einschließlich 24.5.2022 erfolgte durch Aushang ab dem 1.4.2022 sowie Veröffentlichung im Mitteilungsblatt vom 9.4.2022. Seitens der Öffentlichkeit gingen keine Stellungnahmen ein. Am 15.9.2022 beschloss der Rat der Antragsgegnerin den Bebauungsplan als Satzung. Die Bekanntmachung erfolgte durch Aushang in der Zeit vom 28.9.2022 bis zum 6.10.2022 sowie Veröffentlichung im Mitteilungsblatt vom 8.10.2022.

Die Antragstellerin hat am 30.3.2023 den Normenkontrollantrag und einen Antrag gemäß § 47 Abs. 6 BauGB gestellt. Der Senat hat mit Beschluss vom 31.5.2023 den Eilantrag abgelehnt (Az.: 7 B 337/23.NE). 5

Zur Begründung ihres Normenkontrollantrags trägt die Antragstellerin im Wesentlichen vor: Der Antrag sei zulässig. Insbesondere sei sie antragsbefugt, da sie durch die Anwendung des Bebauungsplanes in absehbarer Zeit in ihren Rechten verletzt werde. Es liege auf der Hand, dass die Umsetzung des Bebauungsplanes zu Beschwerden wegen Störungen durch Betriebsgeräusche, insbesondere zur Nachtzeit, führen werde. Sie befürchte eine Beschränkung ihrer Betriebsführung bis hin zur Aufgabe des Betriebs. Der Antrag sei auch begründet. Die Satzung sei auf Grundlage eines formell fehlerhaften Verfahrens beschlossen worden. Es liege ein Verstoß gegen § 3 Abs. 1 BauGB vor. Die Unterrichtung der Öffentlichkeit mit der Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses knapp anderthalb Jahre nach dessen Erlass sei rechtswidrig. Die Planung sei zu diesem Zeitpunkt bereits so verfestigt gewesen, dass der Dialog zwischen Verwaltung und Öffentlichkeit „zur Farce“ geworden sei. Es liege auch ein Verstoß gegen das Abwägungsgebot vor. Das der Abwägung zugrundeliegende Gutachten sei fehlerhaft zustande gekommen. Zwar sei die Problematik der Geräuschimmissionen ihres Betriebes in der Nacht aufgegriffen worden, 6

allerdings sei nicht erkennbar, dass auch die Geräuschemissionen aufgrund des Piep-Tones bei Rückwärtsfahrten, die mit regelmäßig 97 dB(A) zu Buche schlagen würden, berücksichtigt worden seien. Entgegen der schalltechnischen Untersuchung könne keineswegs davon ausgegangen werden, dass die Geräuschemissionen des Betriebs in der Nacht sich innerhalb der Grenzen des maßgeblichen Richtwertes von 40 dB(A) hielten. Somit seien ihre Belange nicht in die Abwägung eingestellt worden. Durch die heranrückende Wohnbebauung werde in ihre Grundrechtspositionen eingegriffen. Ihr Fuhrpark bestehe derzeit aus 40 Großfahrzeugen in Form von Linien- oder Reisebussen. Die Wartung, Pflege und Reinigung dieser Fahrzeuge erfolge ausschließlich auf dem Betriebshof. Dies geschehe meist in den Abend- und Nachtstunden, da die Fahrzeuge tagsüber regelmäßig im Einsatz seien. Die Nutzungsänderung im Jahr 2006 gehe von den damaligen Fahrzeugbewegungen aus, wofür der nächtliche Grenzwert von 34 dB(A) festgelegt worden sei. Dieser Grenzwert beziehe sich auf die Bebauung im Grünen Weg. Der Schallschutz dort werde nach wie vor eingehalten. Es sei nicht erforderlich, bei jeder Änderung des Fuhrparks die Nutzungsgenehmigung zu ändern bzw. neu zu beantragen. Auffällig sei, dass die Zeit eines Rangiervorganges im K.-Gutachten mit 1 Minute angegeben worden sei. Das Gutachten der Antragsgegnerin für den verfahrensgegenständlichen Bebauungsplan gehe aber nur noch von 30 Sekunden je Vorgang aus, so das rechnerisch wohl auch nur halb so viel Lärm angenommen worden sei. Dass dies unrealistisch sei, da sich der Rangierzeitbedarf der Fahrzeuge seit 2006 nicht generell halbiert habe, liege auf der Hand. Auch betrage die Reinigungszeit mit einem Hochleistungsstaubsauger zur lautesten Stunde ca. 30 Minuten am Stück und nicht drei Etappen von jeweils 10 Minuten. Auch sei die Dauer eines Radwechsels fehlerhaft beurteilt worden. Die Zeitspanne für das Wechseln der Radmuttern von Omnibussen betrage regelmäßig 20-30 Sekunden pro Radmutter mit dem Schlagschrauber. Bei festsitzenden Radmuttern betrage diese Zeitspanne sogar regelmäßig um die 90 Sekunden pro Mutter. Auch hier stimme die Berechnungsgrundlage des Gutachtens nicht mit der Wirklichkeit überein. Das Baugebiet liege nur ca. 80 m vom Betriebshof entfernt. Nicht ohne Grund sei u. a. in dem Abstandserlass ein Mindestabstand von 100 m zwischen Industrie- oder Gewerbegebieten einerseits und Misch-, Kern- oder Dorfgebieten andererseits vorgesehen. Zwar möge eine Unterschreitung dieses Abstandes mittels Einzelfallprüfung rechtens sein. Dies könne aber dann keine Geltung beanspruchen, wenn die Berechnungsgrundlagen eines entsprechenden Gutachtens - wie hier - künstlich klein gehalten würden.

