3 S 1778/08

Ausfertigung

EINGEGANGEN
9. DEZ. 2009
BAUMANN
RECHTSANWÄLTE

VERWALTUNGSGERICHTSHOF BADEN-WÜRTTEMBERG

Im Namen des Volkes
Urteil

In der Normenkontrollsache

1. Eva Vierneisel,
   Bahnhofstraße 1, 97922 Lauda-Königshofen

2. Gert Vierneisel,
   Bahnhofstraße 1, 97922 Lauda-Königshofen

3. Gustav Vierneisel,
   Bahnhofstraße 1, 97922 Lauda-Königshofen

- Antragsteller -

prozessbevollmächtigt:
Rechtsanwälte Baumann und Koll.,
Annastraße 28, 97072 Würzburg, Az: 106 V/07-SL/eng
- zu 1, 2, 3 -

gegen

Stadt Lauda-Königshofen,
vertreten durch den Bürgermeister,
Marktplatz 1, 97922 Lauda-Königshofen

- Antragsgegnerin -

prozessbevollmächtigt:
Rechtsanwälte Dr. Hellmut Eisenmann u. Koll.,
Bopserstraße 17, 70180 Stuttgart, Az: 16840820 021 10101 ik

wegen

Gültigkeit des Bebauungsplans "Bahnunterführung Nord"

hat der 3. Senat des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgerichtshof Dr. Schaeffer, den Richter am Verwaltungsgerichtshof Haller, die Richterinnen am Verwaltungsgerichtshof Speckmaier und Dieckmann-Wittel sowie den Richter am Verwaltungsgerichtshof Morlock aufgrund der mündlichen Verhandlung vom **28. Oktober 2009**

für Recht erkannt:

Der Bebauungsplan „Bahnunterführung Nord" der Antragsgegnerin vom 31.07.2006 wird für unwirksam erklärt.

Die Antragsgegnerin trägt die Kosten des Verfahrens.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

Die Antragsteller wenden sich gegen den Bebauungsplan „Nördliche Bahnunterführung" in Lauda der Antragsgegnerin.

Die Antragsteller sind Eigentümer des mit einem Wohnhaus bebauten Grundstücks Flst.-Nr. 424 auf der Gemarkung der Antragsgegnerin in Stadtteil Lauda. Das Grundstück grenzt an die Bahnhofstraße an, die nach Westen einmündet in die Ortsstraße „Kugelgraben", die wiederum in der Oberlaudaer Straße ihre Fortsetzung findet. Es liegt nicht im räumlichen Geltungsbereich des streitigen Bebauungsplans, grenzt aber unmittelbar daran.
Die Stadt Lauda-Königshofen liegt im Main-Tauber-Kreis und ist nach dem Regionalplan Heilbronn-Franken als Unterzentrum eingestuft. Die Bahnlinie von Stuttgart nach Würzburg (Eisenbahnstrecke 4120) führt sowohl durch den Stadtteil Lauda als auch durch den Stadtteil Königshofen. Der überwiegende Teil des bebauten Stadtteils Lauda liegt westlich der Bahnlinie. Die Tauber fließt östlich der Bahnlinie. Gleichfalls östlich der Bahnlinie an diese angrenzend befindet sich das durch den Bebauungsplan „Bischofsheimer Weg" ausgewiesene Gewerbegebiet des Stadtteils Lauda. Die Bundesstraße B 290 verläuft in etwa parallel zur Tauber. Von ihr zweigt die Landesstraße 511 ab und führt nach Querung der Tauber auf der Ortsstraße Am Wörth in den östlich der Bahnlinie liegenden Teil des Stadtteils Lauda und durch die bestehende

Unterführung unter der Bahnstrecke in die Rathausstraße im westlich der Bahnlinie liegenden Teil des Stadtteils Lauda. Die Rathausstraße mündet in die Oberlaudaer Straße, die in die Brunnenstraße zum Ortsteil Oberlauda führt und anschließend in die Heckfelderstraße in Richtung des Ortsteils Heckfeld. Die Weiterführung der Landesstraße 511 mündet dann in die Landesstraße L 578, die nach Norden führend die Autobahn A 81 kreuzt und eine Auffahrt zu ihr hat.
Die Durchfahrtshöhe der bestehenden Bahnunterführung im Stadtteil Lauda im Zuge der L 511 beträgt 3,30 m. Fahrzeuge mit einer größeren Höhe müssen die westlich der Bahnlinie gelegenen Gebiete von Lauda über Königshofen anfahren, das einen entsprechenden Bahnübergang besitzt. Nördlich der bestehenden Bahnunterführung in Lauda gibt es einen zweiten Bahndurchlass, der nur von Fußgängern genutzt werden kann. Unmittelbar nördlich dieses bestehenden Bahndurchlasses soll die geplante neue Bahnunterführung ohne Höhenbegrenzung durchgeführt werden. Seit Mitte der 70er-Jahre bestehen Überlegungen für den Bau einer neuen nördlichen Bahnunterführung ohne Höhenbegrenzung. Bereits 1980 wurde eine Planung für eine solche Unterführung und die Führung der daran anschließenden Straßen erarbeitet. Diese Planung ist Bestandteil der Außenringerschließung von Lauda mit der Bahnhofstraße, der Badstraße, der Becksteiner Straße und dem Kugelgraben.

Ziel des Bebauungsplans ist es, für den Stadtteil Lauda eine Zufahrtsmöglichkeit ohne Höhenbegrenzung zu bauen, so dass der derzeitige Umweg über Königshofen für Fahrzeuge über 3,30 m Höhe entfallen könne. Durch diesen Ausbau könne die Attraktivität von Lauda für weitere Gewerbeansiedlungen erhöht werden. Die Bahnunterführung Nord werde so ausgebaut, dass der Begegnungsfall Bus-Bus - im Gegensatz zur bestehenden Bahnunterführung - ohne Lichtsignalregelung möglich sei. Die geplante Bahnunterführung Nord solle die Verbindung der bereits ausgebauten Abschnitte des Kugelgrabens und der Bahnhofstraße als Teile der Außenringerschließung von Lauda und der L 511 östlich der Bahnlinie ermöglichen. Die geplante Unterführung Nord werde mit einer lichten Durchfahrtshöhe „> 4,50 m“ ausgebaut. Dadurch erhalte der Stadtteil Lauda erstmalig eine direkte Zufahrt ohne Höhenbeschrän-

kung von der B 290/L 511 aus. Die neue Bahnunterführung Nord führe zu einer Entlastung der bestehenden lichtsignalgeregelten Kreuzung der L 511/Rathausstraße mit der Bahnhofstraße. Gleichzeitig entfalle das Problem, dass Lkw in der bestehenden Bahnunterführung stecken blieben. Der Bebauungsplanbereich umfasse die künftigen Straßenflächen mit den zur Begrünung vorgesehenen Randflächen inklusive Straßenböschungen, die neue Bahnunterführung, die Flächen für den Rückbau des Gleises 50 (Rangiergleis), die Flächen für die Umlegung der bestehenden Straßenzüge und die Flächen für einen neuen Parkplatz. Die Bahnunterführung Nord sei der letzte zu bauende Bereich, um die genannte Außenringerschließung zu vervollständigen. Die Straße Am Wörth im östlich der Bahn liegenden Stadtteil Lauda soll nach dem streitgegenständlichen Bebauungsplan nach Norden weitergeführt werden bis zur geplanten neuen nördlichen Bahnunterführung. Die unmittelbar westlich der Bahnlinie liegende Bahnhofstraße, an die auch die Antragsteller mit ihrem bebauten Grundstück angrenzen, werde im Wege des Ausbaus an die geplante neue nördliche Bahnunterführung angeschlossen und solle damit den bisher über die Rathausstraße geführten Verkehr der L 511 nach der neuen Unterführung aufnehmen und über die sich anschließende Ortsstraße Kugelgraben in die Oberlaudaerstraße weiterführen. Die bestehende ca. 80 m südlich der geplanten Bahnunterführung liegende Bahnunterführung solle geschlossen werden.
Der Bebauungsplan „Nördliche Bahnunterführung“ in Lauda setzt im Anschluss an die geplante Bahnunterführung östlich und westlich Straßenverkehrsflächen fest. Des Weiteren enthält der zeichnerische Plan gemäß Ziff. 6.5 der Planzeichenerklärung die Festsetzung „Bahnanlagen“.
Das Plangebiet liegt in dem durch Rechtsverordnung des Landratsamt Main-Tauber-Kreis vom 24.05.1994 ausgewiesenen Wasserschutzgebiet „Tauberaue“ zum Schutz des Grundwassers - Schutzgebietszone II und IIIA.

Dem Bebauungsplan liegt folgendes Verfahren zugrunde:
Der Gemeinderat der Antragsgegnerin stimmte am 25.09.2000 dem Vorentwurf: Ausbau des Kugelgrabens, 2. Bauabschnitt, als verkehrswichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraße, Stadtteil Lauda zu. Am 23.09.2002 beschloss der Gemeinderat die Aufstellung eines Bebauungsplans und örtlicher Bauvor-

schriften für das Gebiet „Kugelgraben, 2. BA", Gemarkung Lauda. Das Gebiet umfasst die Straßenbereiche der L 511 und der Bahnhofstraße im Bereich der nördlichen Bahnunterführung. Die Bekanntmachung erfolgte am 11.10.2002 im Amtsblatt der Antragsgegnerin (im Folgenden: Amtsblatt). Am 02.07.2004 wurde im Amtsblatt im Rahmen der Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB der Vorentwurf des Bebauungsplans für das Vorhaben „Bahnunterführung Nord", Stadtteil Lauda in der Zeit vom 05.07. - 02.08.2004 bekannt gemacht.
Mit Schreiben vom 24.06.2004 wurden die Träger öffentlicher Belange über das Vorhaben informiert und Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Nach Eingang der Stellungnahmen beschloss der Gemeinderat der Antragsgegnerin am 13.12.2004 die Änderung des Aufstellungsbeschlusses des Bebauungsplans für das Vorhaben „Bahnunterführung Nord", die Einarbeitung der eingegangenen Anregungen der Träger öffentlicher Belange sowie die öffentliche Auslegung des (geänderten) Entwurfs des Bebauungsplans für das Vorhaben „Bahnunterführung Nord". Die Änderung des Aufstellungsbeschlusses wurde am 04.02.2005 im Amtsblatt bekannt gemacht. Am 26.09.2005 beschloss der Gemeinderat der Antragsgegnerin eine nochmalige Änderung des Aufstellungsbeschlusses wegen Rückbaus des vorhandenen Gleises Nr. 50, weshalb insoweit der Geltungsbereich des Bebauungsplans erweitert wurde. Des Weiteren stimmte der Gemeinderat dem Umweltbericht zu und beschloss, diesen als Bestandteil der Begründung in den Entwurf des Bebauungsplans einzuarbeiten. Weiterhin wurde beschlossen, den Entwurf des Bebauungsplans öffentlich auszulegen. Die öffentliche Auslegung des Entwurfs in der Zeit vom 10.10. - 10.11.2005 wurde am 30.09.2005 im Amtsblatt bekannt gemacht. Die Änderung des Aufstellungsbeschlusses wurde unter Hinweis darauf, dass bei der Änderung ein größeres Teilstück des Flurstücks-Nr. 388 (Bahnanlage) in den Geltungsbereich des Bebauungsplans mit einbezogen werde, am 07.10.2005 im Amtsblatt veröffentlicht.
Die Antragsteller haben im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit keine Einwendungen erhoben.
Der Gemeinderat der Antragsgegnerin behandelte in seiner Sitzung am 31.07.2006 die im Rahmen der öffentlichen Auslegung eingegangenen Anregungen und beschloss den Bebauungsplan „Bahnunterführung Nord", Stadtteil Lauda als Satzung. Die Ausfertigung der Satzung erfolgte am 03.08.2006

durch den Bürgermeister. Die zusammenfassende Erklärung datiert vom 08.08.2006. Der Satzungsbeschluss über den Bebauungsplan „Bahnunterführung Nord“ wurde am 11.08.2006 im Amtsblatt bekannt gemacht.
Die Antragsteller haben mit Schriftsatz vom 14.07.2008 gegenüber der Antragsgegnerin Einwendungen gegen den Bebauungsplan erhoben. Am 18.09.2009 ist der Bebauungsplan - erneut - durch den Bürgermeister der Antragsgegnerin ausgefertigt und mit Rückwirkung zum 11.08.2006 am 25.09.2009 sowie am 02.10.2009 im Amtsblatt Nr. 39 und Nr. 40 bekanntgemacht worden.

Die Antragsteller haben am 09.07.2008 das Normenkontrollverfahren eingeleitet. Dieser Antragsschriftsatz enthielt keine Begründung.

Die Antragsteller beantragen,

> den Bebauungsplan der Antragsgegnerin „Bahnunterführung Nord“ vom 31.07.2006 für unwirksam zu erklären.

