

# **BUNDESVERWALTUNGSGERICHT**

## **IM NAMEN DES VOLKES**

### **URTEIL**

BVerwG 4 CN 11.03  
OVG 1 C 11563/00

Verkündet  
am 18. November 2004  
Oertel  
Justizhauptsekretärin  
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

In der Normenkontrollsache

hat der 4. Senat des Bundesverwaltungsgerichts  
auf die mündliche Verhandlung vom 18. November 2004  
durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Paetow  
und die Richter am Bundesverwaltungsgericht Halama, Prof. Dr. Rojahn,  
Gatz und Dr. Jannasch

für Recht erkannt:

Die Revision des Antragstellers gegen das Urteil des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz vom 2. Mai 2002 wird zurückgewiesen.

Der Antragsteller trägt die Kosten des Revisionsverfahrens.

#### G r ü n d e :

##### I.

Der Antragsteller wendet sich gegen den am 27. August 1998 beschlossenen Bebauungsplan "Innenstadt I" der Antragsgegnerin.

Das Plangebiet liegt überwiegend südlich der Aar, der Geltungsbereich des gleichzeitig mit dem angegriffenen Plan beschlossenen und in Kraft gesetzten Bebauungsplans "Innenstadt II" erstreckt sich auf den Bereich der nördlich der Aar gelegenen zentralen Innenstadt. Gegenstand beider Planungen ist in erster Linie eine veränderte Verkehrsführung der Ortsdurchfahrt der Bundesstraße B 417, die bislang unter Inanspruchnahme u.a. des Marktplatzes im Einbahnverkehr auf zwei verschiedenen Strecken durch die Innenstadt verläuft, künftig aber im Zwei-Richtungs-Verkehr vorwiegend über Straßenzüge im Plangebiet "Innenstadt I" geführt werden soll. Die Antragsgegnerin sieht ihre 1993 eingeleitete Planung als vorübergehenden Kompromiss an. Als Endziel der innerstädtischen Verkehrsentwicklung strebt sie eine Tunnellösung an. Die Verkehrsverlagerung führt entlang der neuen Trasse zu einer Erhöhung der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen sowie zur teilweisen Inanspruchnahme von Grundstücken.

Der Antragsteller ist Miteigentümer des Grundstücks Sch. Straße 25, das mit einem Vorder- und einem Rückgebäude bebaut ist. Für die Straßenfront des Vordergebäudes sind passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

Im Anschluss an eine von der K. Consult GmbH angestellte Verkehrsuntersuchung legte das Ingenieurbüro B. & B. GmbH am 25. Juli 1997 eine Luftschadstoffuntersuchung vor, in der auf der Grundlage einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von 10 506 Kfz/24 h für die Stickstoffdioxidbelastung ein 98 Perzentil-Wert von 110,8 µg/m<sup>3</sup> im Jahre 2010 prognostiziert wurde.

Die Entscheidung über den Straßenquerschnitt traf die Antragsgegnerin nach einem im November 1997 erstellten Vorentwurf der K.-Consult GmbH anhand der Richtlinien für die Anlage von Straßen (Teil: Querschnitte), wobei sie eine künftige Verkehrsbelastungszahl von 1 138 Kfz/h zugrunde legte.

Der angegriffene Bebauungsplan wurde am 7. Oktober 1998 ortsüblich bekannt gemacht.

Der Antragsteller hat am 5. September 2000 Normenkontrollklage erhoben. Er hat in einer ersten mündlichen Verhandlung am 21. Juni 2001 einen Sachverständigenbeweis zur Eignung der Straßenplanung beantragt, der abgelehnt wurde. In der Folgezeit haben er eine Stellungnahme des Universitätsprofessors St. vom 17. Oktober 2001 und die Antragsgegnerin eine Stellungnahme des Professors T. vom Januar 2002 vorgelegt, die beide zu dem Ergebnis gelangen, dass für die Wahl des Straßenquerschnitts und der Fahrstreifenbreiten die EAHV 93 einschlägig seien. Das Normenkontrollgericht hat am 18. April 2002 erneut mündlich verhandelt. Der Antragsteller hat in diesem Sitzungstermin einen weiteren Beweisantrag zur Verkehrsbelastung gestellt, der ebenfalls abgelehnt worden ist.

Das Oberverwaltungsgericht hat den Bebauungsplan "Innenstadt I" mit Urteil vom 2. Mai 2002 insoweit für unwirksam erklärt, als die auf der Nordseite der Kurve Schaumburger

Straße/Schläferweg im Bereich der Unterstraße/Aarbrücke festgesetzte Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung - Fußgängerbereich - an die dort ebenfalls festgesetzte Straßenverkehrsfläche unmittelbar heranreicht. Im Übrigen hat es den Antrag, den Bebauungsplan für nichtig zu erklären, abgelehnt.

Zur Begründung hat es ausgeführt: Der angegriffene Bebauungsplan sei erforderlich. Er sei nicht wegen eines Verstoßes gegen unmittelbar geltendes Gemeinschaftsrecht vollzugsunfähig. Die Luftschadstoffuntersuchung vom Juli 1997 prognostiziere für 2010 eine höchste Gesamtbelastung an Stickstoffdioxid von 110,8 µg/m<sup>3</sup>. Dieser 98 Perzentil-Wert liege zwar bei weitem über dem in Anhang II zur Richtlinie 1999/30/EG festgelegten Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup>. Diese Überschreitung stelle jedoch die Verwirklichung des Bebauungsplans nicht in Frage. Denn sie betreffe nur einen kleinen Abschnitt des maßgeblichen Gebiets. Das EG-Recht stelle bei der Beurteilung der Schadstoffkonzentration auf größere räumliche Einheiten, nämlich auf Gebiete und Ballungsräume, nicht aber auf einzelne Straßenzüge ab. Für die Einhaltung des Grenzwerts von 40 µg/m<sup>3</sup> komme es nicht darauf an, dass an einzelnen Messstellen Überschreitungen aufträten. Als "Gebiet" im Sinne der europarechtlichen Vorgaben komme allenfalls die Innenstadt als Ganzes in Betracht. Bezogen auf diesen Bereich sei kaum mit einer spürbaren Erhöhung der verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen zu rechnen. Der Bebauungsplan "Innenstadt I" stehe auch mit den Anforderungen des Abwägungsgebots im Einklang. Die Antragsgegnerin sei nicht gehindert gewesen, die Gesamtplanungsmaßnahme aus praktischen planerischen Gründen in die beiden gleichzeitig beschlossenen und in Kraft gesetzten Bebauungspläne "Innenstadt I" und "Innenstadt II" aufzuteilen. Hierdurch werde die Rechtsverfolgung gegen den Bebauungsplan "Innenstadt I" nicht erschwert. Die für das Jahr 2010 prognostizierte und von den zuständigen Fachbehörden nicht beanstandete Verkehrsbelastung gebe keinen Anlass zu Zweifeln. Selbst wenn hierbei etwas zu niedrige Verkehrszahlen zugrunde gelegt worden sein sollten, würden die Ergebnisse der schalltechnischen und der Luftschadstoffuntersuchung nicht in Frage gestellt. Die Planung werde dem Ziel einer geordneten Verkehrsabwicklung gerecht, obwohl sie keine optimale Lösung darstelle. Die Dimensionierung der Straße lasse sich nicht beanstanden. Auf die Verkehrsbelastungszahl komme es nicht an, weil diese nach der RAS-Q bedeutsame Kenngröße im Rahmen der auf das Planvorhaben anwendba-