Die Antragstellerin beantragt, 7

den Bebauungsplan F 22 „S.-straße“ der Gemeinde N. für unwirksam zu erklären. 8

Die Antragsgegnerin beantragt, 9

den Antrag abzulehnen. 10

Zur Begründung führt sie aus: Es seien insgesamt zehn Reisebusse, sechs Linienbusse sowie zwei Kleinbusse im Einsatz. Es sei bereits fraglich, ob das von der Antragstellerin geltend gemachte Interesse überhaupt schutzwürdig sei. So sei zweifelhaft, ob das von der Antragstellerin beschriebene Betriebsgeschehen von der Baugenehmigung vom 23.5.2006 gedeckt sei. Es sei damals lediglich eine „Busgarage mit Büro“ genehmigt worden. Als potentielle Schallquelle sei in der genehmigten Betriebsbeschreibung ausschließlich „Fahrzeugverkehr“ mit Geräuschen jeweils für „ca. 1 Minute“ im „Ausfahrtsbereich zum X.-straße“ angegeben worden. Weitere lärmrelevante Tätigkeiten wie Reparaturen oder Reinigungsarbeiten fänden keine Erwähnung. In der Schallimmissionsprognose der K. Umwelt GmbH vom 20.6.2005 heiße es insoweit, dass zu den einzelnen lärmrelevanten Tätigkeiten keine detaillierten Aussagen getroffen werden könnten. Der Antrag sei jedenfalls 11