In ihrem am 30.09.2008 beim Gericht eingegangenen Schriftsatz vom 29.09.2008 führen die Antragsteller zur Begründung im Wesentlichen aus, ihre Antragsbefugnis ergebe sich aus der zu erwartenden Verkehrszunahme und damit aus der Erhöhung der Immissionen. Des Weiteren resultiere ihre Antragsbefugnis auch aus § 1 Abs. 7 BauGB, da Abwägungsmängel im Hinblick auf ihre subjektiven Rechte mit Blick auf Schutz vor Lärm- und Luftschadstoffimmissionen vorlägen.
Der Antrag sei auch begründet. Die nachfolgend geltend gemachten Mängel des Bebauungsplans seien nicht unbeachtlich geworden, da sie mit Schriftsatz vom 14.07.2008 gegenüber der Antragsgegnerin gerügt worden seien.
Dem Bebauungsplan fehle es an der Erforderlichkeit. Angesichts dessen, dass man mit dem Bebauungsplan über 30 Jahre alte Überlegungen umgesetzt habe, wie der Begründung zu entnehmen sei, seien bei der Aufstellung des Bebauungsplans die seitdem eingetretenen Änderungen der Verhältnisse nicht berücksichtigt worden. Die gewerblichen Ansiedlungen in der Stadt Lauda-Königshofen hätten sich im Norden (Gewerbegebiet „Nord“) gerade nicht ausgedehnt. Der Großteil der Gewerbe in Lauda habe sich im Süden und Os-

ten in Richtung Königshofen angesiedelt bzw. dorthin verlagert. In Lauda-Nord befänden sich lediglich die Firma Lauda, die Firma Dürr, die Firma Fritsch und die Firma Bartmann. Das Gewerbegebiet „Nord“ sei räumlich eng begrenzt und in seiner Kapazität so gut wie erschöpft. Das kleine Gewerbegebiet „Ost - Bischofsheimer Weg“ sei bereits an die L 511/B 290 angeschlossen. Dies gelte auch für den Anschluss des Gewerbegebiets „Ost - Tauberstraße“ über den Kreisel „Am Wörth“ an die B 290. Auch zukünftig sei kein weiterer Bedarf zu erwarten, da ein solcher durch den interkommunalen Industriepark „Ob der Tauber“ abgedeckt werden könne, der verkehrlich an die B 290 angebunden sei und noch über genügend Fläche verfüge. Der davon 2,5 km entfernte Autobahnanschluss sei auf direktem Weg ohne Ortsdurchfahrt erreichbar. Eine nördliche Bahnunterführung könne daher nicht den gewünschten Erfolg im Sinne des selbstgesetzten Planungsziels haben: Die Attraktivität von Lauda für weitere Gewerbeansiedlungen zu erhöhen und den Innerortsbereich im Hinblick auf die Anbindung der Gewerbegebiete vom Lkw-Verkehr von und zu den Gewerbegebieten zu entlasten. Bei Umsetzung der streitgegenständlichen Bebauungsplanung müssten die Lkw zum Gewerbegebiet Süd die komplette Bahnhofstraße und damit einen Großteil der Innenstadt mit schutzwürdiger Bebauung, in zweiter Reihe sogar mit besonders schutzwürdiger Bebauung wie dem Altenheim und der Altenwohnanlage in der Schillerstraße durchfahren. Dem Ziel der Bebauungsplanung (Entlastung der Innerortsbereiche) könne durch den streitgegenständlichen Bebauungsplan damit in keiner Weise Rechnung getragen werden. Dieses Ziel werde vielmehr gerade verfehlt. Des Weiteren fehle eine Erhebung darüber, wie viele Fahrzeuge eine Höhe von mehr als 3,30 m erreichten und deshalb die derzeitige Bahnunterführung nicht durchfahren könnten. Ein eventueller diesbezüglicher Bedarf sei auch nicht im Rahmen der integrativen Verkehrsplanung Lauda prognostiziert und ermittelt worden. Es sei offensichtlich keine aktuelle Verkehrserhebung und Verkehrswirkungsuntersuchung zur Ermittlung der Verkehrsverlagerungen auf die geplante neue Trasse, insbesondere unter Berücksichtigung der Verkehrsströme von und zu den Gewerbegebieten durchgeführt worden. Die zur Ermittlung der zukünftigen Betroffenheit durch die Nutzung der geplanten Trasse notwendige Verkehrsprognose sei ebenfalls nicht erstellt worden. Hätte die Antragsgegnerin Planungsalternati-

ven sowie den aktuellen Ziel- und Quellverkehr von und zum Gewerbegebiet Nord sowie Gewerbegebiet Süd geprüft, hätte sie erkennen müssen, dass sie ihr Ziel - die schnelle Erreichbarkeit der Gewerbegebiete durch Lkw - gerade nicht mit dem streitgegenständlichen Bebauungsplan, sondern nur mit einer Anfahrung des Gewerbegebiets Süd entweder direkt über Königshofen oder mit einer neuen Tauberbrücke zwischen Lauda und Königshofen erreichen könne. Die Funktionslosigkeit des Bebauungsplans sei darauf zurückzuführen, dass vor dessen Aufstellung bzw. im Aufstellungsverfahren keine entsprechende Verkehrsuntersuchung stattgefunden habe. Es fehle sowohl an dieser als auch an einer Verkehrszählung sowie an einer Verkehrsprognose oder Vergleichbarem.

Der Bebauungsplan sei auch wegen Unbestimmtheit unwirksam. Aus der Planzeichnung sei die Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans insbesondere im Bereich der Bahnlinie nicht zu entnehmen. Vielmehr laufe die in der Planzeichnung eingezeichnete Grenze des räumlichen Geltungsbereichs jeweils östlich und westlich an der Bahnlinie entlang, ohne allerdings noch auf der Planzeichnung zu enden, sondern gehe über diese hinaus ins Ungewisse. Zudem sei nicht erkennbar, ob die in den Überlappungsbereichen mit dem streitgegenständlichen Bebauungsplan „ersetzten" Pläne (Bebauungsplan „Bischofsheimer Weg") bzw. außer Kraft gesetzten Regelungen (Sanierungsgebiet III) in den hierfür erforderlichen Verfahren geändert worden seien oder ob sich widersprechende Planungen vorlägen.

Der Bebauungsplan leide an Abwägungsfehlern. Die Antragsgegnerin habe eine sich aufdrängende Alternativprüfung nicht vorgenommen. Eine Prüfung von Alternativen dahingehend, ob auch andere Möglichkeiten bestünden, den Verkehr von Westen und Osten den Gewerbegebieten zuzuleiten, habe die Antragsgegnerin nicht vorgenommen und damit auch andere in Betracht kommende Alternativen nicht in ihre Abwägung eingestellt. Insoweit liege ein Abwägungsausfall vor. Dass zumindest eine andere Alternative möglich gewesen wäre und sich sogar aufgedrängt hätte, ergebe sich aus der Analyse und Bewertung des Bebauungsplans „Bahnunterführung Nord" in Lauda, (Teil 2: Alternativenprüfung) der Fachagentur RegioConsult vom September 2008. Dieser Analyse sei zu entnehmen, dass die sog. Marbacher Lösung eine in Betracht kommende und sich sogar aufdrängende Alternative dargestellt

hätte. Ein Abwägungsfehler liege auch insoweit vor, als eine aktuelle, aussagefähige Verkehrswirkungsuntersuchung zur Ermittlung der Verkehrsverlagerungen nicht erstellt worden sei. Ebenso wenig sei die zur Ermittlung der zukünftigen Betroffenheiten der Nutzungen an der geplanten Trasse notwendige Verkehrsprognose erfolgt.

Die Antragsgegnerin habe eine Anfahrung der Gewerbegebiete westlich der Bahnlinie von Süden entweder über Königshofen oder über eine neue Querung der Tauber nicht in Betracht gezogen. Ein Ausbau der bestehenden Bahnunterführung sei nicht hinreichend qualifiziert geprüft worden. Hierzu werde auf die Anlage A 9 der Analyse von RegioConsult vom September 2008 hingewiesen. Bei der Marbacher Lösung handle es sich um eine Querspange von den gewerblichen Bereichen der Stadt Lauda zur B 290, wobei sich deren Name aus der geplanten Verlängerung der Kreisstraße 2801 von Marbach über die Tauber nach Lauda ableite, wo die Gewerbegebiete Lauda „Ost-Tauberstraße“ und Lauda „Süd“ direkt angebunden würden. Ein Abwägungsfehler läge weiter darin, dass die durch die Vorhaben hervorgerufene Immissionsbelastung (insbesondere Lärm und Luftschadstoffe) nicht hinreichend ermittelt und damit auch nicht in einer ihrer Bedeutung angemessenen Weise in die Abwägung einbezogen worden seien. Da niemals unter Zugrundelegung der aktuellen und damit ausschlaggebenden Situation errechnet bzw. prognostiziert worden sei, wie hoch die zu erwartenden Verkehrszahlen seien, sei eine Lärmberechnung insoweit unzureichend. Dies gelte insbesondere für die zu erwartende Belastung der Antragsteller durch den Verkehr. Die für die Immissionsberechnung verwendeten Lärmwerte des Büros Bauphysik 5 seien gerade nicht aus einer projektbezogenen Verkehrsuntersuchung abgeleitet worden. Es seien vielmehr lediglich Standardwerte für eine Gemeindestraße aus der RLS-90 für die maßgebende stündliche Verkehrsstärke sowie für die Tag- und Nacht-Lkw-Anteile verwendet sowie unzulängliche Prognoseverkehrsstärken verwendet worden. Aussagen zum Lkw- bzw. Schwerverkehr lägen nicht vor und seien auch der „Integrativen Verkehrsplanung Lauda“ nicht zu entnehmen, wobei diese von einer direkten Verbindung von der Neubautrasse in die Rathausstraße ausgegangen sei und daher die Belastung am westlichen Ende der Bahnunterführung erheblich zu niedrig angesetzt habe. Eine geeignete Beurteilungsgrundlage stelle dies nicht dar. Anhand der vor-

liegenden Zahlen habe die RegioConsult eine lärmtechnische Berechnung nach RLS-90 durchgeführt, wobei jedoch auch diese mangels einer aktuellen und ausreichenden Verkehrsuntersuchung letzten Endes nicht die tatsächlich auftretenden Werte darstellen könne. Jedoch werde deutlich aufgezeigt, dass seitens der Antragsgegnerin die tatsächlich eintretenden Belastungen erheblich unterschätzt worden seien und schließlich eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der Lärmsanierung sowohl tags als auch nachts in Bereichen von 71 dB(A) tags und 67 dB(A) nachts auch für die Antragsteller gegeben sei, so dass sogar von einer akuten Gesundheitsgefährdung der Antragsteller sowie anderer Anwohner auszugehen sei. Wegen der fehlenden Verkehrsuntersuchung leide der Bebauungsplan auch an einer nicht korrekten Ermittlung der Luftschadstoffimmissionen. Eine Grundlage für deren Bewertung sei nicht gegeben. Auch insoweit werde auf die Stellungnahme der RegioConsult (Anlage A 8) verwiesen. Die mangelhafte Grundlage zeige sich auch in der Begründung des Bebauungsplans. Dort werde auf S. 21 ausgeführt, dass die Emissionen im Kugelgraben nur durch den hinzukommenden Lkw-Anteil verändert würden und aufgrund der in den Anhängen A (Tabelle zu typischen Vorbelastungen) und B (Beschreibung der gesundheitlichen Auswirkungen der Luftschadstoffe) der MLuS dargestellten Werte davon ausgegangen werde, dass die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV gewährleistet sei. Gleiches ergebe sich aus dem Umweltbericht. Dort sei auf S. 11 ausgeführt, dass sich zwar der Lkw-Verkehr durch die Wasserschutzgebietszonen erhöhen werde, so dass ein Anstieg der Beeinträchtigung durch betriebsbedingte Schadstoffimmissionen auftrete. Eine Quantifizierung sei aber nicht möglich. Es werde angeraten, den Anstieg des Lkw-Verkehrs in Wasserschutzgebietszone II zumindest überschlägig zu ermitteln, um die zukünftigen Schadstoffimmissionen und deren Auswirkungen abschätzen zu können. Dies sei jedoch nicht erfolgt. Eine hinreichende Ermittlung hinsichtlich der Schadstoffimmissionen sei nicht zu verzeichnen. Die RegioConsult habe eine Abschätzung vorgenommen. Es sei von Grenzüberschreitungen sowohl für PM10 als auch für Stickoxyd-Immissionen auszugehen. Die entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen bezüglich des Schutzgutes Wasser seien nicht dargelegt, obwohl der Umweltbericht (S. 11) näher ausführt, diesbezüglich von erheblichen Konflikten und Problemen ausgegangen

werden müsse. Auswirkungen auf die in der Nähe befindlichen Bohrbrunnen Lauda-Nord I und II sowie die Sickergalerie mit PW Lauda-Nord sei nicht auszuschließen; ebenso, dass Grundwasserhorizonte in Wasserschutzgebietszone II und III A angeschnitten würden. Hinzu komme, dass es im Bereich der Unterführung (Bahndamm) zu umfangreichen Abtragungen von Deckschichten komme. Die zwingend anzuwendende RiStWag (Richtlinie zum Straßenbau in Wassergewinnungsgebieten) sei vom Plangeber offenbar als nicht relevant angesehen werden. Auch die hydraulischen Verhältnisse sowie Hochwasseraspekte seien nicht oder nur vollkommen unzureichend untersucht worden.
Die Antragsgegnerin verfüge über keinen Landschaftsplan, so dass auch eine verwertbare Analyse des aktuellen Zustands von Natur und Landschaft nicht vorliege. Eine Erfassung der Fauna habe nicht stattgefunden. Eine erforderliche artenschutzrechtliche Beurteilung des Eingriffes könne nicht erfolgen. Es liege lediglich eine Realnutzungskartierung vor. Auch insoweit werde auf die Stellungnahme der Fachagentur RegioConsult verwiesen. Insoweit sei der Umweltbericht in weiten Teilen unzulänglich und fehlerbehaftet bzw. nicht aussagekräftig. Verlässliche Aussagen seien nicht getroffen worden. Es liege auch eine unzureichende zusammenfassende Erklärung gemäß § 10 Abs. 4 BauGB vor. Zudem verstoße der Bebauungsplan gegen das Entwicklungsgebot. Da aus den Akteneinsichtsunterlagen nicht hervorgehe, dass auch die Begründung des Bebauungsplans ausgelegen habe, müsse davon ausgegangen werden, dass dies gerade nicht der Fall gewesen sei.

Die Antragsgegnerin beantragt,

den Antrag abzulehnen.

Zur Begründung führt sie im Wesentlichen aus: Der Bebauungsplan verstoße nicht gegen das Gebot der Erforderlichkeit. Aus der allgemeinen Begründung und dem Umweltbericht lasse sich entnehmen, dass die Planung von vernünftigen Planungszielen getragen und auch umsetzbar sei. Hieraus ergebe sich die städtebaulich und verkehrlich plausible sowie schlüssige Zielsetzung. Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans sei auch hinreichend bestimmt. Es bestünden keine Zweifel, dass der Geltungsbereich über die Planunterlage betreffend das Planzeichen „Bahnanlage“ selbst nicht hinausreiche.