ren EAHV 93 keine Rolle spielen. Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen müssten nicht durchgängig so breit sein, dass ein Begegnungsverkehr von Lastzügen oder sonstigen Großfahrzeugen problemlos möglich sei. Zu eng bemessen sei lediglich die Straßenverkehrsfläche in der Kurve Schaumburger Straße/Schläferweg. Hier sei der Fußgängerbereich überdimensioniert. Der Mangel, der dem Bebauungsplan insoweit anhafte, führe lediglich zu einer Teilunwirksamkeit. Er lasse sich auf verschiedene Weise beheben, z.B. dadurch, dass durch eine Verkleinerung des Fußgängerbereichs zusätzlicher Raum für die Straßenverkehrsfläche geschaffen werde. Auch im Bereich der Kurve Emmerichstraße/Kanalstraße sei ein Begegnungsverkehr von Lastzügen nicht uneingeschränkt möglich. Aufgrund der freien Sichtverhältnisse sei dort aber nicht mit gravierenden Problemen für den Verkehrsfluss zu rechnen. Es sei daher insoweit zumindest das Abwägungsergebnis nicht zu beanstanden. Die Antragsgegnerin habe dem städtebaulichen Interesse, den zentralen Stadtbereich durch eine Entlastung vom Durchgangsverkehr aufzuwerten, rechtlich bedenkenfrei den Vorrang vor anderen Belangen eingeräumt. Dabei habe sie gewisse Abstriche in Bezug auf die Zügigkeit und die Qualität der Verkehrsabwicklung in Kauf nehmen dürfen. Es könne jedenfalls keine Rede davon sein, dass die angegriffene Straßenplanung nicht geeignet sei, den prognostizierten Verkehr funktional und sicherheitstechnisch vertretbar zu bewältigen. Dahinstehen könne, ob der schalltechnischen Untersuchung vom Oktober 1997 in allen Punkten zu folgen sei. Die Antragsgegnerin gehe davon aus, dass sich die planungsbedingte Verkehrslärmbelastung durch passiven Schallschutz auf ein zumutbares Maß vermindern lasse. Die Möglichkeit, eine ausreichende Schalldämmung zu gewährleisten, werde durch etwaige Mängel des Rechenwerks der schalltechnischen Untersuchung nicht in Frage gestellt. Der Bebauungsplan sei nicht deshalb nichtig oder unwirksam, weil die Antragsgegnerin die an sich gebotene förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung unterlassen habe. Das Fehlen einer UVP führe nicht ohne weiteres zur Fehlerhaftigkeit der planerischen Abwägung. Aus den Planungsunterlagen ergebe sich zwar eindeutig, dass keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden sei, jedoch lasse sich nicht feststellen, dass eine förmliche UVP Erkenntnisse erbracht hätte, die ein anderes Abwägungsergebnis zur Folge gehabt hätten.

Der Antragsteller trägt zur Begründung der vom Senat zugelassenen Revision u.a. vor: Die prognostizierte Stickstoffdioxidbelastung von  $110,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$  überschreite den Grenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  deutlich. Sie sei für die Vollzugsfähigkeit des Bebauungsplans nicht deshalb irrelevant, weil sie nur einen kleinen Ausschnitt des maßgeblichen Gebiets betreffe und die 22. BImSchV in ihrer aktualisierten Fassung erst nach der Beschlussfassung über den Bebauungsplan in Kraft getreten sei. Die Immissionsgrenzwerte dieser Verordnung dienten dem Schutz der Gesundheit. Sie seien nicht bloß gebietsbezogen einzuhalten. Vielmehr seien sie als zwingende Grenze für die Rechtmäßigkeit jeder Planung anzusehen. Ob die Grenzwerte überschritten seien oder nicht, könne nicht von dem jeweiligen Gebietszuschnitt abhängen. Anderenfalls hätten die Mitgliedstaaten es in der Hand, die europarechtlichen Regelungen zu unterlaufen. Unabhängig von Aktions- oder Luftreinhalteplänen hätten die nationalen Organe alle Aktivitäten zu unterlassen, die zu einer Überschreitung der gemeinschaftsrechtlich verankerten Immissionswerte führten oder eine bestehende Überschreitung noch verschärften. Dahinstehen könne, ob der Bebauungsplan mangels städtebaulicher Rechtfertigung von Anfang an nichtig gewesen sei. Jedenfalls sei er aufgrund der 22. BImSchV funktionslos geworden. Die ursprünglichen Planungsgrundlagen trügen die Planungsentscheidung nicht mehr, da Rechtsvorschriften in Kraft getreten seien, die einer Realisierung des noch nicht umgesetzten Bebauungsplans entgegenstünden. Unerheblich sei, dass die im Bebauungsplanverfahren ermittelten Kenngrößen einen 98 %-Wert darstellten, während im Rahmen der Betrachtung nach der 22. BImSchV grundsätzlich jedes Einzelergebnis für die Berechnung des Jahresmittelwerts relevant sei. Es könne davon ausgegangen werden, dass Überschreitungen nach Maßgabe der 23. BImSchV auch zu Überschreitungen der Immissionswerte der 22. BImSchV führten. Der angegriffene Bebauungsplan verstoße gegen den Grundsatz der Konfliktbewältigung. Das Oberverwaltungsgericht gehe zu Unrecht davon aus, dass die Planung auf einer zutreffenden Ermittlung der vorhandenen bzw. der prognostizierten Verkehrsbelastung beruhe. Dem Bebauungsplan liege als ausschlaggebender Parameter u.a. für die Wahl des Straßenquerschnitts eine bestimmte Verkehrsbelastungszahl zugrunde. Entscheide sich der Plangeber für ein geeignetes Ermittlungsverfahren, so habe er sich konsequent an seine eigenen Vorgaben zu halten, unabhängig davon, ob die RAS-Q einschlägig seien oder nicht. Werde die zutreffende Verkehrsbelastungszahl zugrunde gelegt, so erscheine die ge-