unbegründet. Ein Verstoß gegen § 3 Abs. 1 BauGB und § 4 Abs. 1 BauGB führe nicht zur Unwirksamkeit des Bebauungsplans. Nach dem klaren Wortlaut und Sinn des § 214 Abs. 1 BauGB sei die Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften des Baugesetzbuches für die Rechtswirksamkeit des Bebauungsplans nur dann beachtlich, wenn sie in dieser Vorschrift unter Nr. 1-3 aufgeführt seien. Dies sei aber nicht der Fall. Nach der Untersuchung der Q. GmbH vom 9.2.2022 unterschritten die auf das Plangebiet einwirkenden Gewerbelärmimmissionen an allen maßgeblichen Immissionsorten sowohl tagsüber als auch nachts die Richtwerte der TA Lärm für allgemeine Wohngebiete. Es seien auch keine unzulässigen Geräuschimmissionen durch kurzzeitige Geräuschspitzen zu erwarten. Die schalltechnische Untersuchung sei nicht zu beanstanden. Sie enthalte einen Ansatz für das akustische Rückfahrsignal der eingesetzten Busse. Die Emissionsparameter der Rangiervorgänge der Busse mit Rückfahrwarner seien in der Tabelle 5 auf Seite 21 der schalltechnischen Untersuchung dargestellt. Dort werde für den Rückfahrwarner ein Schallleistungspegel von L_W = 108 dB(A) unterstellt. Dieser Wert liege um 11 dB über dem Schallleistungspegel, den die Antragstellerin angebe. Unterstellt, dass die Angabe der Antragstellerin einem Messwert in 1 m Abstand entspreche, ergebe sich hieraus ein Schallleistungspegel von L_W = 106 dB(A). Somit liege der Ansatz in der schalltechnischen Untersuchung selbst unter Zugrundelegung des Vorbringens der Antragstellerin deutlich „auf der sicheren Seite“. Bei insgesamt 8 Rangiervorgänge in der lautesten Nachtstunde mit einer Einwirkzeit durch den Rückfahrwarner von jeweils 30 Sekunden ergebe sich ausweislich der schalltechnischen Untersuchung jedenfalls ein Teilpegel von 96,2 dB(A) für den Rückfahrwarner. Lege man die Angaben der Antragstellerin zugrunde, sei von einem um 2 dB(A) niedrigeren Schallleistungspegel für den Rückfahrwarner auszugehen. Auch die nächtlichen lärmrelevanten Tätigkeiten auf dem Betriebsgelände seien zutreffend beurteilt worden. Die schalltechnische Untersuchung vom 9.2.2022 setze für eine druckluftbetriebene Schraubmaschine (Schlagschrauber) einen Schallleistungspegel von L_{WA} = 105 dB(A) an. Dies werde seitens der Antragstellerin nicht in Zweifel gezogen. Die Antragstellerin störe sich daran, dass die schalltechnische Untersuchung davon ausgehe, dass ein Schraubvorgang zwischen 2-5 Sekunden dauere: Diese Dauer beziehe sich allein auf den einzelnen Schraubvorgang, mithin auf das Lösen oder Festziehen einer einzelnen Schraube an einem Rad. Der schalltechnischen Untersuchung sei zu entnehmen, dass im Beurteilungszeitraum tags von insgesamt ca. 300 Schraubvorgängen und nachts insgesamt 60 Vorgängen mit je 3 Sekunden Dauer ausgegangen worden sei. Mit 60 Vorgängen innerhalb der lautesten Nachtstunde seien 3 komplette Radwechsel berücksichtigt, wenn sich an einem Rad - wie üblich - 10 Radschrauben befänden. Die Untersuchung lege also einen worst-case-Ansatz zugrunde. Auch die geltend gemachte Verkehrserhöhung führe zu keinem anderen Ergebnis. Dem Vorbringen der Antragstellerin könne schon nicht entnommen werden, ob sich die behauptete Verdoppelung der Fahrzeugbewegungen auf die gesamte Nachtzeit (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr) oder auf die lauteste Nachtstunde beziehe. Dies sei insofern relevant, als nur eine Steigerung in der lautesten Nachtstunde, für die in der schalltechnischen Untersuchung vom 9.2.2022 15 Busbewegungen berücksichtigt worden seien, Auswirkungen haben könne. Dies ergebe sich aus der Stellungnahme der Q. GmbH vom 4.5.2023. Danach würden selbst bei einer Verdoppelung der Fahrzeugbewegungen in der lautesten Nachtstunde und unter Berücksichtigung des höheren Emissionsansatzes für die Rückfahrwarner der für allgemeine Wohngebiete geltenden Immissionsrichtwert von 40 dB(A) nachts am maßgeblichen Immissionsort innerhalb des Plangebietes sicher eingehalten.

Der Berichterstatter des Senats hat die Örtlichkeit am 31.1.2024 besichtigt. Wegen der dabei getroffenen Feststellungen wird auf die dazu gefertigte Niederschrift und die Lichtbilder im dortigen Verfahren Bezug genommen. 12

13

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf den Inhalt der Gerichtsakte auch im Verfahren 7 B 337/23.NE sowie der beigezogenen Vorgänge der Antragsgegnerin Bezug genommen.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e : 14

Der Antrag ist zulässig 15

Die Antragstellerin ist antragsbefugt. 16

Antragsbefugt ist nach § 47 Abs. 2 Satz 1 VwGO jede natürliche Person, die geltend macht, durch die Rechtsvorschrift oder deren Anwendung in ihren Rechten verletzt zu sein oder in absehbarer Zeit verletzt werden zu können. Ein Antragsteller genügt seiner Darlegungspflicht nur, wenn er hinreichend substantiiert Tatsachen vorträgt, die es zumindest als möglich erscheinen lassen, dass er durch die angegriffene Norm in einer eigenen Rechtsposition verletzt wird. An die Geltendmachung einer Rechtsverletzung nach § 47 Abs. 2 Satz 1 VwGO sind keine höheren Anforderungen zu stellen als nach § 42 Abs. 2 VwGO. Die mögliche Verletzung eines subjektiven Rechts kann auch aus einem Verstoß gegen das Abwägungsgebot aus § 1 Abs. 7 BauGB folgen. Antragsbefugt kann in einem solchen Fall derjenige sein, der sich auf einen abwägungserheblichen Belang berufen kann. 17