Das Planzeichen Bahnanlage stelle allenfalls eine Flächensicherung dar. Da die Gemeinde für die Bahnanlage keine Planungskompetenz besitze, enthalte die „Festsetzung" einer Bahnanlage keinen regelnden Charakter. Selbst wenn man davon ausginge, die nördliche und südliche Ausdehnung der im Geltungsbereich des Bebauungsplans liegenden Bahnanlagen sei nicht ausreichend bestimmt dargestellt, folge hieraus allenfalls insoweit eine Teilungültigkeit des Bebauungsplans betreffend „Bahnanlagen". Ein Fehler im Abwägungsvorgang liege nicht vor. Der Gemeinderat habe sich in ausreichendem Maße mit den Möglichkeiten einer Alternativplanung auseinandergesetzt. Insoweit werde auf die Begründung zum Bebauungsplan verwiesen. Gleiches ergebe sich auch aus der Abteilung „Historie Kugelgraben". Insbesondere sei darauf hinzuweisen, dass die gewählte Verkehrsführung schon im Flächennutzungsplan enthalten gewesen sei. Der Gemeinderat habe daher keinerlei Anlass gehabt, die bisherige gebilligte Gesamtplanung beim letzten Teil ihrer Realisierung in Frage zu stellen. Eine aktuelle Verkehrszählung sei nicht erforderlich gewesen. Dass ein Teil des Verkehrs von der bestehenden Bahnunterführung aufgrund deren Höhe nicht aufgenommen werden könne, dürfte unstreitig sein. Eine erneute Verkehrszählung hätte auch dann zu keinem anderen Ergebnis des Bebauungsplanverfahrens geführt, wenn sie gewisse Abweichungen von der letzten erbracht hätte. Die Umweltbelange seien ausreichend ermittelt und bewertet worden. Dies gelte insbesondere hinsichtlich der Belange des Wassers. Aus der Stellungnahme des Landratsamts vom 10.11.2005 gehe hervor, dass die Fachbehörde aus wasserrechtlicher Sicht keine Bedenken habe. Im Übrigen sei nicht ersichtlich, weshalb die Antragsgegnerin eine andere Planung hätte verfolgen wollen oder sollen, wenn sie die weitergehenden Ermittlungen angestellt hätte, die von den Antragstellern nunmehr gefordert würde. Die zusammenfassende Erklärung nach § 10 Abs. 4 BauGB entspreche den Anforderungen. Das Entwicklungsgebot sei nicht verletzt. Der behauptete Auslegungsverstoß gegen § 3 Abs. 2 BauGB bestehe nicht. Eine ausdrückliche Benennung der Begründung werde in § 3 Abs. 2 BauGB nicht ausdrücklich gefordert. Richtig sei, dass in der Bekanntmachung der Auslegung nur der Entwurf des Bebauungsplans genannt werde.

Dem Senat liegen die einschlägigen Bebauungsplanakten der Antragsgegnerin vor. Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird hierauf sowie auf die zwischen den Beteiligten gewechselten Schriftsätze verwiesen.

Entscheidungsgründe

Der Normenkontrollantrag ist zulässig (I.) und begründet (II.).

I. Bedenken gegen die Zulässigkeit des Normenkontrollantrags bestehen nicht.

1. Der nach § 47 Abs. 1 Nr. 1 VwGO (i.V.m. § 4 AGVwGO) statthafte Normenkontrollantrag vom 09.07.2008 ist fristgerecht innerhalb der Zwei-Jahres-Frist nach § 47 Abs. 2 Satz 1 VwGO in der bis zum 31.12.2006 geltenden Fassung (vgl. § 195 Abs. 7 VwGO) gestellt worden. Denn der Bebauungsplan „Bahnunterführung Nord“ wurde am 11.08.2006 - erstmals - bekannt gemacht.

2. Die Antragsteller sind auch antragsbefugt.

Nach § 47 Abs. 2 Satz 1 VwGO kann einen Antrag auf Normenkontrolle jede natürliche oder juristische Person stellen, die geltend macht, durch eine Rechtsvorschrift oder deren Anwendung in ihren Rechten verletzt zu sein oder in absehbarer Zeit verletzt zu werden. An die Geltendmachung einer Rechtsverletzung in diesem Sinne können keine höheren Anforderungen gestellt werden, als sie für die Klagebefugnis nach § 42 Abs. 2 VwGO gelten. Erforderlich, aber auch ausreichend ist, dass der Antragsteller hinreichend substantiiert Tatsachen vorträgt, die es zumindest als möglich erscheinen lassen, dass er durch Festsetzungen des Bebauungsplans in einem subjektiven Recht verletzt wird. Dies ist regelmäßig zu bejahen, wenn sich der Eigentümer eines im Plangebiet gelegenen Grundstücks gegen eine bauplanerische Festsetzung (etwa nach § 9 Abs. 1 BauGB) wendet, die unmittelbar dieses Grundstück betrifft, indem sie Inhalt und Umfang des Grundeigentums bestimmt (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.03.1998 - 4 CN 6.97 -, NVwZ 1998, 732 ff. und Beschluss vom 07.07.1997 - 4 BN 11.97 -, BauR 1997, 972 ff.).

Eine Verletzung des Grundeigentums kann darüber hinaus ggf. auch durch Festsetzungen auf Nachbargrundstücken in Betracht kommen und auch in diesem Fall eine Antragsbefugnis von Grundeigentümern innerhalb wie außerhalb des Plangebiets begründen. Dieser mittelbaren Eigentumsbetroffenheit braucht allerdings regelmäßig nicht nachgegangen zu werden. Denn die Verletzung eines die Antragsbefugnis begründenden Rechts kann sich nicht nur aus Art. 14 Abs. 1 GG, sondern auch aus einem Verstoß gegen das in § 1 Abs. 7 BauGB enthaltene - drittschützende - Abwägungsgebot ergeben. Dieses reicht in jedem Fall weiter, weil abwägungsbeachtlich nicht nur subjektive Rechte, sondern darüber hinaus auch bestimmte private Interessen sind (vgl. BVerwG, Beschluss vom 22.08.2000 - 4 BN 38.00 -, NVwZ 2000, 1413 f. = BauR 2000, 1834 f.; zur drittschützenden Wirkung vgl. BVerwG, Urteil vom 24.09.1998 - 4 CN 2.98 -, BVerwGE 107, 215 f. = BauR 1999, 134 ff.). Das Abwägungsgebot hat hinsichtlich solcher privaten Belange drittschützenden Charakter, die für die Abwägung erheblich sind. Dabei ist nicht jeder private Belang abwägungserheblich, sondern nur solche Belange, die in der konkreten Planungssituation einen städtebaulichen Bezug haben, was jeweils im Einzelfall zu beurteilen ist. Geht es wie hier um die Festsetzung von Verkehrsanlagen, so ist die Frage der sich hieraus für die Nachbarschaft ergebenden Verkehrsimmissionen grundsätzlich städtebaulich relevant. Die Rechtsordnung verhält sich gegenüber den Belangen des Verkehrslärmschutzes insofern nicht neutral, gesetzlicher Schutzbedarf wird anerkannt, wie sich aus §§ 3, 41 ff. und 50 BImSchG, aber auch aus § 1 Abs. 6 Satz 2 Nr. 1 und § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB ergibt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 25.01.2002 - 4 BN 2.02 -, BauR 2002, 1199). Lärmbelästigungen dürfen nur dann außer Betracht bleiben, wenn betroffene Grundstückseigentümer kein schutzwürdiges Vertrauen auf den Fortbestand einer bestimmten Verkehrslage haben oder wenn die Belästigungen quantitativ als lediglich geringfügig einzustufen sind (vgl. BVerwG, Beschluss vom 28.11.1995 - 4 NB 38.94 -, NVwZ 1996, 711; Beschluss vom 25.01.2002 - 4 BN 2.02 -, BauR 2002, 1199). Mehr als nur geringfügige Lärmeinwirkungen sind auch dann abwägungsrelevant, wenn sie unterhalb der Schwelle bleiben, die nach den einschlägigen technischen Regelwerken Lärmschutzmaßnahmen zwingend erforderlich macht (BVerwG, Beschluss vom 25.01.2002 - 4 BN 2.02 -, BauR 2002, 1199).

Welche Lärmeinwirkungen innerhalb dieses Rahmens mehr als geringfügig und damit abwägungserheblich sind, hängt von den Umständen des Einzelfalls, d.h. der jeweiligen konkreten Situation und dem jeweils verfolgten konkreten Planungsziel ab. Eine Regel dahin, dass bereits die Erhöhung des Dauerschallpegels um ein bestimmtes Maß oder nur das Erreichen der in § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV genannten Schallpegel die Abwägungserheblichkeit begründen, lässt sich nicht aufstellen. Andererseits ist die Abwägungserheblichkeit auch nicht bei jeder nur geringfügigen Zunahme des Lärms ohne weiteres zu bejahen (vgl. zu § 47 Abs. 2 VwGO a.F.: BVerwG, Beschlüsse vom 19.02.1992 - 4 NB 11.91 -, BVerwGE 59, 87, und vom 28.11.1995 - 4 NB 38.94 -, NVwZ 1996, 71; Urteil des Senats vom 14.05.1997 - 3 S 1682/96 -, ZfBR 1998, 111 [Ls.]). Anknüpfungspunkt für eine Bewertung ist der Störungsgrad der planbedingten Lärmzunahme. Nach den Erkenntnissen der Akustik ist eine Zunahme des Dauerschallpegels von 3 dB(A) vom menschlichen Ohr gerade wahrnehmbar, während Pegelzunahmen von bis zu 2,2 dB(A) nicht bzw. kaum feststellbar sind (so die Erkenntnisse im Urteil des Senats vom 14.05.1997, a.a.O., m.w.N.). Erhöhungen im kaum wahrnehmbaren Bereich sind regelmäßig dann nicht abwägungserheblich, wenn es sich um einen bereits vorbelasteten innerstädtischen Bereich handelt (Urteil vom 14.05.1997, a.a.O.: Festspielhaus Baden-Baden); andererseits können solche kaum wahrnehmbaren Lärmerhöhungen in bisher ruhigen Gebieten mit geringer Verkehrsbelastung abwägungsbeachtlich sein (vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 19.02.1992, a.a.O. und vom 18.02.1994 - 4 NB 24.93 -, DÖV 1994, 873). Erheblich sind für das menschliche Ohr kaum hörbare Lärmerhöhungen grundsätzlich auch dann, wenn der Gesamtverkehrslärm nach Planverwirklichung die Richt- oder Grenzwerte technischer Regelwerke überschreitet (BVerwG, Beschluss vom 25.01.2002 - 4 BN 2.02 -, BauR 2002, 1199 sowie Urteil des Senats vom 22.09.2005 - 3 S 772/05 -, BRS 69, Nr. 51).

Nach der Rechtsprechung des Senats ist die Antragsbefugnis auch dann zu bejahen, wenn sich auf Grundlage vorliegender Gutachten der Verkehrslärm auf Grundstücken der Antragsteller zwar nicht mehr als geringfügig erhöht, diese Gutachten aber im Einzelnen und substantiiert (ggf. unter Vorlage von Gegengutachten) in tatsächlicher oder rechtlicher Hinsicht angegriffen werden (VGH Bad.-Württ., Urteil vom 01.03.2007 - 3 S 129/06 -, BWGZ 2007, 509

sowie Beschluss vom 06.03.1998 - 8 S 1338/97 -, DÖV 1998, 936 [Ls]). Sofern eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Einwendungen gegen die Aussagekraft von Gutachten erforderlich wird, wäre es verfehlt, diese Auseinandersetzung auf die Zulässigkeitsebene des Normenkontrollantrags zu verlagern (Urteil vom 01.03.2007 - 3 S 129/06 -, BWGZ 2007, 509).

Nach diesen Grundsätzen sind die Antragsteller vorliegend antragsbefugt. Ihr mit einem Wohnhaus bebautes Grundstück liegt zwar nicht im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans „Bahnunterführung Nord". Es grenzt aber unmittelbar an die Bahnhofstraße an, auf die entsprechend dem Planungskonzept nach straßenbaulicher Umgestaltung und Bau der neuen Bahnunterführung der bisher über die Rathausstraße geführte Verkehr der L 511 verlagert werden soll. Hinzu kommt, dass nach dem erklärten Ziel der Planung mit der neuen Bahnunterführung ohne Höhenbegrenzung gerade auch dem Schwerlastverkehr der Zugang nach Lauda über die Bahnhofstraße ermöglicht werden soll. Vor diesem Hintergrund kann nicht angenommen werden, dass mit der neuen Verkehrsführung für die Antragsteller lediglich eine nur geringfügige Zunahme des Verkehrslärms, der Luftverunreinigungen durch Staub oder Abgase oder sonstiger Immissionen wie z. B. Erschütterungen einhergeht. Der Umweltbericht kommt insoweit zum gleichen Ergebnis. Dort heißt es, die höhere Attraktivität der Anbindung an die Bundesstraße 290 verbunden mit einem Ausbau der Gewerbegebiete führe zu einer Erhöhung insbesondere des Schwerlastverkehrs im Planungsgebiet und die Auswirkungen seien auf der Basis der jetzigen Datenlage nicht zu qualifizieren. Im Weiteren wird auf S. 8 des Umweltberichts - unter: Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen - festgestellt, dass durch die Umgestaltung und den damit verbundenen Anstieg des Lkw-Verkehrs Gebäude in der Bahnhof- und Pfarrstraße betroffen seien. Ein in den Bebauungsplanakten ausreichend dokumentiertes Verkehrsgutachten, dem Gegenteiliges zu entnehmen wäre, liegt nicht vor. Der Begründung zum Bebauungsplan sind als Anlage 1 S. 1 ff. lediglich Ergebnisblätter beigefügt. Das Blatt 1 enthält für die Bahnhofstraße 1 (Erdgeschoss und 1. Obergeschoss) Eintragungen zur Nutzung (MI). Dem Immissionsgrenzwert tags von 64 dB(A) wird ein Beurteilungspegel tags von 63,8 bzw. 64,0 dB(A) zugeordnet; einem Immissionsgrenzwert nachts

von 54 dB(A) wird ein Beurteilungspegel nachts von 52,2 (EG) und 52,4 (1. OG) dB(A) zugeordnet. Weitere Informationen können diesem Ergebnisblatt verlässlich nicht entnommen werden. Insbesondere finden sich keine Beurteilungspegel, die die derzeitige Lärmbelastung an der Bahnhofstraße darstellen. Die Antragsteller haben darüber hinaus das von ihnen in Auftrag gegebene Gutachten der RegioConsult vom September 2008: Analyse und Bewertung des B-Plans „Bahnunterführung Nord" in Lauda im Rahmen des Normenkontrollverfahrens gegen die Stadt Lauda vorgelegt. Hierin wird u. a. ausgeführt, dass die in den Ergebnisblättern verwendeten Lärmkennwerte des DTV und des Lkw-Anteils nicht aus einer projektbezogenen und damit geeigneten Verkehrsuntersuchung abgeleitet seien. Es seien lediglich die Standardwerte für eine Gemeindestraße aus der RLS-90 für die maßgebende stündliche Verkehrsstärke sowie die Tag- und Nacht-Lkw-Anteile verwendet worden. Gravierender sei aber, dass die Verkehrsstärke für die Bahnunterführung vom Kugelgraben nur mit 6.930 Kfz/24 h angenommen worden sei, während nach der Prognose von Kommunalentwicklung Baden-Württemberg GmbH (im Folgenden: KBV), Integrative Verkehrsplanung Lauda, 1994, Abb. 31, für 2005/2010 in der Kugelgrabenvariante von mindestens 9.670 Kfz/24 h für den Abschnitt vor der Einmündung der Bahnhofstraße in den Kugelgraben auszugehen sei. Die Beurteilungspegel in den Ergebnisblättern seien daher fehlerhaft. Das Gutachten von RegioConsult leidet jedenfalls hinsichtlich der Ausführungen zu den durch die Zunahme des Verkehrs zu erwartenden Lärmimmissionsbelastung nicht an solchen Mängeln, die seine Aussagen und Schlussfolgerungen von vornherein nicht tragfähig oder augenscheinlich unverwertbar machen. Die Antragsgegnerin ist dem Gutachten zudem nicht substantiiert entgegengetreten.