samte Straßenplanung in einem anderen Licht. Jedenfalls sei die Straße nicht geeignet, den - wie auch immer - prognostizierten Verkehr funktional und sicherheitstechnisch vertretbar abzuwickeln. Erweise sich die Verkehrsprognose als mangelhaft, so sei auch die Immissionsprognose, die hierauf aufbaue, unzulänglich. Sei davon auszugehen, dass die öffentlichen Belange geringeres Gewicht hätten als die Antragsgegnerin angenommen habe, so könne von einer "gerade noch geeigneten" Planung im Sinne der Ausführungen der Vorinstanz keine Rede mehr sein. Das Oberverwaltungsgericht habe nicht die gebotenen Konsequenzen aus seiner Erkenntnis gezogen, dass der Bebauungsplan der UVP-Pflicht unterlegen habe, eine Umweltverträglichkeitsprüfung aber nicht durchgeführt worden sei. Die UVP-Richtlinie verwehre es den Mitgliedstaaten, das nationale Recht so anzuwenden, dass ein Vorhaben, das UVP-pflichtig sei, dem hierfür geschaffenen Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung entzogen werde. Soweit davon eine Ausnahme für Projekte zu machen sei, die nach ihrer Gesamtbeurteilung keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt besorgen ließen, komme dies für die hier geplante Straße nicht in Betracht. Das von der Antragsgegnerin durchgeführte Planaufstellungsverfahren habe nicht dem UVP-rechtlichen Mindeststandard entsprochen. Es fehle an der "nichttechnischen Zusammenfassung". Auch die "Beschreibung der möglicherweise von dem vorgeschlagenen Projekt erheblich beeinträchtigten Umwelt" sei gänzlich unzulänglich. Das Oberverwaltungsgericht habe außer Acht gelassen, dass sich die von ihm aufgelisteten Mängel vor dem Hintergrund einer ohnehin in ihrer Eignung "grenzwertigen" Planung summierten. Die Antragsgegnerin verfolge mit ihrer Planung den Zweck, die verkehrliche Infrastruktur unter Wahrung geordneter Arbeits- und Wohnverhältnisse zu verbessern. Dieses Planziel werde verfehlt, nachdem sich nachhaltige Defizite der Verkehrsabwicklung und merkliche zusätzliche Lärmimmissionsbelastungen der Wohnbevölkerung herausgestellt hätten, die zunächst nicht erkannt worden seien. Das Oberverwaltungsgericht wende das Prozessrecht falsch an, wenn es aus der von der Antragsgegnerin abwägungsfehlerhaft verkannten Unmöglichkeit eines Begegnungsverkehrs von Lastzügen im Kurvenbereich Schaumburger Straße/Schläferweg lediglich auf die Teilunwirksamkeit des Bebauungsplanes in Bezug auf die dort festgesetzte Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung schließe. Sei der Fußgängerbereich überdimensioniert, so könne sinnvoller Weise auch die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche keinen Bestand haben.

Der Antragsteller beantragt,

das Urteil des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz vom 2. Mai 2002 zu ändern und den Bebauungsplan "Innenstadt I" der Antragsgegnerin für unwirksam zu erklären.

Die Antragsgegnerin beantragt,

die Revision zurückzuweisen.

Sie führt aus: Als allgemeiner Grundsatz könne aus § 214 Abs. 3 Satz 1 BauGB abgeleitet werden, dass die Rechtmäßigkeit eines angegriffenen Bebauungsplans nach der Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der Beschlussfassung zu beurteilen sei. Dies gelte auch für die Frage, ob der Plan den formellen Anforderungen entspreche und erforderlich sei. Das Europarecht gebiete keine abweichende Betrachtung. Die beiden Richtlinien zur Luftqualität aus den Jahren 1996 und 1999 setzten lediglich einen Rahmen für gebietsbezogene Luftreinhaltekonzepte der Mitgliedstaaten, die durch Luftreinhaltepläne und Aktionsprogramme und daraus abgeleitete Maßnahmen umzusetzen seien. Diese Instrumente böten ausreichende Nachsteuerungsmöglichkeiten. Eine Rückwirkung auf früher aufgestellte Bebauungspläne messe sich das europäische Richtlinienrecht nicht bei. Der angegriffene Bebauungsplan sei nicht nachträglich mit dem Inkrafttreten der Richtlinie 1999/30/EG außer Kraft getreten. Das europäische Richtlinienrecht zur Luftqualität wirke nicht unmittelbar auf die Zulassung einzelner Projekte ein. Es greife bei einer flächenhaften Überschreitung der Immissionsgrenzwerte in einem zuvor vom Mitgliedsstaat festgelegten Referenzgebiet. Die im Falle einer Grenzwertüberschreitung erforderlichen Pläne würden auf der Grundlage einer Abwägung zwischen den einzelnen betroffenen Verursachungszusammenhängen und den im Gesamtrahmen zu treffenden Maßnahmen aufgestellt. Nur so lasse sich ein Interessenausgleich gewährleisten. Seien die Immissionsgrenzwerte nicht flächenhaft überschritten, so seien den Anforderungen des europäischen Richtlinienrechts genügt. Unschädlich sei es, wenn eine einzelne Anlage an einer bestimmten Stelle die Grenzwerte nicht einhalte.



Anderenfalls wären der Straßenverkehr und auch industrielle Anlagen vor allem in Ballungsgebieten weithin nicht mehr zulässig. Die neu gefasste 22. BImSchV entspreche den europarechtlichen Vorgaben. Sie bestätige, dass sich die Immissionsgrenzwerte, Messungen, Pläne und Maßnahmen auf die flächenhafte Überschreitung der Grenzwerte in Gebieten und nicht auf einzelne Anlagen bezögen. Die vorgesehenen Messungen seien nicht nur auf die jeweiligen Verhältnisse an einzelnen Orten ausgerichtet, denn sie müssten für das Referenzgebiet repräsentativ sein, also die Verhältnisse im gesamten Gebiet widerspiegeln. Die Angriffe gegen die Aufteilung der Straßenplanung in zwei Bebauungspläne verfangen nicht. Eine einheitliche Abwägungsentscheidung sei durch die zeitgleiche Beschlussfassung über beide Pläne sichergestellt worden. Soweit die Revision weitere Abwägungsfehler rüge, sei dem nicht weiter nachzugehen. Die Verfahrensrügen gegen die tatsächlichen Feststellungen, die das Oberverwaltungsgericht insoweit getroffen habe, griffen nicht durch. Beachtliche Verstöße gegen das UVP-Recht lägen nicht vor. Die Auffassung, dass die Unterlassung der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht automatisch zu einem Planungsfehler führe, entspreche der höchstrichterlichen Rechtsprechung. Dies gelte namentlich vor dem Hintergrund, dass es sich bei der Planung einer Bundesstraße nicht um ein Projekt handle, für das nach den zwingenden Vorgaben des Europarechts stets eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei. Wegen der vom Oberverwaltungsgericht angenommenen, örtlich begrenzten Abwägungsdefizite sei der Bebauungsplan keineswegs insgesamt unwirksam.

## II.

Die Revision des Antragstellers ist zulässig, aber unbegründet. Das angefochtene Normenkontrollurteil bietet im Ergebnis keinen Anlass zu rechtlichen Bedenken.

1. Der angegriffene Bebauungsplan "Innenstadt I" scheitert nicht an § 1 Abs. 3 BauGB. Entgegen der Auffassung des Normenkontrollgerichts kann in diesem Zusammenhang dahin stehen, wie weit die in der Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft - 22. BImSchV - vom 11. September 2002 (BGBl I S. 3626) getroffenen Regelungen geeignet sind, einem Bauleitplan als rechtliches Hindernis im Wege zu stehen, durch das die Erforderlichkeit im Sinne dieser Bestimmung in Frage gestellt wird (vgl.

hierzu BVerwG, Urteile vom 12. August 1999 - BVerwG 4 CN 4.98 - BVerwGE 109, 246 und vom 17. Dezember 2002 - BVerwG 4 C 15.01 - BVerwGE 117, 287). Zu der Zeit, als die Antragsgegnerin den angegriffenen Bebauungsplan beschloss (27. August 1998) und bekannt machte (7. Oktober 1998), war die 22. BImSchV ebenso wenig Teil der Rechtsordnung wie die Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22. April 1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft (ABl. EG vom 29. Juni 1999 Nr. L163/41), deren Umsetzung die 22. BImSchV dient. Beide Rechtsnormen traten erst später in Kraft. Rechtsänderungen, die eintreten, nachdem ein Bebauungsplan wirksam geworden ist, kommen als rechtliches Hindernis im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB nicht in Betracht.