Vgl. BVerwG, Beschluss vom 9.1.2018 18

- 4 BN 33.17 -, BRS 86 Nr. 192 = juris, Rn. 4, m. w. N. 19

Macht ein Eigentümer eines außerhalb des Plangebiets gelegenen Grundstücks- wie hier die Antragstellerin - eine Verletzung des Abwägungsgebots aus § 1 Abs. 7 BauGB geltend, muss er einen eigenen Belang benennen, der nach Lage der Dinge von der planenden Gemeinde bei der Abwägung zu beachten war. Nicht jeder Belang ist in der Abwägung zu beachten, sondern nur solche, die in der konkreten Planungssituation einen städtebaulich relevanten Bezug haben. Im Weiteren können alle (betroffenen) Interessen unbeachtet bleiben, die entweder objektiv geringwertig oder aber - sei es überhaupt, sei es im gegebenen Zusammenhang - nicht schutzwürdig sind. 20

Vgl. OVG NRW, Urteil vom 9.10.2018 21

- 2 D 22/17.NE -, BRS 86 Nr. 191 = BauR 2019, 508 = juris, Rn. 22, m. w. N. 22

Eine Antragsbefugnis ist danach mit Blick auf das Vorbringen der Antragstellerin anzunehmen, aufgrund der heranrückenden Wohnbebauung befürchte sie (lärmbedingte) Einschränkungen ihres Betriebes. 23

Die Abwägungserheblichkeit dieses Belangs ist auch nicht deshalb zu verneinen, weil der aktuelle Betrieb der Antragstellerin möglicherweise nicht von der Baugenehmigung vom 23.5.2006 gedeckt sein könnte, wie die Antragsgegnerin geltend macht. Eine solche formelle Baurechtswidrigkeit einer tatsächlich ausgeübten Nutzung läßt die Abwägungserheblichkeit der aus dieser folgenden Interessen nicht entfallen, sofern die Nutzung nicht auch materiell baurechtswidrig ist. Im Falle einer tatsächlich ausgeübten und von den zuständigen Aufsichtsbehörden nicht untersagten Nutzung genügt insoweit die allgemeine Berufung auf dieses Nutzungsinteresse; ob dessen Schutzwürdigkeit sich bereits auf Zulässigkeitsebene ausschließen lässt, ist sodann unter Berücksichtigung substantiierten Gegenvorbringens, aber unter Anlegung eines Offenkundigkeitsmaßstabs von Amts wegen zu prüfen. 24

25

Vgl. etwa OVG Lüneburg, Beschluss vom 1.8.2024 - 1 MN 75/24 -, BauR 2024, 1766 =juris, Rn. 15, und Urteil vom 17.1.2024 - 1 KN 82/20 -, BauR 2024, 893 = juris Rn. 20.

Den Baugenehmigungsunterlagen ist zu entnehmen, dass zum Genehmigungszeitpunkt 13 Busse betrieben wurden, nach den Angaben des Geschäftsführers im Ortstermin sind nunmehr aber ca. 40 Busse im Fuhrpark. Dass diese Betriebserweiterung offenkundig materiell baurechtswidrig ist, vermag der Senat unter Zugrundelegung des für die Beurteilung der Antragsbefugnis einschlägigen Maßstabes nicht festzustellen 26

Der Antrag ist fristgerecht innerhalb eines Jahres nach der erfolgten Bekanntmachung des Bebauungsplans gestellt worden (§ 47 Abs. 2 Satz 1 VwGO). 27

Der Normenkontrollantrag ist aber nicht begründet. 28

Der Bebauungsplan leidet nicht an einem formellen Mangel, weil - wie die Antragstellerin geltend macht - die frühzeitige Bürgerbeteiligung i. S. d. § 3 Abs. 1 BauGB nicht ordnungsgemäß erfolgt sei. Ein Verstoß gegen die Regelung über die frühzeitige Bürgerbeteiligung in § 3 Abs. 1 BauGB ist für die Wirksamkeit des Bebauungsplanes unerheblich, da § 3 Abs. 1 BauGB in § 214 BauGB nicht genannt ist. 29