3. Die Antragsbefugnis entfällt vorliegend nicht nach - dem grundsätzlich geltenden - § 47 Abs. 2a VwGO. Zwar haben die Antragsteller im Rahmen der öffentlichen Auslegung keine Einwendungen erhoben, hätten sie aber ohne weiteres geltend machen können. Auf die Rechtsfolge des § 47 Abs. 2 a VwGO ist jedoch im Rahmen der Beteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB nicht hingewiesen worden. Dafür bestand auch keine Veranlassung, da § 3 Abs. 2 Satz 2, Halbsatz 2 BauGB, auf den § 47 Abs. 2 a VwGO Bezug nimmt, im

Zeitpunkt der Offenlage noch nicht galt, sondern erst am 01.01.2007 in Kraft getreten ist (vgl. Gesetz vom 21.12.2006, BGBl. I, S. 3316).

4. Schließlich ist das Rechtsschutzbedürfnis für den Normenkontrollantrag gegeben. Dieses wird regelmäßig zu bejahen sein, wenn die Hürde des § 47 Abs. 2 VwGO genommen ist (BVerwG, Urteil vom 23.04.2002 - 4 CN 3.01 -, NVwZ 2002, 1126). Mit diesem Erfordernis soll vermieden werden, dass die Gerichte in eine Normprüfung eintreten müssen, deren Ergebnis für den Antragsteller wertlos ist. Zu fragen ist, ob der Antragsteller durch die von ihm angestrebte Nichtigerklärung des Bebauungsplans seine Rechtsstellung verbessern kann, wobei nicht erforderlich ist, dass die Nichtigerklärung unmittelbar zum eigentlichen Rechtsschutzziel führt. Es reicht aus, wenn die Entscheidung des Normenkontrollgerichts für den Antragsteller lediglich aus tatsächlichen Gründen vorteilhaft, d.h. von praktischem Nutzen sein kann (BVerwG, a.a.O.). Unter Berücksichtigung dieser Maßgaben ist das Rechtsschutzbedürfnis im Hinblick darauf unzweifelhaft zu bejahen, dass die Antragsteller ihre Rechtsstellung mit einem (vollen) Erfolg ihres Antrags verbessern könnten. Denn bei Ungültigkeit des angefochtenen Bebauungsplans entfällt mit der Nichtdurchführung der Bahnunterführung Nord der (mit)geplante Ausbau der Bahnhofstraße und damit auch die zu erwartende und auch geplante Zunahme des Straßenverkehrs insbesondere mit Schwerlastverkehr.

II. Der Normenkontrollantrag ist auch begründet. Denn der angegriffene Bebauungsplan leidet in formell- und materiell-rechtlicher Hinsicht an Mängeln, die dazu führen, dass er insgesamt für unwirksam zu erklären ist (vgl. § 47 Abs. 5 Satz 2 VwGO).

1. Ob ein etwaiger Verfahrensfehler insoweit vorliegt, als die Bekanntmachung und öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB der damit verbundenen Anstoßwirkung nicht gerecht wird, braucht der Senat nicht abschließend zu entscheiden.
Beide Verfahrensschritte - die Bekanntmachung wie die eigentliche Auslegung - müssen sich allerdings am Zweck des § 3 Abs. 2 BauGB messen lassen, der darin besteht, interessierte Bürger anzuregen, sich am Verfahren zu

beteiligen und damit zur Planungseffektivierung im Sinne von vollständiger Ermittlung und Bewertung der von der Planung berührten Belange (vgl. § 4 a Abs. 1 BauGB), Planungsakzeptanz und zur Sicherung des Rechtsfriedens beizutragen (sog. Anstoßfunktion). Die Bekanntmachung hat demnach in einer Weise zu erfolgen, die geeignet ist, dem potentiell betroffenen Bürger sein Interesse an Information und an einer Beteiligung mittels Anregungen bewusst zu machen und dadurch auch gemeindliche Öffentlichkeit herzustellen (BVerwG, Urteil vom 06.07.1984 - 4 C 22.80 -, BVerwGE 69, 344 f.; Urteil vom 29.01.2009 - 4 C 16.07 -, Beschluss vom 17.09.2008 - 4 BN 22/08 -, DVBl. 2008, 1511; VGH Bad.-Württ., Urteil vom 09.08.2002 - 5 S 818/00 -, VBlBW 2003, 208 = NVwZ-RR 2003, 331). Die Bekanntmachung muss zunächst so formuliert sein, dass der Bürger erkennen kann, ob er überhaupt betroffen ist; dies setzt eine konkrete Bezeichnung des betreffenden Bebauungsplans - auch in räumlicher Hinsicht - voraus (vgl. Nachweise bei Battis/Krautzberger/Löhr, BauGB, 9. Aufl., 2005, § 3 RdNr. 14).

Zweifel am Vorliegen dieser Anforderungen bestehen deswegen, weil in der öffentlichen Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses nach § 3 Abs. 2 BauGB vom 30.09.2005 die Grenzen des neuen Plangebiets weder in einer Skizze dargestellt noch die betroffenen Grundstücke - wie bei der Bekanntmachung des Vorentwurfs und der Änderung des Aufstellungsbeschlusses - mit den Flurstücknummern bezeichnet sind. Ebenso fehlt eine anderweitige Kenntlichmachung des Plangebiets durch Flur- oder Gemarkungsnamen oder durch sonstige geographische Bezeichnungen. Zudem fehlt jeder Hinweis darauf, dass das neue Plangebiet sich östlich der Bahnlinie mit dem bestehenden Bebauungsplan „Bischofsheimer Weg“ überschneidet und dessen Festsetzungen in diesem Bereich durch den streitgegenständlichen Bebauungsplan ersetzt werden sollen. Es findet sich lediglich die Bezeichnung des Vorhabens „Bahnunterführung Nord“, Gemarkung Lauda. Es ist fraglich, ob dieser Hinweis ausreicht, um die gebotene „Anstoßfunktion“ auszulösen. Diese erfordert zumindest eine hinreichend deutliche und verständliche Kennzeichnung des „umplanten Raums“, wobei diesem Erfordernis genügt ist, wenn der Bürger in die Lage versetzt wird, das Vorhaben einem bestimmten Raum zuzuordnen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 17.09.2008 - 4 BN 22.08 -, DVBl. 2008, 1511; Urteil vom 17.12.2002 - 4 C 15.01 -, NVwZ 2003, 733;

VGH Bad.-Württ., Urteil vom 09.06.2009 - 3 S 1108/07 - m.w.N.). Diese Frage kann vorliegend indessen unerörtert bleiben, da dieser etwaige Verfahrensfehler nach § 214 Abs. 1 Nr. 2 BauGB jedenfalls nicht gerügt und damit gem. § 215 Satz 1 Nr. 1 BauGB unbeachtlich geworden ist.

2. Dahingestellt bleiben kann vorliegend auch, ob eine nochmalige öffentliche Auslegung wegen Änderung des Aufstellungsbeschlusses nach § 4 a Abs. 3 BauGB erforderlich gewesen wäre. Am 26.09.2005 erfolgte ein einheitlicher Satzungsbeschluss über die Änderung des Aufstellungsbeschlusses und über die öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans. Die öffentlichen Auslegung wurde am 30.09.2005 bekanntgemacht, die Änderung des Aufstellungsbeschlusses hingegen - erst danach - am 07.10.2005. Ob dieses Prozedere eine nochmalige öffentliche Auslegung wegen Änderung des Aufstellungsbeschlusses nach § 4 a Abs. 3 BauGB erforderlich gemacht hätte, bedarf aber keiner Entscheidung, da auch dieser etwaige Verfahrensfehler nach § 214 Abs. 1 Nr. 2 BauGB jedenfalls nicht gerügt und somit gem. § 215 Satz 1 Nr. 1 BauGB ebenfalls unbeachtlich wurde.

3. Die Rüge der Antragsteller nach § 214 Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. § 215 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB, die Begründung und der Umweltbericht - als Teil der Begründung (§ 2 a Satz 2 Nr. 2, Satz 3 BauGB) - zum Entwurf des Bebauungsplans hätten entgegen § 3 Abs. 2 Satz 1 und 2 1. Halbsatz BauGB im Rahmen der Offenlage nicht ausgelegen, greift nicht durch. Denn diese Rüge wurde verspätet erhoben. Der Satzungsbeschluss über den Bebauungsplan „Bahnunterführung Nord“ wurde am 11.08.2006 im Amtsblatt bekannt gemacht. Der darin aufgeführte Hinweis nach § 215 Abs. 2 BauGB auf die Rechtsfolgen nach § 215 Abs. Satz 1 BauGB ist rechtlich nicht zu beanstanden. In ihrem Schriftsatz vom 14.07.2008 an die Antragsgegnerin haben die Antragsteller eine Verletzung der Verfahrensvorschrift des § 3 Abs. 2 Satz 1 und 2 BauGB nicht geltend gemacht. Der Normenkontrollantrag wurde zwar rechtzeitig gestellt, eine Begründung wurde indessen nicht gegeben (zur Entscheidung, dass auch Antragsbegründungen im Normenkontrollverfahren die Frist des § 215 Abs. 1 Satz 1 BauGB wahren vgl. VGH Bad.-Württ., Urteil vom 15.07.2008 - 3 S 2772/06 -, ESVGH 59, 35 = VBlBW 2009, 186). Die Begrün-

dung des Normenkontrollantrags erfolgte erst am 30.09.2008 mit Fax beim Verwaltungsgerichtshof und damit nach Ablauf der maßgeblichen Zwei-Jahres-Frist des § 215 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB. Allein die Bitte um Übersendung der gesamten Verfahrensakten im Normenkontrollantrag, hinderte den Ablauf der gesetzlichen Zwei-Jahres-Frist des § 215 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB nicht.

Es liegt auch kein - ohne Rüge (vgl. insoweit die Aufzählung in § 215 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 3 BauGB) zu beachtender - beachtlicher Verfahrensfehler nach § 214 Abs. 1 Nr. 4 i.V.m. § 10 Abs. 3 BauGB insoweit vor, als die Bekanntmachung des streitigen Bebauungsplans ihren Hinweiszweck nicht erreicht hätte. Denn diese Bekanntmachung erfüllt die - oben angeführten - Anforderungen an die Anstoßfunktion. In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist geklärt, dass an die Schlussbekanntmachung einer Satzung nach § 10 Abs. 3 BauGB jedenfalls keine höheren Anforderungen zu stellen sind als an die Bekanntmachung im Offenlageverfahren mit der ihr dort zugedachten Anstoßwirkung. Allerdings erfordert auch der „Hinweiszweck" der Bekanntmachung nach § 10 Abs. 3 BauGB, dass sich - insoweit vergleichbar den Anforderungen des § 3 Abs. 2 BauGB - die Bekanntmachung auf einen bestimmten Bebauungsplan beziehen muss und diesen hinreichend kenntlich zu machen hat. Im vorliegenden Fall sind diese Hinweisvoraussetzungen erfüllt. Neben der Bezeichnung des Bebauungsplans „Bahnunterführung Nord", Gemarkung Lauda werden die von ihm ganz oder teilweise erfassten Grundstücke mit den Flurstücknummern aufgeführt. Da die Bahnunterführung Nord über Jahre Gegenstand des öffentlichen Interesses und der - auch - kontroversen Diskussion war, besteht für den Senat keinen Zweifel, dass dieser Bekanntmachungsinhalt ausreichte, einem potentiell betroffenen Bürger sein Interesse an Information und an einer Beteiligung mittels Anregungen bewusst zu machen und dadurch auch gemeindliche Öffentlichkeit herzustellen. Über den Inhalt kann und soll sich der Bürger durch Einsichtnahme in den Plan informieren.

Die - zeitlich nachfolgende - erneute Ausfertigung und Bekanntmachung der Bebauungsplansatzung am 18.09.2009 mit Rückwirkung zum 11.08.2006 und

der Bekanntmachung des berichtigten Bekanntmachungsinhalts am 02.10.2009 rechtfertigt keine andere Beurteilung der zeitlichen Unbeachtlichkeit möglicher Verfahrensfehler. Denn diese Bekanntmachungen bei unverändert gebliebenem Regelungsinhalt des Bebauungsplans setzte weder die Zwei-Jahres-Frist nach § 215 Abs. 1 BauGB a. F. noch die Ein-Jahres-Frist nach § 215 Abs. 1 BauGB in der derzeit geltenden Fassung erneut in Lauf.