2. Der angegriffene Bebauungsplan leidet außer an dem vom Normenkontrollgericht markierten Fehler nicht an Abwägungsmängeln, die zu seiner Ungültigkeit führen.

2.1 Das Oberverwaltungsgericht beanstandet, dass "aus Anlass der Planung keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt worden" sei. Es hält dieses Versäumnis aber für unbeachtlich, weil sich bei konkreter Betrachtungsweise die Möglichkeit, dass dieser Mangel im Sinne des § 214 Abs. 3 Satz 2 BauGB in der hier nach § 233 Abs. 2 Satz 2 BauGB 2004 maßgeblichen Fassung vom 27. August 1997 (BGBl I S. 2141) von Einfluss auf das Entscheidungsergebnis gewesen sei, ausschließen lasse. Diese Einschätzung lässt sich letztlich nicht beanstanden.

Das Normenkontrollgericht legt nicht dar, was nach seinem Verständnis die Besonderheiten einer "förmlichen" Umweltverträglichkeitsprüfung ausmacht. Es stellt nicht in Abrede, dass eine auf die planungsrelevanten Umweltbelange bezogene Prüfung stattgefunden hat. Auch der Antragsteller bestreitet nicht, dass die Antragsgegnerin alle Belange des Umweltschutzes, die nach Lage der Dinge in die Abwägung einzustellen waren, gesehen und bei der abschließenden Entscheidung - wenn auch nach seiner Einschätzung in unzulänglicher Weise - berücksichtigt hat. Sollte das Normenkontrollgericht mit seinem nicht weiter erläuterten Hinweis auf das Erfordernis einer "förmlichen" Umweltverträglichkeitsprüfung zum Ausdruck gebracht haben wollen, dass es die Antragsgegnerin, um UVP-rechtlichen Anforderungen zu genügen, nicht damit bewenden

lassen durfte, die planungsrelevanten Umweltbelange in der Abwägung schlicht wie sonstige Belange zu berücksichtigen, so wäre ihm in diesem Punkt aus folgenden Gründen zuzustimmen:

2.2 Der angegriffene Bebauungsplan unterlag der UVP-Pflicht. Auf ihn war das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung - UVPG - in der Fassung des Art. I Nr. 3 des Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetzes vom 22. April 1993 (BGBl I S. 466) anwendbar. Er wies die in § 2 Abs. 3 Nr. 3 UVPG bezeichneten Merkmale auf. Denn er war dazu bestimmt, einen Planfeststellungsbeschluss für ein Vorhaben im Sinne der Anlage zu § 3 UVPG zu ersetzen. Er hatte den Bau bzw. die Änderung einer nach § 17 FStrG planfeststellungsbedürftigen Bundesfernstraße im Sinne der Nr. 8 der Anlage zu § 3 UVPG zum Gegenstand. § 17 Abs. 3 Satz 2 FStrG ermöglichte es, die Planfeststellung durch einen Bebauungsplan zu ersetzen. § 17 Satz 1 UVPG stellte klar, dass die nach der UVP-Richtlinie gebotene Umweltverträglichkeitsprüfung im Bauleitplanverfahren durchzuführen war. Diese gesetzgeberische Vorkehrung war für planfeststellungsersetzende Bebauungspläne unumgänglich, da für diese Art der Vorhabenzulassung kein anderes Trägerverfahren zur Verfügung stand. Hierzu bestimmte § 17 Satz 2 2. Halbsatz UVPG, dass sich der Umfang der Prüfung nach den für die Aufstellung, Änderung oder Ergänzung des Bauleitplans anzuwendenden Vorschriften richtet. Diese Regelung wurde in § 17 Satz 2 UVPG um die Bestimmung ergänzt, dass § 2 Abs. 1 Satz 1 bis 3 UVPG anzuwenden sei. Danach umfasste die als unselbständiger Verfahrensteil gekennzeichnete und unter Einbeziehung der Öffentlichkeit durchzuführende Umweltverträglichkeitsprüfung die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen, sowie auf Kultur und sonstige Sachgüter.

§ 17 Satz 2 UVPG war in der ursprünglichen Fassung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 12. Februar 1990 (BGBl I S. 205) noch nicht enthalten. Er wurde erst durch das Gesetz vom 22. April 1993 angefügt. Der Gesetzgeber bezog mit dieser Regelung Position in dem Streit, der unter der Geltung des § 17 UVPG in der Ursprungsfassung darüber entbrannt war, ob die Vorschriften des Baugesetzbuches, auf

die in der Erstfassung des § 17 UVPG verwiesen wurde, den Anforderungen der UVP-Richtlinie genügten oder einer spezifisch UVP-rechtlichen Anreicherung bedurften. Er trat dem Vorschlag des Bundesrats entgegen (BTDrucks 12/4208 S. 19), im Text des § 17 UVPG ausdrücklich zu bekräftigen, dass sich der Umfang der Prüfung "ausschließlich" nach den für die Aufstellung, Änderung oder Ergänzung des Bauleitplans anzuwendenden Vorschriften bestimme (vgl. die Gegenäußerung der Bundesregierung BTDrucks 12/4208 S. 30). Vielmehr stellte er in § 17 Satz 2 UVPG klar, dass § 2 Abs. 1 Satz 1 bis 3 UVPG, in dem umschrieben wird, was den spezifischen Gehalt der Umweltverträglichkeitsprüfung ausmacht, auch im Rahmen des Bebauungsplanaufstellungsverfahrens eigenständige Bedeutung zukommt. Als Ausprägung des Frühzeitigkeitsprinzips gewährleistet die Umweltverträglichkeitsprüfung eine auf die Umweltbelange zentrierte Vorabprüfung unter Ausschluss der sonstigen Belange, die sich für oder gegen das Vorhaben ins Feld führen lassen. Die Auswirkungen des Planvorhabens auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter sind vor der abschließenden Abwägung gesondert zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten. Die Umweltverträglichkeitsprüfung schafft die Voraussetzung dafür, die Umweltbelange so herauszuarbeiten, dass sie in die Abwägung in gebündelter Form eingehen. Durch diese Verfahrensweise wird verhindert, dass diese Belange in einer atomistischen Betrachtungsweise nicht mit dem Gewicht zur Geltung kommen, das ihnen in Wahrheit bei einer Gesamtschau gebührt. Verstärkt wird die Bedeutung der Umweltverträglichkeitsprüfung dadurch, dass sie in der Ausprägung, die sie in Umsetzung der UVP-Richtlinie in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG erfahren hat, durch einen integrativen Ansatz gekennzeichnet ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 25. Januar 1996 - BVerwG 4 C 5.95 - BVerwGE 100, 238; Beschluss vom 22. März 1999 - BVerwG 4 BN 27.98 - Buchholz 406.11 § 1 BauGB Nr. 103; vgl. auch Beschluss vom 14. Mai 1996 - BVerwG 7 NB 3.95 - BVerwGE 101, 166).

