

1 C 11164/13.OVG

**Die Entscheidung ist  
rechtskräftig!**



# OBERVERWALTUNGSGERICHT RHEINLAND-PFALZ

## URTEIL

IM NAMEN DES VOLKES

In dem Verwaltungsrechtsstreit

...

– Antragsteller –

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte Martini Mogg Vogt, Ferdinand-  
Sauerbruch-Straße 28, 56073 Koblenz,

g e g e n

die Stadt Koblenz, vertreten durch den Oberbürgermeister, Gymnasialstraße 2,  
56068 Koblenz,

– Antragsgegnerin –

w e g e n      Bebauungsplan (Normenkontrolle)

hat der 1. Senat des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz in Koblenz auf-  
grund der mündlichen Verhandlung vom 4. Dezember 2014, an der teilgenommen  
haben

Vorsitzender Richter am Oberverwaltungsgericht ...  
Richter am Oberverwaltungsgericht ...  
Richter am Oberverwaltungsgericht ...

für Recht erkannt:

Der Antrag, die Bebauungspläne Nr. 5 „Bereich Entenpfuhl/Kornpfortstraße“ (Änderung Nr. 2 und Erweiterung) sowie Nr. 34 „Bereich an der Liebfrauenkirche, Braugasse, Münzstraße“ (Änderung Nr. 1) der Antragsgegnerin für unwirksam zu erklären, wird abgelehnt.

Der Antragsteller hat die Kosten des Verfahrens zu tragen.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar.

Der Antragsteller kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe der festzusetzenden Kosten abwenden, wenn nicht die Antragsgegnerin zuvor Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

### **Tatbestand**

Die Beteiligten streiten über die Wirksamkeit von zwei Bebauungsplänen der Antragsgegnerin, die für mehrere Straßenabschnitte in der Altstadt von Koblenz eine Fußgängerzone festsetzen.

Der Antragsteller ist Eigentümer des Grundstücks „G...straße ...“, das mit einem von ihm mitbewohnten Mehrfamilienhaus bebaut ist. Das Erdgeschoss wird gewerblich genutzt.

Gegenstand des Normenkontrollantrags sind die Bebauungspläne Nr. 5 „Bereich Entenpfuhl/Kornpfortstraße“ (Änderung Nr. 2 und Erweiterung)“ und Nr. 34 „Bereich an der Liebfrauenkirche, Braugasse, Münzstraße“ (Änderung Nr. 1)“, die nur Verkehrsflächen umfassen. Das Grundstück des Antragstellers grenzt in westlicher Richtung an den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 5 an. Ausweislich der Textfestsetzungen zu beiden Plänen ist der öffentliche Verkehr beschränkt auf Fußgänger. Zugelassen werden außerdem der Lieferverkehr in der Zeit zwischen 5.00 bis 11.00 Uhr, der Fahrradverkehr, Fahrzeuge öffentlicher Einrichtungen sowie die An- und Abfahrt zu privaten Stellplätzen.

In seiner Ursprungsfassung hatte der 1993 erstmals bekanntgemachte Bebauungsplan Nr. 34 eine verkehrsberuhigte Zone festgesetzt. Demgegenüber hatte der 1999 in Kraft getretene Bebauungsplan Nr. 5 zunächst nur den Straßenzug „Entenpfuhl/Kornpfortstraße“ zwischen der Einmündung der Braugasse und der Görresstraße umfasst und schon zu diesem Zeitpunkt eine Fußgängerzone ausgewiesen, bevor nach der 2001 beschlossenen Änderung Nr. 1 sodann auch hier ein verkehrsberuhigter Bereich entstanden war.

Dem Erlass der Bebauungspläne gingen folgende Verfahrensschritte voraus: In seiner Sitzung vom 23. März 2012 beschloss der Stadtrat der Antragsgegnerin die Aufstellung der Pläne sowie die Durchführung eines vereinfachten Verfahrens nach § 13 Baugesetzbuch – BauGB –. Zwischen dem 10. April und dem 10. Mai 2012 sowie – nach kleineren Änderungen – zwischen dem 4. und 18. September 2012 erfolgte die Auslegung der Planentwürfe. Auch die Träger öffentlicher Belange wurden beteiligt. Mit Schreiben vom 10. Mai und vom 18. September 2012 nahm der Antragsteller zu den Planentwürfen Stellung. Am 13. November 2012 beschloss schließlich der Stadtrat der Antragsgegnerin die Bebauungspläne als Satzung. Nach anschließender Ausfertigung machte diese die Pläne am 19. November 2012 bekannt. Am 18. November 2013 erhob der Antragsteller eine Reihe von Einwendungen gegen die Wirksamkeit der Bebauungspläne.