Hat die Gemeinde einen Bebauungsplan als Satzung beschlossen und ihn gemäß § 10 Abs. 3 BauGB bekannt gemacht, so ist dieser Plan angenommen und das Verfahren abgeschlossen, auch wenn der Plan zur Behebung eines Ausfertigungsmangels zu einem späteren Zeitpunkt durch ein ergänzendes Verfahren mit unverändertem Inhalt erneut bekannt gemacht wird (BVerwG, Beschluss vom 20.09.2007 - 4 BN 20.07 -, BRS 71 Nr. 47 (2007); Beschluss vom 01.08.2007 - 4 BN 32.07 -, NVwZ 2007, 1310; Beschluss vom 27.10.1998 - 4 BN 46/98 -, ZfBR 1999, 45; BayVGH, Beschluss vom 28.02.2008 -1 NE 07.2946 u.a. -, juris). Die Verkündung bildet den Schlusspunkt des Rechtssetzungsvorganges, denn sie stellt den für die Hervorbringung der Norm notwendigen letzten Akt dar (BVerwG, Beschluss vom 09.05. 1996 - 4 B 60.96 - Buchholz 406.11 § 12 BauGB Nr. 21). Dass mit der ursprünglichen Bekanntmachung des Bebauungsplans am 11.08.2006 der rechtsstaatlich gebotene Verkündungszweck, nämlich den Plan der Öffentlichkeit in einer Weise förmlich zugänglich zu machen, dass die Betroffenen sich verlässlich Kenntnis von seinem Inhalt verschaffen können (BVerwG, Beschlüsse vom 25.02.1997 - 4 NB 40.96 - Buchholz 406.11 § 215 BauGB Nr. 9 S. 18 und vom 19.10.2006 - 9 B 7.06 - juris), nicht erreicht werden konnte, wird von den Antragstellern nicht behauptet. Anhaltspunkte dafür vermag auch der Senat nicht festzustellen. Vielmehr wurde nach den vorliegenden Verfahrensakten bereits mit der Bekanntmachung vom 11.08.2006 der Satzungsbeschluss insgesamt - so wie er vom Rat der Stadt beschlossen worden war - veröffentlicht. Dies folgt aus der vom Bürgermeister der Antragsgegnerin am 03.08.2006 unterschriebenen Ausfertigung. Darin werden die gleichen Bestandteile des Bebauungsplans aufgeführt und beurkundet wie in der neubekanntgemachten Bebauungsplansatzung. Die Neubekanntmachung hatte daher vorliegend allein deklaratorischen Charakter. Sie setzte die Einwen-

dungsfrist nach § 215 Abs. 1 BauGB a.F/n.F. nicht erneut in Lauf. Dies gilt vorliegend insbesondere auch deshalb, weil der Bebauungsplan inhaltlich keine Änderung erfuhr und die Antragsteller aus diesem Grund offensichtlich auch nicht beschwert sein können (vgl. zu diesem Gesichtspunkt BVerwG, Beschluss vom 20.09.2007 - 4 BN 20.07 -, BRS 71 Nr. 47 [2007]) .

4. Entgegen der Auffassung der Antragsteller scheitert der angegriffene Bebauungsplan „Bahnunterführung Nord" nicht an § 1 Abs. 3 BauGB.

Nach § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB haben die Gemeinden Bebauungspläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Dabei besitzen die Gemeinden bei der Entscheidung, ob, in welchem Umfang und mit welchem Inhalt eine Planung betrieben wird, grundsätzlich ein weites planerisches Ermessen (vgl. BVerwG, Urteil vom 19.02.2002 - 4 CN 1.02 -, DVBl. 2003, 204). Aus dem Erforderlichkeitsmerkmal lässt sich insbesondere nicht ableiten, dass bauplanerische Festsetzungen nur zulässig sind, wenn sie zur Bewältigung einer bauplanungsrechtlichen Problemlage unentbehrlich oder gar zwingend geboten sind. Zur Planung befugt ist eine Gemeinde vielmehr schon dann, wenn sie hierfür hinreichend gewichtige städtebauliche Allgemeinbelange ins Feld führen kann. Was im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB erforderlich ist, bestimmt sich maßgeblich nach der jeweiligen planerischen Konzeption. Welche städtebaulichen Ziele sich die Gemeinde setzt, liegt in ihrem planerischen Ermessen. Der Gesetzgeber ermächtigt sie, die „Siedlungspolitik" zu betreiben, die ihren städtebaulichen Ordnungsvorstellungen entspricht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 11.05.1999 - 4 BN 15.99 -, NVwZ 1999, 1338). Nach § 1 Abs. 3 BauGB ist die Gemeinde grundsätzlich auch befugt, durch bauplanerische Festsetzungen im Rahmen der Selbstverwaltung eine gemeindliche Verkehrspolitik zu betreiben (vgl. BVerwG, Beschluss vom 22.04.1997 - 4 BN 1.97 -, BRS 59, Nr. 1; VGH Bad.-Württ., Urteil vom 01.03.2007 - 3 S 129/07 -, BWGZ 2007, 509). Nicht erforderlich sind nur Bebauungspläne, die einer positiven Planungskonzeption entbehren und ersichtlich der Förderung von Zielen dienen, für deren Verwirklichung die Planungsinstrumente des Baugesetzbuchs nicht bestimmt sind (vgl. BVerwG, Beschluss vom 11.05.1999, a.a.O.) oder deren Verwirklichung

auf unabsehbare Zeit rechtliche oder tatsächliche Hindernisse im Wege stehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.03.2004 - 4 CN 4.03 -, NVwZ 2004, 856). Damit handelt es sich bei dem Merkmal der Erforderlichkeit um eine nur bei groben und einigermaßen offensichtlichen Missgriffen wirksame Schranke der gemeindlichen Planungshoheit, die nicht greift, wenn der Plan nach der planerischen Konzeption der Gemeinde vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.01.1993 - 8 C 46.91 -, BVerwGE 92, 8).

Nach Maßgabe dieser Grundsätze ist der angegriffene Bebauungsplan „Bahnunterführung Nord“ erforderlich i.S.d. § 1 Abs. 3 BauGB. Die durch den Bebauungsplan verfolgten Planungsziele sind nachvollziehbar und stellen keinen groben oder gar offensichtlichen Missgriff dar. Die Antragsgegnerin hat in der Begründung zum Bebauungsplan unter VIII. die Ziele des Bebauungsplans näher ausgeführt. Danach ist Ziel der Maßnahme, für den Stadtteil Lauda eine Zufahrtsmöglichkeit ohne Höhenbegrenzung zu bauen, so dass der derzeitige Umweg über Königshofen für Fahrzeuge über 3,30 m Höhe entfallen könne. Durch diesen Ausbau könne die Attraktivität von Lauda für weitere Gewerbeansiedlungen erhöht werden. Die Bahnunterführung Nord werde so ausgebaut, dass der Begegnungsfall Bus - Bus ohne Lichtsignalregelung möglich sei. Die geplante Bahnunterführung Nord solle die Verbindung der bereits ausgebauten Abschnitte des Kugelgrabens und der Bahnhofstraße als Teile der Außenringerschließung von Lauda und der L 511 östlich der Bahnlinie ermöglichen. Dadurch erhalte der Stadtteil erstmalig eine direkte Zufahrt ohne Höhenbeschränkung von der B 290/L 511 aus. Die neue Bahnunterführung Nord führe zu einer Entlastung der bestehenden lichtsignalgeregelten Kreuzung der L 511/Rathausstraße mit der Bahnhofstraße. Gleichzeitig entfalle das Problem, dass Lkw in der bestehenden Bahnunterführung stecken blieben. Des Weiteren sei von Bedeutung, dass die geplante Bahnunterführung Nord in eine größere Verkehrsplanung eingebettet sei, die bereits in den 70er- und 80er-Jahren erarbeitet worden sei. Die Planung sei im Ergebnis Bestandteil der Außenringerschließung von Lauda mit der Bahnhofstraße, der Badstraße, der Becksteiner Straße und dem Kugelgraben. Die Bahnunterführung Nord sei der letzte zu bauende Bereich, um die genannte Außenringerschließung zu vervollständigen. Diese Planungsziele sind - wie ein Blick auf die örtliche Situation erhellt - erreichbar. Die Bahnunterführung Nord ermög-

licht eine Zufahrt von der B 290 über L 511 in den westlich der Bahnlinie gelegenen Hauptort von Lauda und eine dadurch gegebene Zufahrt zum Gewerbegebiet Nord wie auch zum Gewerbegebiet Süd. Ferner ist in den Blick zu nehmen, dass auch im Westteil des Stadtgebiets Lauda Gewerbebetriebe ansässig sind, die von Lkw mit einer Höhe von mehr als 3,30 m angefahren werden. Des Weiteren ermöglicht die Bahnunterführung Nord auch eine bessere Anbindung von der A 81 an die Gewerbegebiete Nord und Süd sowie in den westlich der Bahnlinie gelegenen Ortsteil von Lauda. Ferner ist - ohne Umweg über Königshofen - eine Weiterfahrt durch die geplante Unterführung zur L 511 östlich der Bahnlinie und zur B 290 möglich.
Die Rüge der Antragsteller, die Antragsgegnerin habe die von ihnen aufgezeigten Planungsalternativen nicht in Erwägung gezogen, greift nicht durch. Zum Einen ist zunächst darauf hinzuweisen, dass die Antragsteller diese Planungsalternativen nicht im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfs aufgezeigt haben; sie haben im Rahmen der Offenlage keine Einwendungen erhoben. Die Planungsalternativen werden von den Antragstellern erstmals in ihrem Schriftsatz vom 14.07.2008 und in der Begründung ihres Normenkontrollantrags formuliert - unter Hinweis auf ein Gutachten der RegioConsult vom September 2008, also nach dem Satzungsbeschluss. Die von den Antragstellern aufgezeigten Planungsalternativen sind zwar vorstellbar. Sie mussten sich jedoch auf der anderen Seite ohne Anstoß seitens der Antragsteller der Antragsgegnerin im Rahmen ihrer eigenen langjährigen Planung nicht aufdrängen.

Dem Bebauungsplan stehen auch keine den Planvollzug dauerhaft ausschließenden rechtlichen oder tatsächlichen Hindernisse entgegen.
Dies gilt zunächst insoweit, als für die Errichtung der Eisenbahnunterführung sowie für den Rückbau des Gleises 50 ein Planfeststellungsverfahren gemäß § 18 AEG erforderlich ist, da beide Vorhaben Betriebsanlagen einer Eisenbahn betreffen. Diese dürfen nach der vorgenannten Vorschrift nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist (§ 18 Abs. 1 Satz 1 AEG). Das Eisenbahn-Bundesamt hat in seiner Stellungnahme vom 23.07.2004 im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange dem Bebauungsplan grundsätzlich zugestimmt. In der Begründung zum Be-

bauungsplan wird unter IX. ausgeführt, das beim Eisenbahn-Bundesamt Anträge für ein Plangenehmigungsverfahren gemäß § 18 AEG gestellt werden. Die Unterlagen würden durch die DB Netz AG zusammengestellt und eingereicht. Insoweit besteht bereits eine Planungsvereinbarung zwischen der Antragsgegnerin und der DB Netz AG vom 18.01.2005. Zudem liegt der Entwurf eines Vertrag zwischen der Antragsgegnerin und der DB Netz AG über eine Kreuzungsvereinbarung vor. Unter Berücksichtigung all dessen stellte im Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses das zwischen der Antragsgegnerin und der DB Netz AG Beteiligten abgestimmte, noch durchzuführende Planfeststellungsverfahren kein Hindernis dar, das dem Planvollzug von vornherein und auf Dauer entgegensteht.

Auch der Umstand, dass die geplanten Maßnahmen vor deren Vollzug der wasserrechtlichen Genehmigung nach § 78 Wassergesetz Bad.-Württ. (im Folgenden: WG) bedürfen, weil sie in einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet durchgeführt werden müssen, steht der Umsetzung des Bebauungsplans nicht auf Dauer entgegen. Denn ein sich zum Teil auf ein förmlich festgesetztes Überschwemmungsgebiet erstreckender Bebauungsplan ist nicht schon dann rechtswidrig, wenn die deshalb für die Verwirklichung seiner Festsetzungen erforderliche wasserrechtliche Genehmigung nach § 78 Abs. 1 Satz 1 WG BW im Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses noch nicht vorliegt (VGH Bad.-Württ., Urteil vom 06.07.2000 - 8 S 1513/99 -, NuR 2002, 288). Nach § 78 Abs. 2 i.V.m. § 76 Abs. 3 Satz 2 WG BW kann die Genehmigung nur versagt werden, wenn von dem beabsichtigten Unternehmen eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit zu erwarten ist, die nicht durch Bedingungen oder Auflagen verhütet oder ausgeglichen werden kann. Dafür, dass diese Versagungsvoraussetzungen vorliegen, ist nichts ersichtlich, zumal das Überschwemmungsgebiet der Tauber nur geringfügig beansprucht wird; Gegenteiliges haben auch die Antragsteller insoweit nicht vorgetragen. Die Gewässerdirektion Neckar - Bereich Künzelsau hat in ihrer Stellungnahme vom 09.08.2004 keine Bedenken gesehen und eine Forderung nach Retentionsausgleich unter Hinweis auf geplante Hochwasserschutzmaßnahmen im Bereich Lauda vorläufig mit der Begründung zurückgestellt, ein Ausgleich könne im Zuge dieser Maßnahmen berücksichtigt werden. Im Übrigen lässt sich der Begründung zum Bebauungsplan entnehmen, dass mit Blick auf

die geplante Unterführung und der Tieferlegung des Niveaus der Straße Vorkehrungen hinsichtlich des Überschwemmungsschutzes getroffen werden (vgl. insoweit Ausführungen unter X.1. 2. und 3. Absatz Bebauungsplanbegründung).

Der Umsetzung der Planung stehen ferner auch in straßenverkehrsrechtlicher Hinsicht keine Hindernisse entgegen. Die Straßenverkehrsbehörde des Landratsamts Main-Tauber-Kreis hat in seiner Stellungnahme vom 12.08.2004 dem Bebauungsplan zugestimmt unter Hinweis darauf, dass die Stellungnahme der Polizeidirektion Tauberbischofsheim mit ihr abgestimmt worden sei. Deren Ausführungen schließen sie sich an.