Der Gesetzgeber bindet die Umweltverträglichkeitsprüfung für den Bereich der Bauleitplanung in § 17 UVPG 1993 verfahrensmäßig und inhaltlich in die Vorschriften ein, die für die Aufstellung, Änderung oder Ergänzung von Bebauungsplänen oder Satzungen nach dem Baugesetzbuch maßgeblich sind. Durch diese Integration verknüpft er sie mit den Anforderungen, die sich aus den im Baugesetzbuch enthaltenen Verfahrensnormen

und dem Abwägungsgebot ergeben. Zu den insoweit einschlägigen Verfahrensvorschriften zählen insbesondere die Einbeziehung der Öffentlichkeit gemäß § 3 BauGB 1998 (vgl. § 2 Abs. 1 Satz 3 und § 9 UVPG 1993), die Behördenbeteiligung nach § 4 BauGB 1998 (vgl. § 7 UVPG 1993) und die zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen in der Planbegründung gemäß § 9 Abs. 8 BauGB 1998 (vgl. § 11 UVPG 1993). Das in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG 1993 angeordnete Prüfprogramm (Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen) ist im Rahmen der Abwägung nach den zum Abwägungsgebot des § 1 Abs. 6 BauGB a.F. entwickelten Grundsätzen abzuarbeiten. Dies bringt der Gesetzgeber in § 1 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB 1998 dadurch zum Ausdruck, dass die Bewertung der im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ermittelten und beschriebenen Auswirkungen des Planvorhabens auf die Umwelt in der Abwägung zu berücksichtigen ist.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung stellt sich in diesem Regelungszusammenhang als ein der allgemeinen Abwägung vorgeschalteter Zwischenschritt dar. Durch die insoweit vorgenommene Abschichtung wird sichergestellt, dass sich die Gemeinde bereits in der Anfangsphase mit den Belangen des Umweltschutzes auseinandersetzt. Der Abwägungsvorgang erhält eine Struktur, die in Bezug auf die Umweltbelange zu einer erhöhten Richtigkeitsgewähr beizutragen vermag. Unterlässt es die Gemeinde, sich methodisch an § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG 1993 auszurichten, liegt darin ein Ermittlungs- und Bewertungsfehler. Dieses Versäumnis rechtfertigt für sich genommen indes nicht ohne weiteres den Schluss, dass die Planungsentscheidung fehlerhaft ist und keine Rechtswirkungen erzeugen kann. Ob Defizite im Bereich der Umweltverträglichkeitsprüfung auf den Abwägungsvorgang im Übrigen durchschlagen, richtet sich nach dem für Abwägungsmängel maßgeblichen Fehlerfolgenregime. Insoweit einschlägig ist hier § 214 Abs. 3 Satz 2 BauGB 1998. Danach sind Mängel im Abwägungsvorgang nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind. Lässt die Gemeinde UVP-rechtliche Vorgaben außer Acht, so ist der Verstoß nur dann erheblich, wenn die konkrete Möglichkeit besteht, dass sie ohne den Fehler eine andere Planungsentscheidung getroffen hätte (vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 20. Januar 1992 - BVerwG 4 B 71.90 - Buchholz 406.11 § 214 BauGB Nr. 5 und vom 20. Januar 1995 - BVerwG 4 NB 43.93 - Buchholz 406.11 § 9 BauGB Nr. 74). Versäumt es die Gemein-

de, im Rahmen einer Planung, die der UVP-Pflicht unterliegt, eine auf die Umweltauswirkungen bezogene Prüfung vorzunehmen und die Umweltbelange als Ergebnis dieser Prüfung in gebündelter Form den übrigen Belangen gegenüberzustellen, so lässt sich die Möglichkeit, dass das Abwägungsergebnis bei korrektem Vorgehen anders ausgefallen wäre, allerdings nicht leichthin von der Hand weisen. Je größeres Gewicht den Belangen des Umweltschutzes im Interessengeflecht der Abwägung zukommt, desto eher ist davon auszugehen, dass sich methodische Unzulänglichkeiten bei der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung im Sinne des § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG auf das Planungsergebnis ausgewirkt haben können.

2.3 Das Normenkontrollgericht hat die Kausalitätsfrage so nicht gestellt. Auch wenn es die durch die Planung hervorgerufenen Umweltauswirkungen nicht im Wege einer Gesamtschau gewürdigt hat, erhellt indes aus den Entscheidungsgründen des angefochtenen Urteils, dass es den Beurteilungsmaßstab, der insoweit anzulegen ist, der Sache nach nicht verfehlt hat. Über die von ihm angestellten Betrachtungen hinaus brauchten ihm weitere Erwägungen zu diesem Punkt deshalb nicht geboten zu erscheinen, weil die Planungsentscheidung nach seiner Einschätzung zwar unter verschiedenen Gesichtspunkten Anlass zu Beanstandungen bietet, aus spezifisch umweltrechtlicher Sicht aber ungeachtet der Tatsache, dass die Antragsgegnerin nicht nach den Vorgaben des § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG 1993 vorgegangen ist, allenfalls punktuelle Defizite aufweist, die in der Gesamtbilanz nicht nennenswert zum Nachteil des Planvorhabens zu Buche schlagen. Auf der Grundlage der im angefochtenen Urteil getroffenen Feststellungen nötigte die konkrete Planungssituation das Normenkontrollgericht nicht dazu, der Frage praktische Bedeutung beizumessen, ob die Umweltbelange in ihrer Summe in der Konkurrenz mit den für die Planung ins Feld geführten Belangen geeignet gewesen wären, das Abwägungsergebnis zu beeinflussen.

3. Die Einwände der Revision gegen die Straßendimensionierung und die Lärmprognose bleiben erfolglos.

Ohne Erfolg hält der Antragsteller dem Oberverwaltungsgericht vor, im Rahmen der Abwägungskontrolle verkannt zu haben, dass die Antragsgegnerin den für die Straßen-

dimensionierung bedeutsamen Umfang der zukünftigen Verkehrsbelastung falsch eingeschätzt habe. Er räumt selbst ein, dass die Prognose, die insoweit anzustellen ist, nicht normativ vorgeformt ist. Ob sich für die "Gestaltung angebaute und anbaufreier Hauptverkehrsstraßen mit plangleichen Knotenpunkten" die Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS-L-1, RAS-Q, RAS-K-1) oder die Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen, Ausgabe 1993 - EAHV 93 -, als Entscheidungshilfen besser eignen, bleibt der tatrichterlichen Würdigung vorbehalten. Die in diesem Zusammenhang erhobene Verfahrensrüge des Antragstellers geht fehl. Das Normenkontrollgericht brauchte nicht der Frage nachzugehen, ob die Verkehrsbelastungszahl richtig ermittelt worden ist, die im Rahmen der RAS-Q als Kenngröße eine Rolle spielt. Denn von seinem Rechtsstandpunkt aus kam es hierauf nicht an. Das Normenkontrollgericht hält es für sachgerecht, anhand der EAHV 93 zu ermitteln, welche Mindestbreite die Straßen haben sollten, die den Gegenstand der planerischen Festsetzungen der Antragsgegnerin bilden. Nach seiner - unbestrittenen - Darstellung wird die Verkehrsbelastungszahl in diesem Regelwerk nicht als Berechnungsparameter verwendet.