Zur Begründung seines am 13. November 2013 gestellten Normenkontrollantrages macht der Antragsteller im Wesentlichen geltend: Fehlerhaft sei bereits die Aufstellung der angegriffenen Pläne im vereinfachten Verfahren nach § 13 Abs. 1 BauGB, da die Änderung Grundzüge der Planung berühre. So sei die ursprünglich verfolgte Verkehrskonzeption völlig aufgegeben worden. Darüber hinaus habe die Antragsgegnerin den Geltungsbereich des Plans Nr. 5 erheblich erweitert. Ferner werde im textlichen Teil auf DIN-Normen und Regelwerke Bezug genommen, die nicht ordnungsgemäß bekanntgemacht worden seien. Ein Hinweis, dass diese Bestimmungen bei der Antragsgegnerin eingesehen werden könnten, fehle auf der Planurkunde. Weiterhin sei kein Planerfordernis nach § 1 Abs. 3 BauGB gegeben. Das Ziel der Verbesserung der Wohn-, Flanier- und Aufenthaltsqualität sowie der Verkehrssicherheit in der Altstadt mit Stärkung des Gewerbes sei nicht erreichbar. Wegen der Zulassung des Liefer- und beschränkten Anliegerverkehrs der Stell-

platzinhaber sei keine Verbesserung gegenüber dem vorher bestehenden verkehrsberuhigten Bereich eingetreten. Anlieger und sonstige Planbetroffene könnten außerhalb der Anlieferungszeiten ihr Grundstück nicht einmal für das Be- und Entladen anfahren. Gewerbebetriebe seien von Leerständen und Umsatzrückgängen betroffen. Auf einer Fläche, die im Bebauungsplan als Fußgängerbereich festgesetzt sei, dürfe außerdem kein Fahrradverkehr zugelassen werden. Dadurch, dass die Antragsgegnerin den Altstadt-Express durch die von ihr selbst festgesetzten Fußgängerbereiche fahren lasse und dort sogar Haltezonen eingerichtet habe, sei die Planung aus tatsächlichen Gründen nicht vollzugsfähig. Ferner seien erhebliche Abwägungsmängel nach §§ 1 Abs. 7, 2 Abs. 3 BauGB gegeben, selbst wenn sie nur den Abwägungsvorgang betreffen sollten. So habe die Antragsgegnerin im Gegensatz zu anderen Städten keine ausreichenden Zufahrtszeiten für Anwohner, insbesondere für Berufstätige, die keine Chance hätten, ihre Einkäufe in den Nachmittags- und Abendstunden nach Hause zu bringen, festgesetzt. Für die Besucher von Arztpraxen, der Liebfrauenkirche und der Michaelskapelle entstünden erhebliche Einschränkungen. Ebenso werde die Andienung von Paketdiensten, Energieversorgern, Handwerkern und anderen faktisch ausgeschlossen. Die zusätzliche Erschwerung durch die mangelhafte Erreichbarkeit der eigenen Wohnungen sei den betroffenen Grundstückseigentümern und damit auch ihnen selbst nicht zuzumuten. Die grundsätzliche Zufahrtsmöglichkeit eines Anliegers mit seinem eigenen Kraftfahrzeug an sein Grundstück bzw. das Ladenlokal sei von Art. 14 Grundgesetz – GG – geschützt und werde hier unzulässig eingeschränkt. Ältere und kranke Menschen, so etwa seine Mutter, könnten außerhalb der Lieferzeiten nicht zu ärztlichen Terminen fahren oder abgeholt werden. Außerdem müsse den besonderen Bedürfnissen von schwerbehinderten Menschen, wozu er – der Antragsteller – selbst (Merkzeichen G mit einem Grad der Behinderung von 100 Prozent) zähle, Rechnung getragen werden. Diesem Personenkreis sei zumindest eine permanente Zufahrts- und Parkmöglichkeit einzuräumen.

Im Rahmen der Abwägung falle zudem ins Gewicht, dass eine Abwanderung aus den Planbereichen festzustellen sei, die sowohl die Anzahl der vermieteten Wohnungen als auch die Gewerbetreibenden umfasse, deren Gewinneinbußen seit Monaten vielfach über 30 Prozent lägen, was die Schließung von Objekten und

eine schwierige Nachvermietung zur Folge habe. Darüber hinaus finde seit dem Inkrafttreten der Bebauungspläne eine zunehmende Belastung durch den Lieferverkehr verbunden mit erheblichen Lärmimmissionen zur Nachtzeit statt. Gleiches gelte für die Müllabfuhr und das Garten- und Friedhofsamt, die ihre Arbeiten bis 11.00 Uhr zu erledigen hätten. Mit den Festsetzungen gehe eine verkürzte Nachtruhe in einem Gebiet einher, das bereits durch Kneipenbesuche, Altstadtveranstaltungen und verlängerte Zeiten der Außengastronomie bis 23.00 Uhr bzw. 24.00 Uhr einen Verlust an Wohnqualität erlitten habe.