5. Der Bebauungsplan „Bahnunterführung Nord" verstößt schließlich nicht gegen § 8 Abs. 2 BauGB. Denn er wurde ersichtlich aus dem maßgeblichen Flächennutzungsplan der Antragsgegnerin entwickelt. Der Flächennutzungsplan 2010 der Antragsgegnerin - genehmigt am 23.01.2001 und ortsüblich bekannt gemacht am 09.02.2001 - weist die Neutrassierung der Unterführung als geplante Verkehrsfläche aus.

6. Der Bebauungsplan „Bahnunterführung Nord" leidet jedoch insoweit an einem beachtlichen, zur Ungültigkeit führenden Fehler, als er mangels einer hinreichenden Ermittlung und Bewertung der Belange des Verkehrslärmschutzes und der Luftschadstoffbelastung entlang der Bahnhofstraße wegen eines beachtlichen Verfahrensmangels i. S. der §§ 2 Abs. 3, 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 Satz 2, 215 Abs. 1 BauGB auf einer fehlerhaften Abwägung (§ 1 Abs. 7 BauGB bzw. § 1 Abs. 6 BauGB a. F.) beruht.

6.1 Die Aufstellung eines Bebauungsplans erfordert die gerechte Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander. Die gerichtliche Kontrolle dieser von der Gemeinde vorzunehmende Abwägung hat sich nach ständiger Rechtsprechung (grundlegend BVerwG, Urteil vom 05.07.1974 - 4 C 50.72 -, BVerwGE 45, 309) auf die Prüfung zu beschränken, ob eine Abwägung überhaupt stattgefunden hat (kein Abwägungsausfall), ob in sie an Belangen eingestellt worden ist, was nach Lage der Dinge eingestellt

werden musste (kein Abwägungsdefizit), ob die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange richtig erkannt worden ist (keine Abwägungsdisproportionalität, kein unrichtiges Abwägungsmaterial) und ob der Ausgleich zwischen den von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belangen in einer Weise vorgenommen worden ist, die zu ihrer objektiven Gewichtigkeit in einem angemessenen Verhältnis steht. Hat die Gemeinde diese Anforderungen an ihre Planungstätigkeit beachtet, wird das Abwägungsgebot nicht dadurch verletzt, dass sie bei der Abwägung der verschiedenen Belange dem einen den Vorzug einräumt und sich damit notwendigerweise für die Zurückstellung eines anderen entscheidet (vgl. bereits BVerwG, Urteil vom 12.12.1969 - 4 C 155.66 -, BVerwGE 34, 301 und vom 05.07.1974, a.a.O.). Diese Anforderungen beziehen sich sowohl auf den Abwägungsvorgang als auch auf das Abwägungsergebnis. Dabei ist gem. § 214 Abs. 3 Satz 1 BauGB auf die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der Beschlussfassung über den Bebauungsplan abzustellen.

Eine in materiell-rechtlicher Hinsicht fehlerfreie Abwägung setzt grundsätzlich eine hinreichende Ermittlung und Bewertung aller von der Planung berührten Belange (Abwägungsmaterial) voraus. Das Gebot der Ermittlung und Bewertung aller von der Planung berührten Belange hat gleichzeitig in formeller Hinsicht eine selbständige Bedeutung bei der Überprüfung der Gültigkeit eines Bebauungsplans. Ein beachtlicher Verfahrensfehler nach § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB ist gegeben, wenn entgegen § 2 Abs. 3 BauGB die von der Planung berührten Belange, die der Gemeinde bekannt waren oder hätten bekannt sein müssen, in wesentlichen Punkten nicht zutreffend ermittelt oder bewertet worden sind und wenn der Mangel offensichtlich und auf das Ergebnis des Verfahrens von Einfluss gewesen ist. Die Vorschrift erhebt in Umsetzung gemeinschaftsrechtlichen Verfahrensrechts (insbesondere der Richtlinie 2001/42/EG) einen wesentlichen Ausschnitt von bisher dem materiellen Recht (§ 1 Abs. 7 und § 214 Abs. 3 BauGB) zugerechneten Fehlern im Abwägungsvorgang, nämlich Fehlern bei der Ermittlung und Bewertung des Abwägungsmaterials, in den Rang einer „Verfahrensgrundnorm“ (zu alldem vgl. BVerwG, Urteil vom 09.04.2008 - 4 CN 1.07 -, NVwZ 2008, 899, unter Hinweis auf die Entstehungsgeschichte; VGH Bad.-Württ., Urteil vom 06.05.2009

- 3 S 3037/07 -, BauR 2009, 1632 [Ls.]; Urteil vom 09.06.2009 - 3 S 1108/07 -, juris).

Dem Senat ist bewusst, dass Abwägungsfehler aus der Gruppe des § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB rechtssystematisch auf der Verfahrensebene abzuhandeln sind und eine (nochmalige) Geltendmachung als Mängel im Abwägungsvorgang ausgeschlossen ist, wie § 214 Abs. 3 Satz 2, Halbsatz 1 BauGB klarstellt. Ungeachtet dessen sieht der Senat sich aber nicht gehindert, derartige Ermittlungs- und Bewertungsfehler - aus Gründen besserer Verständlichkeit sowie zur Vermeidung unergiebigen Abgrenzungsaufwands gegenüber dem „Restbestand" an sonstigen Fehlern im Abwägungsvorgang (VGH Bad.-Württ., Urteil vom 06.05.2009 - 3 S 3037/07 -, BauR 2009, 1632 [Ls.]; Urteil vom 09.06.2009 - 3 S 1108/07 -, juris) - einheitlich im Rahmen der Prüfung zu behandeln, ob der Bebauungsplan dem Abwägungsgebot auf der Ebene des Abwägungsvorgangs entspricht. Denn die Anforderungen an die Beachtlichkeit von verfahrensrechtlichen (§ 214 Abs. 1 Satz 1 Nr.1 BauGB) und von sonstigen materiellrechtlichen Vorgangsfehlern nach § 214 Abs. 3 BauGB sind identisch. Es gelten jeweils die gleichen Rügefristen (vgl. § 215 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Nr. 3 BauGB). Auch inhaltlich bestehen keine Unterschiede. § 214 Abs. 1 Satz 1 und § 2 Abs. 3 BauGB setzen die in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts entwickelten einschränkenden Voraussetzungen, unter denen von der Planung berührte Belange zum notwendigen Abwägungsmaterial gehören und beachtlich sind, stillschweigend voraus und knüpfen hieran an; weitergehende Pflichten bei Ermittlung und Bewertung des Abwägungsmaterials als diejenigen, die die Rechtsprechung aus dem Abwägungsgebot entwickelt hatte, wollte der Gesetzgeber den Gemeinden mit der Neuregelung nicht auferlegen. Von der Planung berührte, nicht zutreffend ermittelte oder bewertete Belange betreffen demnach (immer aber auch nur dann) „wesentliche Punkte" im Sinne des § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB, wenn diese Punkte in der konkreten Planungssituation abwägungsbeachtlich waren, d.h. der planenden Stelle entweder bekannt waren oder wegen ihrer Bedeutung von Amts wegen erkennbar sein mussten (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.04.2008 - 4 CN 1.07 -, NVwZ 2008, 899). Auch der maßgebliche Zeitpunkt für die Beurteilung der Ermittlungs- und Bewertungspflicht nach § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB stimmt mit dem Zeitpunkt der

„übrigen" Abwägungspflicht nach § 1 Abs. 7 BauGB überein; in beiden Fällen ist gem. § 214 Abs. 3 Satz 1 BauGB auf den Zeitpunkt der - entscheidenden - Beschlussfassung über die Satzung abzustellen (VGH Bad.-Württ., Urteil vom 06.05.2009 - 3 S 3037/07 -, BauR 2009, 1632 [Ls.]; Urteil vom 09.06.2009 - 3 S 1108/07 -, juris).

a.) Die Antragsgegnerin hat dem Gebot des § 2 Abs. 3 BauGB einer hinreichende Ermittlung und damit auch der Bewertung der bei Verwirklichung der Planung zu erwartenden Verkehrslärmimmissionen entlang der Bahnhofstraße nicht genügt.

Die Bedeutung des Verkehrslärmschutzes entlang der Bahnhofstraße ist angesichts der erklärten Ziele des Bebauungsplans offensichtlich. Mit der Planung soll der gesamte Verkehr, der bisher über die Straße Am Wörth durch die bestehende Bahnunterführung und weiter über die Rathausstraße Richtung Oberlauda bzw. umgekehrt geführt wurde, nunmehr durch die geplante Unterführung auf den neuen Abschnitt der Bahnhofstraße und in Fortführung auf den Kugelgraben verlagert werden. Die geplante Bahnunterführung Nord soll die Verbindung der bereits ausgebauten Abschnitte des Kugelgrabens und der Bahnhofstraße als Teile der Außenringerschließung von Lauda und der L 511 östlich der Bahnlinie ermöglichen. Dies allein bedeutet zweifelsohne eine nicht unerhebliche Zunahme des Verkehrs auf diesen beiden Straßen und damit eine Zunahme der verkehrlichen Emissionen und der Immissionen für das Grundstück der Antragssteller. Mit dem Ausbau der geplanten Unterführung Nord in einer lichten Höhe von „> 4,50 m" erhält der Stadtteil Lauda erstmalig eine direkte Zufahrt ohne Höhenbeschränkung von der B 290/L 511. Mit dieser Unterführung wird gleichzeitig die Absicht verwirklicht, dem Schwerlastverkehr die Nutzung der neuen Trasse zu eröffnen. Denn als Ziel formuliert die Begründung zum Bebauungsplan auch die Erhöhung der Attraktivität von Lauda für weitere Gewerbeansiedelungen. Aufgrund dessen muss nicht nur von einer Erhöhung der Quantität sondern insbesondere auch der Qualität des Verkehrs ausgegangen werden. Das Landratsamt Main-Tauber-Kreis hat in seiner Stellungnahme vom 12.08.2004 im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange unter anderem unter dem Stichwort Immissionsschutz ausgeführt, die Begründung zum Bebauungsplan enthalte kei-

ne Aussage über die im Bereich der angrenzenden Wohnbebauung zu erwartenden Lärmimmissionen, welche durch die Änderung der Straße hervorgerufen würden. Diese sollten im Hinblick auf eine gerechte Abwägung ermittelt und die Begründung zum Bebauungsplan entsprechend ergänzt werden. Auf die Bestimmungen der 16. BImSchV werde hingewiesen. In der Begründung solle auch dargelegt werden, ob es sich bei der Änderung der Straße um eine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV handle und wenn ja, wie die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV sichergestellt werde. In der Sitzungsvorlage vom 18.11.2004 für den Technischen Ausschuss und den Gemeinderat wird zu dieser Stellungnahme unter der Überschrift „Abwägungsvorschlag:" ausgeführt: Lärmuntersuchungen für die Gebäude Bahnhofstraße 1, 3 und 5 und die Gebäude Pfarrstraße 16/23 würden durchgeführt. Weitere Gebäude seien durch die Umgestaltung nicht unmittelbar betroffen. Die Ergebnisse würden vor der öffentlichen Auslegung in der Begründung zum Bebauungsplan ergänzt. Bei den Lärmberechnungen werde die Steigerung der Verkehrslärmbelastung berechnet, aus der Erhöhung der Lärmbelastung ergebe sich, ob es sich um eine wesentliche Änderung handelte. Die entsprechenden Ergebnisse würden geprüft und vor der öffentlichen Auslegung in den Bebauungsplan eingearbeitet. Im Umweltbericht wird ausgeführt, die höhere Attraktivität der Anbindung an die Bundesstraße, einhergehend mit einem Ausbau der Gewerbegebiete führe zu einer Erhöhung, insbesondere des Schwerlastverkehrs im Planungsgebiet. Die Auswirkungen seien auf der Basis der jetzigen Datenlage nicht zu qualifizieren. Im Weiteren wird auf S. 8 des Umweltberichts unter „Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen" festgestellt, dass durch die Umgestaltung und den damit verbundenen Anstieg des Lkw-Verkehrs Gebäude in der Bahnhof- und Pfarrstraße betroffen seien. Hier müsse der Nachweis erbracht werden, dass die vom Gesetzgeber vorgegebenen Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV eingehalten würden. Unter „Hinweise und Maßnahmen" wird vermerkt: Passive Lärmschutzmaßnahmen seien laut schalltechnischer Untersuchung an folgenden Gebäuden notwendig: Bahnhofstraße 3/5 und Pfarrstraße 16. Bei den schalltechnischen Untersuchungen sei zwischen Null- und Planfall zu unterscheiden, d.h. es erfolge ein Vergleich der Lärmsituation ohne und mit Berücksichtigung der geplanten Strecke.