Ebenfalls nicht zu beanstanden ist, dass die Vorinstanz keinen Beweis darüber erhoben hat, ob die angegriffene Straßenplanung ein geeignetes Mittel ist, um den prognostizierten Verkehr funktional und sicherheitstechnisch vertretbar abzuwickeln. Das Normenkontrollgericht legt im angefochtenen Urteil dar, welche Erkenntnismittel ihm zur Verfügung standen, um die vom Antragsteller formulierte Beweisfrage ohne weitere Sachaufklärung zu beantworten. Zum Beleg führt es neben der fachbehördlichen Äußerung des Straßen- und Verkehrsamts Diez die Stellungnahmen von Prof. Dr. Ing. St. und Prof. Dr. Ing. T. an. Der Antragsteller beanstandet, trotz seines ausdrücklich gestellten Antrags nicht bereits in der abschließenden mündlichen Verhandlung vom 18. April 2002 auf diese Sicht der Dinge hingewiesen worden zu sein. Er legt indes nicht dar, was er über seine früheren Prozessklärungen hinaus vorgetragen oder beantragt hätte, wenn das Normenkontrollgericht seine Rechtsauffassung schon im Sitzungstermin offenbart hätte.

Die gegen die Bewertung der Lärmprognose gerichteten Angriffe des Antragstellers gehen ebenfalls ins Leere. Es begegnet keinen rechtlichen Bedenken, dass die Vorinstanz aus den Fehlern, die der Antragsgegnerin bei der Berechnung der voraussichtlichen

Lärmwerte unterlaufen sind, nicht auf einen rechtserheblichen Mangel der Planung geschlossen hat. Die Antragsgegnerin hat nach den vom Normenkontrollgericht getroffenen Feststellungen nicht verkannt, dass im Plangebiet die nach der Verkehrslärmschutzverordnung maßgeblichen Grenzwerte durchweg überschritten werden. Ein Planungshindernis hat sie hierin gleichwohl nicht gesehen, weil sich durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes die Lärmbeeinträchtigungen so weit vermindern lassen, dass der energieäquivalente Dauerschallpegel in Schlafräumen 30 dB(A) und in den der Kommunikation dienenden Räumen 40 dB(A) nicht übersteigt. Das Normenkontrollgericht legt dar, dass diese Innenraumpegel durch die von der Antragsgegnerin angeordneten Schallschutzvorkehrungen auch dann eingehalten werden können, wenn ein um 3 dB(A) höherer Außenpegel zugrunde gelegt wird. Kann die Gemeinde es in einer Planungssituation, in der Maßnahmen des aktiven Schallschutzes nicht in Betracht kommen, damit bewenden lassen, Innenpegel zu gewährleisten, die lärmbedingte Schlaf- oder Kommunikationsstörungen ausschließen, so spielt der Außenpegel keine entscheidende Rolle.

Ein Rechtsverstoß kann dem Normenkontrollgericht nicht deshalb angelastet werden, weil es sich darauf beschränkt hat, den angegriffenen Bebauungsplan im Kurvenbereich Schaumburger Straße/Schläferweg bloß für teilweise unwirksam zu erklären. Der von ihm markierte Fehler rechtfertigt nicht die Feststellung der Gesamtunwirksamkeit. Der Mangel wiegt nicht so schwer, dass er bis zu seiner Behebung zu einem Planungstorso führt. Er rührt nach der Einschätzung der Vorinstanz daher, dass die Antragsgegnerin übersehen hat, dass im Kurvenbereich Schaumburger Straße/Schläferweg ein Begegnungsverkehr von Lastkraftwagen nicht uneingeschränkt möglich ist, weil dort die Fußgängerzone zu weit in die Straßenverkehrsfläche hineinragt. Zur Behebung des Abwägungsdefizits bedarf es nach Ansicht des Normenkontrollgerichts indes nicht zwangsläufig baulicher Veränderungen. Als Alternative kommt vielmehr die Möglichkeit in Betracht, es beim jetzigen Planungszustand zu belassen. Die Antragsgegnerin kann den Anforderungen des Abwägungsgebots auch dadurch genügen, dass sie sich "nach einer zutreffenden Abwägung aller relevanten Umstände unter Berücksichtigung möglicher Sicherungsmaßnahmen bewusst für die Schaffung einer Engstelle für den Verkehr in dem in Rede stehenden Bereich entscheidet" (UA S. 25).



4. Die 22. BImSchV hat nicht zur Folge gehabt, dass der angegriffene Bebauungsplan nachträglich außer Kraft getreten ist. Der Plan ist nicht funktionslos geworden.

Freilich können die Verhältnisse, auf die sich bauplanerische Festsetzungen beziehen, nicht bloß aufgrund der tatsächlichen Entwicklung einen Zustand erreicht haben, der eine Planverwirklichung auf unabsehbare Zeit ausschließt (vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 29. April 1977 - BVerwG 4 C 39.75 - BVerwGE 54, 5; Beschluss vom 7. Februar 1997 - BVerwG 4 B 6.97 - Buchholz 406.11 § 10 BauGB Nr. 33). Auch Rechtsänderungen können der Verwirklichung eines Bebauungsplans nachträglich als objektives Hindernis im Wege stehen. Zwischen den Begriffen der Funktionslosigkeit und der Erforderlichkeit im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB besteht eine innere Wechselbeziehung. Es entspricht ständiger Senatsrechtsprechung, dass unüberwindliche tatsächliche oder rechtliche Hindernisse, die der Umsetzung planerischer Festsetzungen auf unabsehbare Zeit entgegenstehen, es unter dem Blickwinkel der Erforderlichkeit ausschließen, dass ein Bebauungsplan wirksam wird (vgl. BVerwG, Urteile vom 12. August 1999 - BVerwG 4 CN 4.98 - a.a.O. und vom 17. Dezember 2002 - BVerwG 4 C 15.01 - a.a.O.). Liegen solche Hindernisse im Zeitpunkt der Planung noch nicht vor, treten sie aber später ein, so liegt der Schluss nahe, die Funktionslosigkeit nach denselben Maßstäben zu beurteilen (vgl. BVerwG, Urteil vom 3. August 1990 - BVerwG 7 C 41 bis 43.89 - BVerwGE 85, 273). Die Wertungsparallelität erlaubt die allgemeine Folgerung, dass ein Bebauungsplan funktionslos werden kann, wenn sich die Sach- oder die Rechtslage nachträglich so verändert hat, dass ein Planvollzug auf unüberschaubare Zeit ausgeschlossen erscheint (vgl. BVerwG, Urteil vom 30. Juni 2004 - BVerwG 4 C 3.03 - ZfBR 2004, 796). Bloße Zweifel an der Verwirklichungsfähigkeit des Plans reichen für die Annahme eines unüberwindlichen Hindernisses indes nicht aus. Ein Bebauungsplan tritt wegen nachträglicher Funktionslosigkeit nur dann außer Kraft, wenn offenkundig ist, dass er als Instrument für die Steuerung der städtebaulichen Entwicklung nicht mehr tauglich ist (vgl. BVerwG, Urteile vom 29. April 1977 - BVerwG 4 C 39.75 - a.a.O. und vom 3. August 1990 - BVerwG 7 C 41 bis 43.89 - a.a.O.; Beschluss vom 17. Februar 1997 - BVerwG 4 B 16.97 - Buchholz 406.11 § 10 BauGB Nr. 34).