Vgl. BVerwG, Beschluss vom 23.10.2002 - 4 BN 53.02 -, BRS 65 Nr. 47 = BauR 2003, 216 = juris, Rn. 4, m. w. N. 30

Sonstige Verfahrensfehler sind nicht geltend gemacht worden und auch nicht ersichtlich. 31

Der Plan leidet auch an keinem durchgreifenden materiellen Mangel. 32

Gemäß § 1 Abs. 3 BauGB haben die Gemeinden die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. 33

Was im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB städtebaulich erforderlich ist, bestimmt sich maßgeblich nach der jeweiligen Konzeption der Gemeinde. Welche städtebaulichen Ziele die Gemeinde sich setzt, liegt in ihrem planerischen Ermessen. Der Gesetzgeber ermächtigt sie, die Städtebaupolitik zu betreiben, die ihren städtebaulichen Ordnungsvorstellungen entspricht. Nicht erforderlich im Sinne von § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB sind demgegenüber in aller Regel nur solche Bauleitpläne, die einer positiven Planungskonzeption entbehren und ersichtlich der Förderung von Zielen dienen, für deren Verwirklichung die Planungsinstrumente des Baugesetzbuchs nicht bestimmt sind. § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB ist ferner verletzt, wenn ein Bebauungsplan aus tatsächlichen oder Rechtsgründen auf Dauer oder auf unabsehbare Zeit der Vollzugsfähigkeit entbehrt, und daher die Aufgabe der verbindlichen Bauleitplanung nicht zu erfüllen vermag. In dieser Auslegung setzt § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB der Bauleitplanung lediglich eine erste, wenn auch strikt bindende Schranke, die lediglich grobe und einigermaßen offensichtliche Missgriffe ausschließt. Sie betrifft die generelle Erforderlichkeit der Planung, nicht hingegen die Einzelheiten einer konkreten planerischen Lösung. Dafür ist das Abwägungsgebot maßgeblich, das im Hinblick auf die gerichtliche Kontrolldichte, Fehlerunbeachtlichkeit und heranzuziehende Erkenntnisquellen abweichenden Maßstäben unterliegt. Deswegen kann die Abgewogenheit einer Bauleitplanung und ihrer Festsetzungen nicht bereits zum Maßstab für deren städtebauliche Erforderlichkeit gemacht werden. 34

Vgl. BVerwG, Urteil vom 27.3.2013 - 4 C 13.11 -, BRS 81 Nr. 1 = BauR 2013, 1399 = juris, Rn. 9. 35

Gemessen daran ist die Planung erforderlich. Ziel der Planung ist die Entwicklung eines Wohngebietes. Nach der Planbegründung dient die Aufstellung des Bebauungsplanes den aktuellen Wohnbedürfnissen der Bevölkerung unter Berücksichtigung der hohen Wohnraumnachfrage und des daraus resultierenden erhöhten Wohnraumbedarfs in der Gemeinde. 36

Es liegt kein Verstoß gegen das Entwicklungsgebot i. S. d. § 8 Abs. 2 BauGB vor. Der Flächennutzungsplan der Antragsgegnerin vom 31.12.2004 stellt das Plangebiet überwiegend als Wohnbaufläche und entlang der B264 als Grünfläche dar. 37

Der Plan leidet an keinem durchgreifenden Mangel der Abwägung. 38

Gemäß § 1 Abs. 7 BauGB sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Das Abwägungsgebot umfasst als Verfahrensnorm das Gebot zur Ermittlung und Bewertung des Abwägungsmaterials (vgl. § 2 Abs. 3 BauGB), inhaltlich stellt es Anforderungen an den Abwägungsvorgang und an das Abwägungsergebnis. In die Abwägung ist all das an Belangen einzustellen, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss. Unbeachtlich sind Belange (nur), wenn sie für die Gemeinde bei der Entscheidung über den Plan nicht erkennbar waren oder wenn sie keinen städtebaulichen Bezug haben, geringwertig oder makelbehaftet oder solche sind, auf deren Fortbestand kein schutzwürdiges Vertrauen besteht. 39