Eine lärmtechnische Untersuchung - wie im Umweltbericht ausgeführt - bzw. eine Lärmschutzberechnung, auf deren Durchführung die Bebauungsplan-Begründung unter XII. Immissionsschutz verweist, wobei lediglich der Kugelgraben erwähnt wird, ist in den Akten indessen nicht dokumentiert. Zudem fehlt - ein schriftliches - verkehrs- und/oder schalltechnisches Gutachten zur bestehenden Verkehrslärmvorbelastung und zur erwarteten Lärmbelastung durch den Verkehr bei Planverwirklichung, insbesondere unter Berücksichtigung des Schwerlastverkehrs. Weiterhin fehlt auch eine Untersuchung der bestehenden und der künftigen Verkehrsflüsse sowie eine auf Verkehrserhebungen beruhende Prognose zum vorhandenen und künftigen durchschnittlichen täglichen Verkehr im Bereich der Bahnhofstraße.
Die der Begründung zum Bebauungsplan als Anlage 1 beigefügten - von der Antragsgegnerin so bezeichneten - Ergebnisblätter des Ingenieurbüros Bauphysik 5 mit dem Datum 24.06.2005 sind nicht tragfähig. Blatt 1 enthält für den Immissionsort Bahnhofstraße 1, Erdgeschoss und 1. Obergeschoss, die Eintragung MI sowie den Immissionsgrenzwert tags von 64 dB(A). Dies entspricht § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV. Ob die Bebauung im Bereich der Bahnhofstraße einem Mischgebiet nach § 6 BauNVO entspricht, braucht abschließend nicht erörtert zu werden. Allerdings dürfte die Annahme eines Mischgebiets auch nach Auffassung des Senats aufgrund der Feststellungen in der mündlichen Verhandlung zur Umgebungsbebauung wohl zutreffend sein. Denn die Bebauung entlang der Bahnhofstraße wie auch die weitere Umgebung ist geprägt durch Wohngebäude und Gewerbebetriebe i.S.d. § 6 BauNVO. Zu Letzteren sind das Fitness-Studio wie auch die Gaststätte „Goldener Stern“ zu zählen. Des Weiteren finden sich Anlagen für kirchliche Zwecke, zu denen das Katholische Gemeindezentrum wie auch die Freikirche auf dem Grundstück der ehemaligen Fa. Elektro-Herbert zu rechnen. Da im Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses die dem Anwesen der Antragsteller gegenüberliegende Grundschule noch als solche genutzt wurde, prägte sie jedenfalls zu diesem Zeitpunkt gleichfalls die Umgebungsbebauung mit. Westlich der Bahnstrecke befindet sich das Städtische Parkhaus, das ebenfalls aufgrund seiner räumlichen Lage der Umgebungsbebauung entlang der Bahnhofstraße zuzuordnen ist. Vor diesem Hintergrund kann - wie die Antragsteller

erstmals in der mündlichen Verhandlung vortragen - von einem Allgemeinen Wohngebiet entlang der Bahnhofstraße nicht ausgegangen werden.
In der im vorgenannten Ergebnisblatt bezeichneten Tabelle wird ferner dem Immissionsgrenzwert von 64,0 dB(A) ein Beurteilungspegel tags von 63,8 dB(A) (EG) bzw. 64,0 dB(A) (1. OG) zugeordnet. Einem Immissionsgrenzwert nachts von 54 dB(A) wird ein Beurteilungspegel nachts von 52,2 (EG) und 52,4 (1. OG) dB(A) zugeordnet. Für die Immissionsorte Pfarrstraße 16 (Schule) und Bahnhofstraße 3 und 5 sind gleichfalls Beurteilungspegel eingetragen. Schriftliche Dokumente, die Aufschluss darüber geben, wann und auf welcher Grundlage diese Beurteilungspegel erhoben wurden bzw. welche Parameter den Berechnungen zugrunde liegen, sind nicht feststellbar. Beurteilungspegel, die die derzeitige verkehrliche Lärmbelastung in der Bahnhofstraße darstellen, finden sich nicht. Eine Erhebung des gegenwärtigen und des künftigen Straßenverkehrs im Bereich des Kugelgrabens und der Bahnhofstraße (Vergleich Nullfall-Planfall) hat - wie bereits erwähnt - nicht stattgefunden. Eine Verkehrswirkungsanalyse, die die Auswirkungen auf die Verkehrsströme bei plangemäßer Verwirklichung untersucht, fehlt ebenfalls.
Die Antragsgegnerin hat allerdings im Rahmen des Normenkontrollverfahrens eine Erläuterung zur Lärmschutzberechnung durch das Büro Walter + Partner GbR - Beratende Ingenieure VBI - vorgelegt. Darin wird das Entstehen und die Behandlung der Lärmschutzuntersuchung des Büros Bauphysik 5 - Anlage 1 der Bebauungsplanbegründung - erläutert. Das oben dargestellte Ergebnisblatt vom 24.06.2005 sei auch dem Landratsamt Main-Tauber-Kreis zur Kenntnis gegeben worden. Dieses habe eine Verifizierung der Ergebnisse, die in diesem Ergebnisblatt festgehalten worden seien, gefordert. Daraufhin habe das Büro Bauphysik 5 die Eingabedaten mit dem Blatt „Emissionsberechnung Straße -Neubau der Bahnunterführung Lauda“ vom 02.11.2005 übermittelt. Bei der Erläuterung des Umweltberichtes in der Sitzung des Technischen Ausschusses vom 19.09.2005 sei das Ergebnis der Lärmschutzuntersuchung anhand dieses Ergebnisblattes vom 24.06.2005 durch die Projektleiterin (Frau Frei) im Einzelnen vorgestellt worden. Am 17.07.2006 habe Frau Frei die Lärmschutzuntersuchung des Büros Bauphysik 5 erneut dem Technischen Ausschuss vorgetragen, der den in der Begründung zum Bebauungsplan vor-

geschlagenen Maßnahmen auf der Grundlage der Lärmschutzuntersuchung zugestimmt und dem Gemeinderat vorgeschlagen habe, den Bebauungsplan als Satzung zu beschließen. Hinsichtlich der Emissionsberechnung seien die gemäß der RLS-90 erforderlichen Grundlagewerte und Zwischenberechnungswerte im Eingabeblatt zur Berechnung zusammengefasst worden. Das vorhandene Verkehrsaufkommen in Form des DTV sei auf der Grundlage vorliegender Verkehrszählungen hochgerechnet worden.

In der mündlichen Verhandlung hat Frau Frei diese Vorgehensweise noch einmal erläutert und hierbei ausgeführt, der im Ergebnisblatt aufgeführte und den weiteren Berechnungen zugrunde gelegte durchschnittliche tägliche Verkehr von 6.930 Fahrzeugen sowie der hieraus errechnete Beurteilungspegel tags und nachts beruhten nicht auf einer Straßenverkehrszählung oder auf einer weitergehenden Verkehrsunteruntersuchung. Eine Darstellung des vorhandenen und der bei Planverwirklichung zu prognostizierenden Verkehrsflüsse im Stadtteil Lauda und der weiteren Umgebung, insbesondere eine Untersuchung über Verkehrsverlagerungen nach Planvollzug liege nicht vor. Man habe im Bebauungsplanverfahren den in den Ergebnisblättern aufgeführten Emissions- und Immissionsberechnungen und -ergebnissen Geschwindigkeitsmessungen aus dem Jahre 2003 zugrunde gelegt, die an verschiedenen Standorten in Lauda durchgeführt worden seien. Diese Geschwindigkeitsmessungen seien nicht durch Personen, sondern durch technische Apparate erhoben worden, die an den jeweiligen Messstellen angebracht worden seien. Den Emissions- und Immissionsberechnungen habe man dabei im wesentlichen die Geschwindigkeits-Messungen an zwei Messstellen zugrunde gelegt. Die Messstellen hätten sich gegenüber der Firma „Norma“ (Messung stadteinwärts Richtung Oberlaudaer Straße) sowie gegenüber dem Gasthaus „Goldener Stern“ (Messung stadtauswärts Richtung Bahnunterführung) befunden. Aus diesen Messungen habe man bezogen auf das Jahr 2015 einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von 6.930 Fahrzeugen hochgerechnet. Man sei hierbei von einer überproportionalen Zunahme ausgegangen und habe deshalb wegen der Verkehrslenkungsmaßnahme einen doppelten Zuschlag, d.h. 2 %/Jahr angelegt.

Der Senat vermag in der geschilderten Vorgehensweise keine den Anforderungen des § 2 Abs. 3 BauGB gerecht werdende Ermittlung der planbedingten Auswirkungen der zu erwartenden Verkehrslärmbelastung entlang der Bahnhofstraße zu erkennen. Zudem mangelt es an einer hinreichenden Dokumentierung; eine Überprüfbarkeit durch den Senat wird damit nicht nur erschwert, sondern im Ergebnis unmöglich gemacht. Die Antragsgegnerin vermochte auch in der mündlichen Verhandlung nicht nachvollziehbar darzulegen, wie sie aus den Geschwindigkeitsmessungen schlussendlich zu dem von ihr dem Ergebnisblatt zugrunde gelegten durchschnittlichen täglichen Verkehr von 6.930 Fahrzeugen gekommen ist. Die Geschwindigkeitsdiagramme, auf die die Antragsgegnerin u.a. hingewiesen hat, geben hierzu keinen Aufschluss. Zudem haben die Messstellen aufgrund der gewählten Standorte nicht den Verkehr in der Bahnhofstraße erfasst. Weiterhin ist weder den Akten noch dem Ergebnisblatt selbst noch den Ausführungen der Antragsgegnerin in der mündlichen Verhandlung zu entnehmen, welchen Anteil der zu erwartende und mit der neuen Verkehrsführung auch beabsichtigte Schwerlastverkehr an dem zugrunde gelegten durchschnittlichen täglichen Verkehr von 6.930 Fahrzeugen hat. Eine Differenzierung nach Pkw- und Lkw-Verkehr ist nicht feststellbar. Soweit der Emissionsberechnung hinsichtlich der Lkw-Belastung die Standardwerte für eine Gemeindestraße von 10 % tags und 3 % nachts nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 - RLS-90 - zugrunde gelegt wurden, wie dem entsprechenden Ergebnisblatt zu entnehmen ist, begegnet auch dies hinsichtlich der Planungsziele erheblichen Bedenken. Denn durch die Verkehrsverlagerung und der damit zusammenhängenden Verlegung der L 511 erscheint es auch dem Senat kaum nachvollziehbar, dass lediglich die Standardwerte nach RLS-90 für eine Gemeindestraße zugrunde gelegt werden. Vielmehr erscheint es auch hinsichtlich der großräumigen Anbindung der geplanten Verkehrsanlagen naheliegend, die Standardwerte für die Landes-, Kreis- oder Gemeindeverbindungsstraße zu verwenden und damit eine Lkw-Belastung von 20 % tags und 10 % nachts anzusetzen (vgl. Tabelle 3 zur RLS-90). Anderes könnte sich allenfalls dann ergeben, wenn ein entsprechendes Verkehrsgutachten, das auch den bestehenden und den zukünftig zu erwartenden Verkehrsfluss untersucht, zu einem anderen Ergebnis käme.

b.) Der Bebauungsplan leidet des Weiteren an einem Ermittlungsdefizit hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung entlang der Bahnhofstraße bei plangemäßer Umsetzung des streitigen Bebauungsplans.

Die Luftschadstoffbelastung stellt vor dem Hintergrund der erklärten Ziele des Bebauungsplans gleichfalls im Sinne von § 2 Abs. 3 BauGB einen für die Abwägung wesentlichen und damit ermittlungsbedürftigen Belang dar. Dieser Erkenntnis hat sich der Plangeber insbesondere auch im Hinblick auf die Stellungnahmen des Landratsamts Main-Tauber-Kreis auch nicht von vornherein verschlossen. Gegenstand der Abwägung war nach der Begründung zum Bebauungsplan die Frage, ob die Grenzwerte der 22. BImSchV - Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft vom 11. September 2002 (BGBl I S. 3626) -, die der Umsetzung der Richtlinie 96/92/EG des Rates vom 27. September 1996 über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität (ABl EG Nr. L 296 S. 55) und der Richtlinie 1999/30/EG vom 22. April 1999 (1999/30/EG) über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft (ABl EG Nr. L 163 S. 41) dient, gewährleistet seien. Im Hinblick auf die Emissionsbelastung wird in der Bebauungsplan-Begründung ausgeführt, der Bereich des Kugelgraben sei durch den bereits umgesetzten Ausbau der Kugelgrabentrasse zwischen Pfarrstraße und Becksteiner Straße durch den Durchgangsverkehr belastet. Die Emissionen würden nur durch den dazukommenden Lkw-Anteil verändert. Aufgrund der in den Anhängen A und B der MLuS dargestellten Werte werde davon ausgegangen, dass die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV gewährleistet ist. Eine Untersuchung und gutachterliche Beurteilung, ob die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV tatsächlich gewährleistet ist, erfolgte jedoch nicht, wie die Antragsgegnerin in der mündlichen Verhandlung auch eingeräumt hat. Die Frage, ob und welche Luftverunreinigungen durch die geplante Verkehrsverlagerung und die Eröffnung bzw. Zunahme des Schwerlastverkehrs zu erwarten sind, blieb damit im Ergebnis unbeantwortet.

Es ist zwar in der Rechtsprechung zur Fachplanung anerkannt, dass die Planfeststellungsbehörde nicht verpflichtet ist, die Einhaltung der Immissions-

grenzwerte für die in der 22. BImSchV aufgeführten Schadstoffe (vgl. deren § 1 Nr. 3, § 2 bis 7; vgl. zu den Zielwerten bestimmter Schadstoffe deren § 15) bereits im Planfeststellungsverfahren vorhabenbezogen sicherzustellen. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität dürfen im Planfeststellungsverfahren indessen nicht unberücksichtigt bleiben.
Aus dem planungsrechtlichen Abwägungsgebot folgt, dass der Planungsträger grundsätzlich die durch die Planungsentscheidung geschaffenen oder ihr sonst zurechenbaren Konflikte zu bewältigen hat und sie einer Lösung zuführen muss. Die Problembewältigung kann allerdings auch darin bestehen, dass die Planfeststellungsbehörde die endgültige Problemlösung einem nachfolgenden Verwaltungsverfahren überlässt, wenn dort die Durchführung der erforderlichen Problemlösungsmaßnahmen sichergestellt ist. Das Gebot der Konfliktbewältigung ist erst dann verletzt, wenn die Planfeststellungsbehörde ein Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass eine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern (vgl. zu alledem BVerwG, Urteil vom 26.05.2004 - 9 A 6.03 -, NVwZ 2004, 1237; Urteil vom 18.11.2004 - 4 CN 11.03 -, BVerwGE 122, 207 = NVwZ 2004, 442; Beschluss vom 01.04.2005, NuR 2005, 709; Urteil vom 23.02.2005 - 4 A 4.04 -, BVerwGE 123, 37 = NVwZ 2005, 803).