Mit der 22. BImSchV ist zwar eine Rechtsänderung eingetreten, die als entscheidungsrelevantes rechtliches Hindernis in Betracht kommt. Das Konzept, das der Planung der Antragsgegnerin zugrunde liegt, erweist sich aufgrund dieser Neuregelung aber nicht als offenkundig hinfällig. Das hat das Normenkontrollgericht im Ergebnis richtig erkannt, auch wenn die Gründe, die es hierfür anführt, nicht tragfähig erscheinen.

4.1 § 3 Abs. 4 der 22. BImSchV legt für die Zeit ab 1. Januar 2010 "zum Schutz der menschlichen Gesundheit" einen "Immissionsgrenzwert" von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für Stickstoffdioxid fest. Entgegen der Auffassung des Normenkontrollgerichts liegt der Verordnung keine ausschließlich gebiets- oder ballungsraumbezogene Betrachtung zugrunde, bei der nicht darauf abzustellen ist, ob vorhabenbedingt an einzelnen Stellen des maßgeblichen Gebiets Grenzwertüberschreitungen auftreten. Richtig ist, dass nach Maßgabe des § 9 der 22. BImSchV "Gebiete" bzw. "Ballungsräume" festzulegen sind, in denen nach § 10 Abs. 2 der 22. BImSchV "zur Beurteilung der Konzentrationen der einzelnen Schadstoffe Messungen" durchzuführen sind. Indes kommt es nicht darauf an, ob der maßgebliche Grenzwert an allen Messstellen in dem jeweiligen Gebiet oder Ballungsraum überschritten ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 26. Mai 2004 - BVerwG 9 A 6.03 - NVwZ 2004, 1237). Der mit der Regelung verfolgte Schutzzweck ließe sich bei einer flächendeckenden Beurteilung nicht erreichen. Denn wie aus der Nr. I a) der Anlage 2 zur 22. BImSchV zu ersehen ist, sind die Messstellen nicht ausschließlich dort zu errichten, "wo die höchsten Konzentrationen auftreten". Vielmehr sollen die Messungen auch an Orten durchgeführt werden, an denen Daten gewonnen werden können, "die für die Exposition der Bevölkerung im Allgemeinen repräsentativ sind". Es kann auch nicht auf die Durchschnittsbelastung in dem jeweiligen Gebiet oder Ballungsraum ankommen. Denn für die Ermittlung eines solchen aus den Ergebnissen aller Messstellen gebildeten Mittelwerts stellt die 22. BImSchV kein Verfahren zur Verfügung (vgl. BVerwG, Urteil vom 26. Mai 2004 - BVerwG 9 A 6.03 - a.a.O.). Sie beschränkt sich, der Richtlinie 1999/30/EG folgend, in den Anlagen 4 und 5 auf Angaben zur Datenerhebung an den einzelnen Probenahmestellen. Maßgebend für die Beurteilung der Schadstoffbelastung ist die Situation in dem Bereich, der durch die jeweilige Messstelle erfasst wird. Insoweit bietet die 22. BImSchV im Anschluss an die Richtlinie 1999/30/EG die Gewähr für aussagekräftige Ergebnisse. Denn die Probenahmestellen für Messungen dürfen nur an

Standorten errichtet werden, die bestimmte Voraussetzungen erfüllen. Nach der Nr. II 5. der Anlage 2 sollten beispielsweise "Probenahmestellen für den Verkehr in Bezug auf alle Schadstoffe mindestens 25 Meter von großen Kreuzungen und mindestens 4 Meter von der Mitte des nächstgelegenen Fahrstreifens entfernt sein; für Stickstoffdioxid- und Kohlenmonoxid-Messungen höchstens 5 Meter vom Fahrbahnrand entfernt sein". Diese Detailanforderungen lassen sich als Indiz dafür werten, dass der Richtliniengeber mit seiner ins deutsche Recht umgesetzten Regelung das Ziel verfolgt, die Grundlagen für eine Bewältigung der Schadstoffproblematik "vor Ort" zu schaffen und es nicht lediglich mit einer gesamtgebiets- oder ballungsraumbezogenen Betrachtung bewenden zu lassen.

Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 BImSchG ergreifen die zuständigen Behörden die erforderlichen Maßnahmen, um die Einhaltung der durch die 22. BImSchV festgelegten Immissionswerte sicherzustellen. Werden diese Werte überschritten, so hat die für den Immissionsschutz zuständige Behörde nach § 47 Abs. 1 BImSchG einen Luftreinhalteplan aufzustellen. Darin werden die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festgelegt, die nach Maßgabe des § 47 Abs. 4 Satz 1 BImSchG entsprechend des Verursacheranteils unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten sind. Der Gesetzgeber geht davon aus, dass sich die Einhaltung der Grenzwerte in aller Regel mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sichern lässt. Dieses Instrumentarium versagt allerdings dort, wo durch Grenzwertüberschreitungen vollendete Tatsachen geschaffen werden, die sich nicht wieder beseitigen lassen. Die Luftreinhalteplanung verspricht nur dann Erfolg, wenn die Immissionsschutzbehörde zwischen mehreren zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Mitteln wählen kann. Überschreiten die Immissionen, die von einer einzelnen Quelle - etwa einer Straße - herrühren, bereits für sich genommen den maßgeblichen Grenzwert, so lässt sich dieses Ergebnis nicht dadurch aus der Welt schaffen, dass mit Hilfe von Luftreinhaltemaßnahmen der Hebel bei anderen Schadstoffquellen in der Nachbarschaft angesetzt wird. Abzustellen ist in einem solchen Fall darauf, ob sich die durch die Straße verursachte Luftverunreinigung gegebenenfalls so weit verringern lässt, dass der EG-rechtlich vorgegebene Qualitätsstandard erreicht wird. Erfolg versprechen in dieser Richtung nur Maßnahmen, die unmittelbar darauf abzielen, die Emissionsquelle Straße

zu entschärfen. Erscheint es ausgeschlossen, durch nachträgliche Schutzvorkehrungen (Wälle, Schutzpflanzungen o.ä.), Verkehrsbeschränkungen oder verkehrslenkende Maßnahmen die Einhaltung der Grenzwerte sicherzustellen, so scheidet die Luftreinhalteplanung als Abhilfemöglichkeit aus. Der Gesetzgeber stellt indes klar, dass Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität nicht ausschließlich im Rahmen des § 47 BImSchG zulässig sind. § 45 Abs. 1 Satz 2 BImSchG belegt, dass Luftreinhaltepläne nur eines der Instrumente sind, die in Betracht kommen, um die Einhaltung der in der 22. BImSchV festgesetzten Immissionswerte sicherzustellen (vgl. BVerwG, Urteil vom 26. Mai 2004 - BVerwG 9 A 6.03 - a.a.O.).

4.2 In welcher Weise den Anforderungen der 22. BImSchV im Rahmen der Bauleitplanung Rechnung zu tragen ist, bedarf keiner näheren Erörterung. Die vom Normenkontrollgericht getroffenen Feststellungen rechtfertigen jedenfalls nicht die Annahme, dass der rechtliche Bestand des angegriffenen Bebauungsplans durch die Grenzwertregelungen dieser Verordnung unmittelbar in Frage gestellt wird. Auf der Grundlage der im Juli 1997 angestellten Schadstoffuntersuchung lässt sich nicht sicher vorhersagen, dass der nach § 3 Abs. 4 der 22. BImSchV für Stickstoffdioxid maßgebliche Grenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahr 2010 überhaupt überschritten werden wird.