Vgl. OVG NRW, Urteil vom 2.10.2013 - 7 D 18/13.NE -, BRS 81 Nr. 11 = BauR 2014, 221 = juris, Rn. 66, m. w. N. 40

Diesen Anforderungen genügt die strittige Planung. 41

Nach den vorliegenden Aufstellungsvorgängen und dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung ist davon auszugehen, dass die Antragsgegnerin die maßgeblichen Umstände gemäß § 2 Abs. 3 BauGB hinreichend ermittelt, zutreffend bewertet und i. S. d. § 1 Abs. 7 BauGB sachgerecht abgewogen hat. 42

Dies gilt insbesondere für den von der Antragstellerin gerügten Aspekt der vermeintlich fehlerhaft bewerteten betrieblich bedingten Lärmimmissionen ihres Busunternehmens. 43

Dazu hat der Senat bereits in seinem Eilbeschluss vom 31.5.2023 ausgeführt: 44

„Für einen schweren Nachteil zu Lasten der Antragstellerin ist nach den obigen Maßstäben nichts ersichtlich. 45

Dies gilt zunächst, soweit sie die Befürchtung äußert, im Falle der Umsetzung der angegriffenen Planung müsse sie den nächtlichen Betrieb ihres Busunternehmens wegen der damit verbundenen Lärmimmissionen einschränken. Einen schweren Nachteil vermag der Senat - nach der Aktenlage, insbesondere der schalltechnischen Untersuchung der Q. GmbH vom 9.2.2022 und ihrer ergänzenden Stellungnahme vom 4.5.2023 - nicht zu erkennen. Die Antragsgegnerin hat diesen Belang der Antragstellerin erkannt und in der Planbegründung erwogen. Dort heißt es unter Nr. 7.1 (Seite 20 der Planbegründung) zum Gewerbelärm, die Berechnungen der gewerblichen Geräuschimmissionen u. a. durch die Tätigkeiten im Bereich des Busunternehmers hätten ergeben, dass sowohl im Beurteilungszeitraum tags als auch nachts an allen maßgeblichen Immissionsorten die Richtwerte der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete unterschritten würden. Für den Bereich des Busunternehmens seien neben den Fahrzeugbewegungen von Pkws und Bussen auch weitere Tätigkeiten, wie die Reinigung der 46

Fahrzeuge mittels Staubsauger, die Wartung der Fahrzeuge sowie Reifenwechsel mit einem Schlagschrauber berücksichtigt worden. Auch seien aufgrund der Entfernungsverhältnisse keine unzulässigen Geräuschspitzen zu erwarten. Die heranrückende Wohnbebauung schränke die bestehende gewerbliche Nutzung aus schalltechnischer Sicht nicht ein.

Soweit die Antragstellerin geltend macht, es sei nicht erkennbar, dass die Geräuschimmissionen aufgrund des Piep-Tons bei Rückwärtsfahrten berücksichtigt worden seien, rechtfertigt auch dies nicht die Annahme eines schweren Nachteils. Es ist bereits nicht richtig, dass diese Geräuschquelle in der schalltechnischen Untersuchung vom 9.2.2022 nicht berücksichtigt worden wäre. In der Tabelle 5 auf Seite 21 der Untersuchung werden für den gesamten Tag 50 und für die lauteste Nachtstunde 8 Rangiervorgänge mit einem akustischen Rückfahrsignal von jeweils ca. 30 Sekunden Dauer berücksichtigt. Dabei ist als Schallleistungspegel ein Wert von L_W = 108 dB(A) angesetzt worden, wie die ergänzende Stellungnahme der Q. GmbH vom 4.5.2023 bestätigt. Der Einwand der Antragstellerin, die Geräusch-immissionen beim Rückwärtsfahren seien regelmäßig mit 98 dB(A) zu berücksichtigen, verfängt ebenfalls nicht. In ihrer Stellungnahme vom 4.5.2023 hat die Q. GmbH darauf hingewiesen, dass es an der Angabe der Entfernung, in der dieser Immissionspegel ermittelt werde, fehle. Gehe man aber davon aus, dass diese Angabe einem Messwert in einem Meter Abstand entspreche, ergebe sich daraus ein Schallleistungspegel von L_W = 106 dB(A) und damit ein um 2 dB(A) niedrigerer Schallleistungspegel, als der Untersuchung aus Februar 2022 zugrunde gelegt worden sei. Soweit die Antragstellerin in diesem Zusammenhang geltend macht, seit dem Zeitpunkt der Befragung nach den Fahrzeugbewegungen 2019 sei das Fahraufkommen und damit auch die nächtliche Lärmbelastung erheblich gestiegen, ändert auch dieses Vorbringen nichts an der Bewertung. Selbst bei einer - von der Antragstellerin schon nicht dargelegten - Verdoppelung des Fahrzeugaufkommens würde der maßgebliche Immissionsrichtwert in der lautesten Nachtstunde, wie die Q. GmbH in ihrer Stellungnahme vom 4.5.2023 (Seite 3) darlegt, eingehalten. Dem ist die Antragstellerin nicht entgegengetreten. 47