Für die Bauleitplanung können keine strengeren Anforderungen gelten (BVerwG, Urteil vom 18.11.2004 - 4 CN 11.03 -, BVerwGE 122, 207 = NVwZ 2004, 442 [zu einem planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan]; OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 22.04.2005 - 7 D 11/05.NE -, BRS 69 Nr. 30; OVG Rheinland-Pfalz, 30.01.2006 - 8 C 11367/05 -, juris). Deshalb kann das Problem einer planbedingt zu erwartenden Zunahme der Luftschadstoffe außerhalb der Bauleitplanung durch nachträgliche Schutzvorkehrungen (Wälle, Schutzpflanzungen, Verkehrsbeschränkungen oder verkehrslenkende Maßnahmen) im Rahmen eines Luftreinhalteplans nach § 47 BImSchG bewältigt werden, wenn damit die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt wird (vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 26.05. 2004 - BVerwG 9 A 6.03 - a.a.O.; Urteil vom 18.11.2004 - 4 CN 11.03 -, BVerwGE 122, 207 = NVwZ 2004, 442). Dies setzt

aber voraus, dass der Plangeber die bestehende und die künftige Luftschadstoffbelastung verlässlich ermittelt hat. Denn nur dann vermag er im Rahmen der Abwägung zu entscheiden, ob die maßgeblichen Grenzwerte durch das Vorhaben überschritten werden und ob deren Reduzierung in einem nachgelagerten Verfahren durch entsprechend geeignete Maßnahmen bewirkt werden kann. Vorliegend fehlt es an jeglichen lufthygienischen Untersuchungen - sowohl hinsichtlich der vorhandenen als auch der bei Planverwirklichung zu erwartenden Luftschadstoffimmissionen. Überdies muss insoweit bemerkt werden: Wenn - wie der Plangeber selbst erkennt - mit einer Zunahme der Schadstoffbelastung gerechnet werden muss, dann stellt sich vorliegend aufgrund der konkreten Örtlichkeit und der beabsichtigten Verkehrsplanung und -führung die Frage, ob überhaupt nachträgliche geeignete Maßnahmen - wie oben beschrieben - in Betracht kommen. Verkehrslenkende oder -beschränkende Maßnahmen würden die Planungsziele wohl gerade konterkarieren. Die Möglichkeit der Errichtung von Schutzwällen oder -wänden hat der Plangeber im Rahmen der Erörterung von aktivem Schallschutz aufgrund der örtlichen Situation jedenfalls im Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses verneint.

6.2. Der in den dargestellten Ermittlungsdefiziten liegende Verfahrensmangel ist auch beachtlich. Denn die Antragsteller haben diesen gerügt (6.2.1), der Mangel ist auch offensichtlich (6.2.2.) und ist schließlich auf das Verfahrensergebnis wie auch auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen (6.2.3).

6.2.1 Die Antragsteller haben den Verfahrensmangel nach § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB in ihrem Schriftsatz vom 14.07.2008 an die Antragsgegnerin rechtzeitig innerhalb der Zwei-Jahres-Frist entsprechend den inhaltlichen Darlegungserfordernissen des § 215 Abs.1 Satz 1 BauGB geltend gemacht.

6.2.2. Der Verfahrensmangel ist ferner offensichtlich.
Offensichtlich sind alle Mängel, die auf objektiv feststellbaren Umständen beruhen und ohne Ausforschung der Mitglieder des Gemeinderats über deren Vorstellungen für den Rechtsanwender erkennbar sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.08.1981 - 4 C 57.80 -, BVerwGE 64, 33). Dies ist vorliegend zu beja-

hen. Denn der Mangel betrifft - wie oben ausgeführt - die Ermittlung und Bewertung wesentlicher Punkte des Abwägungsmaterials und ergibt sich unmittelbar aus den beigezogenen Bebauungsplanakten. Es unterliegt keinem Zweifel und war auch für die Antragsgegnerin aufgrund der Stellungnahmen des Landratsamt Main-Tauber-Kreis und der Erläuterungen im Umweltbericht offenkundig, dass aufgrund der konkreten Planung eine umfassende Ermittlung der bei Planumsetzung zu erwartenden Verkehrsimmissionen und der Auswirkungen auf die Lufthygiene insbesondere im Hinblick auf den Schwerlastverkehr unerlässlich ist.

6.2.3. Der Mangel war schließlich auch von Einfluss für das Abwägungsergebnis. Hiervon ist auszugehen, wenn nach den Umständen des Falles die konkrete Möglichkeit eines solchen Einflusses besteht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 29.01.1992 - 4 NB 22.90 -, NVwZ 1992, 662; Urteil vom 18.09.2003 - 4 CN 3.02 -, BauR 2004, 286; VGH Bad.-Württ., Urteil vom 22.09.2005 - 3 S 772/05 -, BRS 69 Nr. 51 [2005]). Das ist vorliegend zu bejahen. Wie der Senat oben dargelegt hat, lag dem Gemeinderat der Antragsgegnerin im maßgebenden Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses keine hinreichende Ermittlung der bei Planverwirklichung zu erwartenden Verkehrslärm- und Luftschadstoffimmissionen vor. Ungeachtet der Tatsache, dass den im Anhang zur Bebauungsplanbegründung beigefügten Ergebnisblättern - wie dargelegt - kein belastbares Datenmaterial zugrunde liegt und dem Senat mangels transparenter und dokumentierter Berechnungsgrundlagen und -methode die dortigen Immissionsergebnisse nicht nachvollziehbar sind, wurden diese nicht dem Gemeinderat, sondern - nur - dem Technischen Ausschuss erläutert. Der Gemeinderat der Antragsgegnerin verfügte somit über keine tragfähige Basis für eine fehlerfrei Abwägung der privaten und öffentlichen Belange. Vor diesem Hintergrund besteht die konkrete Möglichkeit, dass bei einer hinreichenden Ermittlung des für die Abwägung relevanten Sachverhalts die Planung anders ausgefallen wäre. Die Erklärung der Antragsgegnerin in der mündlichen Verhandlung, die Antragsgegnerin verpflichte sich, die Kosten für den Einbau von Lärmschutzfenstern entlang der Pfarrstraße und der Bahnhofstraße 1 zu übernehmen, falls sich nach Inbetriebnahme der neuen Bahnhofstraße herausstelle, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV für ein

Mischgebiet überschritten werden, rechtfertigt insoweit keine andere Beurteilung. Wie eingangs ausgeführt, ist eine Abwägung nicht allein dann fehlerfrei, wenn feststünde, dass bestimmte Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden. Dies enthebt den Plangeber nicht seiner Pflicht zur - den konkreten Umständen entsprechenden - hinreichenden Ermittlung der wesentlichen von der Planung berührten Belange. Hierzu gehört gerade bei der Festsetzung von Verkehrsanlagen mit geplantem gesteigertem Verkehr in quantitativer und qualitativer Hinsicht zuvörderst ein methodisch fachgerechtes, tragfähiges Verkehrsgutachten. Andernfalls ist dem Gemeinderat eine fehlerfreie Abwägung grundsätzlich von vornherein versperrt. Im Übrigen bedarf auch die Entscheidung, ob Maßnahmen des aktiven oder passiven Lärmschutz durchzuführen sind, einer entsprechenden Untersuchung der bestehenden und künftigen Verkehrs- und Luftschadstoffimmissionen und einer hierauf gegründeten, am Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ausgerichteten Abwägung (BVerwG, Urteil vom 13.05.2009 - 9 A 72.07 -, DVBl 2009, 1307).

7. Der festgestellte Verfahrens- und Abwägungsmangel führt zur Ungültigkeit des gesamten Bebauungsplans. Die Ungültigkeit einzelner planerischer Festsetzungen führt nur dann - ausnahmsweise - nicht zur Ungültigkeit des gesamten Plans, wenn die restlichen Festsetzungen auch ohne den unwirksamen Teil noch eine sinnvolle städtebauliche Ordnung i.S.d. § 1 Abs. 3 BauGB bewirken und mit der gebotenen Sicherheit anzunehmen ist, dass die Gemeinde auch einen Bebauungsplan dieses eingeschränkten Inhalts beschlossen hätte. Dagegen ist von Gesamtunwirksamkeit auszugehen, wenn einzelne unwirksame Festsetzungen mit dem gesamten Bebauungsplan in einem untrennbaren Zusammenhang stehen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 20.8.1991 - 4 NB 3.91 -, NVwZ 1992, 567; Urteil vom 03.04.2008 - 4 CN 3.07 -, BVerwGE 131, 86 = NVwZ 2008, 902; Beschluss vom 22.01.2008 - 4 B 5.08 -, juris).

Vorliegend erfasst der Verfahrens- und Abwägungsmangel einen wesentlichen Teil des gesamten Bebauungsplans. Denn er betrifft die bauliche und verkehrliche Umgestaltung der Bahnhofstraße, ihre Anbindung an die geplante Unterführung mit Verlagerung der Verkehrsführung der L 511. Ohne die verkehrlichen Festsetzungen betreffend den Teilabschnitt der Bahnhof-

straße - alt - ist das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Planungskonzept nicht vorstellbar.

Da der dargestellte Verfahrens und Abwägungsmangel bereits zur Ungültigkeit der Satzung führt, war über den hilfsweise gestellten Beweisantrag der Antragsteller nicht zu entscheiden.
Ebenfalls bedarf es keiner abschließenden Klärung, ob der Bebauungsplan auch deshalb fehlerhaft ist, weil sein räumlicher Geltungsbereich nicht hinreichend bestimmt ist. Gleichwohl bemerkt der Senat: Der Bebauungsplan unterliegt als Rechtsnorm dem Gebot der Bestimmtheit. Dies gilt u.a. auch für den räumlichen Geltungsbereich. Maßstab hierfür ist § 9 Abs. 7 BauGB. Danach setzt der Bebauungsplan die Grenzen des räumlichen Geltungsbereichs fest. Hieraus ist das Erfordernis abzuleiten, den Geltungsbereich vollständig zu umgrenzen. Die in dieser Hinsicht getroffenen Festsetzungen müssen aus sich heraus klar und unmissverständlich sein. Dies folgt schon daraus, dass auch sie Inhalt und Schranken des Grundeigentums bestimmen, und zwar unmittelbar für die überplanten, mittelbar aber auch für die dem Planbereich benachbarten Grundflächen (BVerwG, Beschluss vom 04.01.1994 - 4 NB 30.93 -, NVwZ 1994, 684; BayVGH, Urteil vom 25.09.2003 - 15 N 98.3743 -, juris). Gemessen daran sind Bedenken an der Bestimmtheit des räumlichen Geltungsbereichs des streitigen Bebauungsplans - ohne dies abschließend zu erörtern - vorliegend nicht gänzlich von der Hand zu weisen. Denn der in der Satzung über den Bebauungsplan „Bahnunterführung Nord“ als Lageplan bezeichnete Bebauungsplan, der die zeichnerischen Festsetzungen enthält, weist zwar östlich und westlich der Bahnlinie einen in sich geschlossenen räumlichen Geltungsbereich auf. Die Markierung endet aber nicht an der Bahnlinie, sondern setzt sich - diese jeweils östlich und westlich umschließend - nach Norden und Süden entlang der Bahngleise ohne Begrenzung fort. Durch das Fortführen der Markierung zu beiden Seiten der Bahnlinie „ins Unendliche“ ohne Querung der Bahngeländes erschließt sich auf den ersten Blick nicht, für welches Gebiet der Bebauungsplan Geltung beansprucht, zumal das Bahngelände der Planungshoheit der Antragsgegnerin entzogen ist (§ 38 BauGB). Zweifel an der Bestimmtheit bestünden wohl dann nicht, wenn das beplante Gebiet zu beiden Seiten der Bahnlinie vollständig von der

Grenzmarkierung umschlossen und unter Auslassung des Bahngeländes zeichnerisch dargestellt worden wäre. Dies hätte wohl eindeutig zum Ausdruck gebracht, dass das Bahngelände insgesamt nicht in den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplan fällt.

Abschließend weist der Senat daraufhin, dass auch die textliche und zeichnerische Festsetzung „Bahngelände" ernsten Bedenken ausgesetzt gewesen wäre. Denn für das Bahngelände besteht ersichtlich keine Planungshoheit der Antragsgegnerin. Ob in dieser Festsetzung entgegen der gewählten schriftlichen und zeichnerischen Darstellung im Bebauungsplan lediglich eine - gebotene - nachrichtliche Übernahme oder die Abbildung einer „Freihaltefläche" hätte gesehen werden können, erscheint zweifelhaft. Einer abschließenden Klärung bedarf indessen auch diese Frage nicht. Dies gilt schließlich auch für die Rüge der Antragsteller, die Belange des Natur- und Umweltschutzes seien nicht hinreichend ermittelt worden, insbesondere leide der Umweltbericht in dieser Hinsicht an einem gravierenden Defizit. Zwar handelt es sich bei dem Plangebiet um eine Innenstadtlage mit Bebauung und Prägung durch das Bahngelände und die Bahnstrecke. Gleichwohl erschloss sich dem Senat - ohne dies an dieser Stelle vertiefen zu wollen - nicht, warum auf eine Ermittlung der Fauna nahezu vollständig verzichtet wurde. Dem war jedoch wegen des dargestellten beachtlichen Verfahrens- und Abwägungsfehler nicht weiter nachzugehen.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO.

Die Revision war nicht zuzulassen, da keine der Voraussetzungen des § 132 Abs. 2 VwGO vorliegt.

Rechtsmittelbelehrung

Die Nichtzulassung der Revision kann durch Beschwerde angefochten werden.

Die Beschwerde ist beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim oder Postfach 10 32 64, 68032 Mannheim, innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Urteils einzulegen und innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils zu begründen.

Die Beschwerde muss das angefochtene Urteil bezeichnen.

In der Begründung der Beschwerde muss die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt oder die Entscheidung, von der das Urteil abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden.

Für das Beschwerdeverfahren besteht Vertretungszwang; dies gilt auch für die Einlegung der Beschwerde und für die Begründung. Danach muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

Dr. Schaeffer Haller Speckmaier

Dieckmann-Wittel Morlock

Beschluss

vom 28. Oktober 2009

Der Streitwert für das Verfahren wird gemäß § 52 Abs. 1 GKG endgültig auf 10.000,-- EUR festgesetzt.

Dieser Beschluss ist unanfechtbar.

Dr. Schaeffer Haller Speckmaier

Ausgefertigt:
Mannheim, den 08. Dez. 2009
Geschäftsstelle des
Verwaltungsgerichtshofs
Baden-Württemberg

BADEN-WÜRTTEMBERG VERWALTUNGSGERICHTSHOF

Fuchs
Amtsinspektor