Der nach den Angaben des Sachverständigen mit einer Fehlermarge von 24 % im Wege eines "Grob-Screening" für den Abschnitt der Schaumburger Straße errechnete Wert von  $110,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$  wurde nach den Vorgaben der Verordnung über die Festlegung von Konzentrationswerten - 23. BImSchV - vom 16. Dezember 1996 (BGBl I S. 1962) als 98 Perzentil-Wert im Sinne des § 2 Nr. 1 dieser Verordnung ermittelt. Wie aus der den Beteiligten bekannten Stellungnahme des Landesamts für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht Rheinland-Pfalz vom 15. März 2004 zu ersehen ist, entspricht er nach den bisher gesammelten Erfahrungen dem 2- bis 2,2-fachen des über ein Kalenderjahr gemittelten Werts, auf den § 3 Abs. 4 der 22. BImSchV abstellt. Werden die Unsicherheiten in Rechnung gestellt, die das im Juli 1997 verwandte Screening-Programm und die Umrechnung von dem einen Beurteilungssystem in das andere in sich bergen, so sind im Jahre 2010 an der Schaumburger Straße über das Kalenderjahr gemittelte Immissionswerte zwischen  $38,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und  $68,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$  wahrscheinlich. Auch wenn auf der Grundla-

ge dieser Abschätzung Grenzwertüberschreitungen eher zu erwarten als auszuschließen sind, deutet nichts darauf hin, dass durch die Plankonzeption der Antragsgegnerin unverrückbare Tatsachen geschaffen werden, die spätere Abhilfemaßnahmen von vornherein aussichtslos erscheinen lassen. Zwar scheiden baulich-physische Vorkehrungen, etwa in Form von Schutzpflanzungen o.ä. (vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 18. Juni 2003 - BVerwG 4 A 70.01 - Buchholz 451.91 EuropUmweltR Nr. 10), mit Rücksicht auf die örtlichen Gegebenheiten aus. Die Möglichkeit, andere erfolgversprechende Maßnahmen zu ergreifen, wird hierdurch indes nicht ausgeschlossen. Die Antragsgegnerin kennzeichnet ihre Planung selbst als Übergangslösung. Ihr Konzept ist nicht darauf angelegt, die Verkehrsverhältnisse im Innenstadtbereich auf Dauer zu bereinigen. Als Mittel, die Stickstoffdioxidbelastung zu reduzieren, kommen neben Geschwindigkeitsbegrenzungen gegebenenfalls Verkehrsbeschränkungen oder verkehrslenkende Maßnahmen in Betracht. Wird der Verkehr auch nur teilweise auf andere Straßen verlagert, so läuft dies freilich unter Umständen darauf hinaus, dass die Antragsgegnerin von ihrem auf Innenstadtentlastung und Verkehrsberuhigung gerichteten städtebaulichen Anliegen im Nachhinein wieder Abstriche machen muss. Etwaige nachteilige Auswirkungen auf die von ihr erstrebten städtebaulichen Strukturen hat sie indes hinzunehmen, wenn sich anders das Ziel, die Stickstoffdioxidbelastung auf das zum Schutz der menschlichen Gesundheit erforderliche Maß zu begrenzen, als nicht erreichbar erweisen sollte.

Werden solche Maßnahmen in einem Luftreinhalteplan vorgesehen, so ermächtigt § 40 Abs. 1 Satz 1 BImSchG die zuständige Straßenverkehrsbehörde, nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften entsprechende Anordnungen zu treffen. Wie aus § 45 Abs. 1 Satz 1 und 2 Nr. 3 StVO zu ersehen ist, können die Straßenverkehrsbehörden auch sonst die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten (vgl. BVerwG, Urteile vom 4. Juni 1986 - BVerwG 7 C 76.84 - BVerwGE 74, 234 und vom 15. April 1999 - BVerwG 3 C 25.98 - BVerwGE 109, 29). Mit Hilfe dieses Instrumentariums lässt sich dem Interesse des Antragstellers, vor Schadstoffbelästigungen bewahrt zu bleiben, die über das Maß des Zumutbaren hinausgehen, zu gegebener Zeit voraussichtlich ausreichend Rechnung tragen. Sind kei-

ne greifbaren Anhaltspunkte dafür vorhanden, dass die Schutzmechanismen nicht greifen werden, die der Gesetzgeber außerhalb des Bauplanungsrechts bereitstellt, so fehlt es an dem Offensichtlichkeitsmerkmal, das nach der Rechtsprechung des Senats für die Annahme der Funktionslosigkeit unverzichtbar ist.

Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 154 Abs. 2 VwGO.

Dr. Paetow

Halama

Prof. Dr. Rojahn

Gatz

Dr. Jannasch

### B e s c h l u s s

Der Wert des Streitgegenstandes wird für das Revisionsverfahren auf 5 000 € festgesetzt.

Dr. Paetow

Halama

Prof. Dr. Rojahn

Gatz

Dr. Jannasch

Sachgebiet:

BVerwGE: ja

Bauplanungsrecht  
Immissionsschutzrecht

Fachpresse: ja

Rechtsquellen:

BauGB 1998 § 1 Abs. 6, § 1 a Abs. 2 Nr. 2, § 214 Abs. 3 Satz 2  
UVPG 1993 § 2 Abs. 1 Satz 1 bis 3, § 17  
BlmSchG § 45 Abs. 1, § 47 Abs. 1  
22. BlmSchV § 3 Abs. 4, § 9, § 10 Abs. 2

Stichworte:

Planfeststellungsersetzender Bebauungsplan; UVP-Pflicht; unterlassene Umweltverträglichkeitsprüfung; Abwägungsgebot; Abwägungsmangel; Beachtlichkeit; Kausalität; Luftreinhaltung; Immissionswertüberschreitung; Luftreinhalteplanung; sonstige Schutzmaßnahmen.

Leitsätze:

§ 17 UVPG 1993 unterwirft die Aufstellung, Änderung oder Ergänzung von Bebauungsplänen auch unter dem Blickwinkel der Umweltverträglichkeitsprüfung den Anforderungen, die sich aus dem Abwägungsgebot ergeben.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung schafft die methodischen Voraussetzungen dafür, die Umweltbelange vorab so herauszuarbeiten, dass sie in gebündelter Form in die Abwägung eingehen.

Ob Defizite im Bereich der Umweltverträglichkeitsprüfung auf den Abwägungsvorgang im Übrigen durchschlagen, richtet sich nach dem für Abwägungsmängel maßgeblichen Fehlerfolgenregime (hier: § 214 Abs. 3 Satz 2 BauGB 1998).

Je größeres Gewicht den Belangen des Umweltschutzes in der Abwägung zukommt, desto eher ist davon auszugehen, dass sich methodische Unzulänglichkeiten bei der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung im Sinne des § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG auf das Planungsergebnis ausgewirkt haben können.

Luftreinhaltepläne sind ein wesentliches, aber nicht das einzige Instrument, um die Einhaltung der in der 22. BlmSchV festgesetzten Immissionswerte sicherzustellen (im Anschluss an BVerwG, Urteil vom 26. Mai 2004 - BVerwG 9 A 6.03 - NVwZ 2004, 1237).

Urteil des 4. Senats vom 18. November 2004 - BVerwG 4 CN 11.03

I. OVG Koblenz vom 02.05.2002 - Az.: OVG 1 C 11563/00 -