Das weitere Vorbringen, die schalltechnische Untersuchung berücksichtige zwar den nachts eingesetzten Schlagbohrer, habe jedoch die Zeit eines Reifenwechsels zu gering angesetzt, führt zu keinem anderen Ergebnis. Die Q. GmbH hat in ihrer Stellungnahme vom 4.5.2023 darauf hingewiesen, dass beim Radwechsel Geräuschemissionen des Schraubers lediglich beim Lösen und Festziehen der Radschrauben bzw. der Radmuttern aufträten. Mit den 60 berücksichtigten Vorgängen seien innerhalb der lautesten Nachtstunde 3 komplette Radwechsel berücksichtigt worden, ausgehend von 10 Radschrauben pro Rad. Die Richtigkeit dieser tatsächlichen Einordnung hat die Antragstellerin nicht ausreichend angegriffen.“ 48

Vgl. Senatsbeschluss vom 31.5.2023 - 7 B 337/23.NE -, juris, Rn. 8f. 49

An seiner Bewertung hält der Senat weiterhin fest. Die Antragstellerin hat die Richtigkeit der lärmtechnischen Beurteilung auch im nachfolgenden Normenkontrollverfahren nicht hinreichend angegriffen bzw. in Frage gestellt. Nach den Feststellungen in der ergänzenden Stellungnahme der Q. GmbH vom 4.5.2023 werden die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm an den Immissionspunkten IP1 bis IP5 selbst bei einer Verdoppelung der Fahrzeug- und Rangierbewegungen in der lautesten Nachtstunde eingehalten. Dafür, dass die Antragsgegnerin zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses darüber hinausgehende konkretisierte Erweiterungsabsichten der Antragstellerin hätte berücksichtigen müssen, ist nichts ersichtlich. 50

51

Soweit die Antragstellerin in der mündlichen Verhandlung (wiederholend) geltend gemacht hat, die Untersuchung der Q. GmbH vom 9.2.2022 sei nicht haltbar, bei festsitzenden Radmuttern könne der Schraubvorgang für eine Radmutter bis zu 90 Sekunden betragen, zudem könne ein auf dem Betriebshof stattfindender Rückfahrvorgang 1 bis 1,5 Minuten dauern, führt dies zu keinem anderen Ergebnis. Einen dahingehenden Beweisantrag hat die Antragstellerin in der mündlichen Verhandlung nicht gestellt. Eine weitere Prüfung von Amts wegen war ebenfalls nicht veranlasst. Die Verpflichtung des Gerichts zur Erforschung des Sachverhaltes findet dort ihre Grenze, wo die Mitwirkungspflicht der Beteiligten einsetzt. Das gilt vor allem dann, wenn es sich um Vorgänge aus dem eigenen Lebensbereich der Beteiligten handelt und sich dem Gericht die Notwendigkeit weiterer Aufklärung nicht aufdrängen musste.

Vgl. Jacob in Brandt/Domgörgen, Handbuch Verwaltungsverfahren und Verwaltungsprozess, 5. Auflage 2023, Rn. 192 f., 211, m. w. N. 52

Obwohl die von der Antragstellerin behaupteten Betriebsabläufe allein in ihre Einflusssphäre fallen, hat sie diese nicht - auch nicht in der mündlichen Verhandlung - ansatzweise substantiiert. So fehlt es z. B. an jeglichem Vortrag zur Häufigkeit notwendig werdender nächtlicher Radwechsel mit festsitzenden Radmuttern. Auch hat die Antragstellerin keine hinreichenden Anhaltspunkte dafür dargelegt, dass und warum ein Rangiervorgang mit in Betrieb befindlichem Rückfahrwarner in der Nacht abweichend von der gutachterlichen Annahme bis zu 1,5 Minuten dauern könnte. Das Gutachten der Q. GmbH setzt für den einzelnen Rangiervorgang eine Dauer von 3 Minuten und für den Betrieb des Rückfahrwarners eine Dauer von 30 Sekunden je Rangiervorgang an (Tabelle 5 Seite 21 des Gutachtens). Dies ist dem Umstand geschuldet, dass bei Vorwärtsrangierfahrten der Rückfahrwarner nicht aktiviert ist. In der mit Email vom 28.4.2020 übersandten Tätigkeitsbeschreibung gab die Antragstellerin zudem die Dauer des (gesamten) Rangiervorgangs noch mit 1-2 Minuten an. 53

Der in der mündlichen Verhandlung erhobene Einwand der Antragstellerin, das Gutachten berücksichtige nicht die Gleichzeitigkeit der Geräusche, verfängt ebenfalls nicht. Ausweislich Seite 59 der Untersuchung der Q. GmbH vom 9.2.2022 sind aufgrund der Entfernungsverhältnisse keine durch gewerbliche Geräuschimmissionen verursachten kurzzeitigen Geräuschspitzen und damit keine Überschreitung der zulässigen Spitzenpegel zu erwarten. 54

Die von der Antragstellerin in der mündlichen Verhandlung weiterhin vorgebrachten Bedenken, die in Ziffer 7.1 der textlichen Festsetzungen festgesetzte Lärmschutzwand entfalte eine reflektierende Wirkung in Richtung der nördlich des Plangebiets liegenden Straße J.-straße, die umgeleiteten Gewerbelärmimmissionen ihres Betriebes könnten zu einer Überschreitung der dort maßgeblichen Immissionsrichtwerte führen, sind ebenfalls unsubstantiiert. Zunächst ist festzustellen, dass ein Lärmschutzwall festgesetzt worden ist. Eine zur Überschreitung der Immissionsrichtwerte in der Straße J.-straße führende Schallreflexion ist aufgrund der Lage der Grundstücke zueinander, der Lage und Beschaffenheit des Lärmschutzwalls und der abschirmenden Wirkung der geplanten Bebauung im Plangebiet nicht erkennbar. 55

Anhaltspunkte für eine Fehlerhaftigkeit der Annahmen der Q. GmbH ergeben sich auch nicht aus dem Gutachten der K. Umwelt GmbH vom 20.6.2005, das der Baugenehmigung vom 23.5.2006 zugrunde liegt. Insoweit verweist die Antragstellerin darauf, nach diesem Gutachten seien „Spitzenwerte an Geräuschimmissionen in Höhe von 38 dB(A) bei Rangierarbeiten von Bussen allein in der Halle“ erwartet worden, wobei zu berücksichtigen 56

sei, dass die damaligen Fahrzeuge noch leisere Fahrgeräusche verursachten, weil sie insbesondere noch nicht mit Rückfahrwarnern ausgerüstet gewesen seien. Der Wert von 38 dB(A) ist dem genannten Gutachten nicht zu entnehmen. Auch sonst ergeben sich aus diesem Gutachten keine Anhaltspunkte dafür, dass das Gutachten und die ergänzende Stellungnahme der Q. GmbH die das Plangebiet betreffenden Geräuschimmissionen des Betriebs der Antragstellerin zu niedrig ermittelt hätten. Insbesondere betreffen das Gutachten der K. GmbH einerseits und die Berechnungen der Q. GmbH andererseits schon unterschiedliche Immissionsorte.

Sonstige Abwägungsmängel sind nicht gerügt; ebenso sind keine weiteren die Wirksamkeit des Bebauungsplanes in Frage stellende Umstände seitens der Antragstellerin geltend gemacht worden und nach der Aktenlage auch nicht ersichtlich. 57

Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO. 58

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit stützt sich auf § 167 VwGO in Verbindung mit § 708 Nr. 10, § 709 Satz 2, § 711 ZPO. 59

Die Revision war nicht zuzulassen, da die Voraussetzungen des § 132 Abs. 2 VwGO nicht gegeben sind. 60

Justiz NRW
Rechtsprechungsdatenbank ONLINE