Die vermehrte Fußgängerfrequenz führe in den Abend- und Nachtstunden zu Lärmbelästigungen und Pöbeleien. Das Befahren des Planbereichs durch den Altstadt-Express, der entgegen den planerischen Festsetzungen auch außerhalb der Lieferzeiten fahren dürfe, gefährde die Fußgänger und führe innerhalb der Lieferzeiten zu Rückstaus. Wartende und ausgestiegene Fahrgäste entsorgten im Bereich der Häuser Nrn. 1, 3, 5 und 7 der G...straße immer wieder ihren Unrat. Zudem werde der Eingangsbereich (Treppe) seines Anwesens als Sitzfläche benutzt. Der Einfahrtsbereich zwischen Pfuhlgasse/Zentralplatz/Clemensstraße und der Polleranlage in der G...straße werde rund um die Uhr als Parkfläche benutzt, wobei in der beidseitigen Umgebung des Verkehrszeichens Nr. 283 (absolutes Halteverbot) geparkt und gehalten werde. Dies stelle einen gefährlichen Eingriff in den Straßenverkehr dar, der von der Antragsgegnerin wohl gewollt sei. An der Polleranlage führen mangels Hinweises „Einzeleinfahrt“ überdies regelmäßig Fahrzeuge in die Fußgängerzone, die über keine Chipkarte verfügten. Außerdem seien hier Motorradfahrer und andere motorbetriebene Zweiräder zu sehen, für die der Poller kein Zugangshindernis sei. Fahrradfahrer könnten entgegen den in der Fußgängerzone „Löhrstraße“ geltenden Regelungen ungehindert in beide Richtungen fahren und seien somit eine Gefahr für Passanten und den Altstadt-Express, die von der Antragsgegnerin indes im Gegensatz zu den Gefährdungen durch andere Fahrzeuge (Pkws und Lkws) hingenommen werde.

Die G...straße und alle anderen Straßenzüge in den beiden Plangebieten seien – anders als andere betroffene Fußgängerzonen (u.a. Löhrstraße) – benachteiligt, da dort die Zufahrtszeiten ausschließlich mit Beschilderung geregelt würden und die Poller (Görresstraße/Nagelsgasse) ab 20:00 Uhr die Zufahrt für Berechtigte

zuließen. Hinzu komme, dass für die Löhrstraße ein weiterer räumlicher Vorteil bestehe, da hier durch die Hinterhöfe und das Parkhaus Altlöhrtor extrem kürzere Wege für Anwohner, Geschäftsleute, Hauseigentümer und Zulieferer zu jeder Tages- und Nachtzeit vorhanden seien. Dabei sei auch zu bedenken, dass die „Achse“, innerhalb derer die hier in Rede stehenden Fußgängerzonen errichtet worden seien, teilweise gravierend von entsprechenden Vergleichswerten der Fußgängerzone „Löhrstraße“ abweiche. Des Weiteren habe die Antragsgegnerin bei Hochwasserlagen keine Möglichkeit zur Ein- und Ausfahrt im Kreuzungsbereich Danne/Kornpfortstraße vorgesehen. Nicht nachvollziehbar seien schließlich die Regelungen für Sicherheitsdienste, Geldtransportunternehmen, Bestatter, Seelsorger, Hausärzte und Aufzugsfirmen, weil deren Fahrzeuge notwendigerweise ein- und ausfahren und ggf. auch über einen längeren Zeitraum in den Bereichen der Fußgängerzone parken würden.

Der Antragsteller beantragt,

den Bebauungsplan Nr. 5 „Einrichtung von Fußgängerzonen im Bereich Entenpfuhl/Kornpfortstraße“, Änderung Nr. 2 und Erweiterung, und den Bebauungsplan Nr. 34 „Bereich an der Liebfrauenkirche, Braugasse, Münzgasse“, Änderung Nr. 1, in Kraft getreten durch Bekanntmachung in der Rhein-Zeitung Nr. 269 am 19. November 2012, für unwirksam zu erklären.

Die Antragsgegnerin beantragt,

den Normenkontrollantrag abzulehnen.

Sie ist der Auffassung, die angegriffenen Bebauungspläne hielten einer rechtlichen Nachprüfung stand. Die Voraussetzungen für ein vereinfachtes Verfahren gemäß § 13 BauGB seien erfüllt. Grundzüge der Planung würden nicht berührt, weil der Festsetzung einer Fußgängerzone im Hinblick auf die Abweichung von den bisherigen Planinhalten keine derartige Bedeutung zukomme, dass die angestrebte und in den Plänen zum Ausdruck gebrachte städtebauliche Ordnung in beachtlicher Weise beeinträchtigt sei. Der gerügte Veröffentlichungsmangel liege ebenfalls nicht vor. Ein Hinweis auf einschlägige DIN-Normen und Regelwerke auf

den Planurkunden sei entbehrlich. Die Planerforderlichkeit im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB ergebe sich aus ihrer städtebaulichen Konzeption, die keinen Bedenken unterliege. In diesem Zusammenhang sei in Rechnung zu stellen, dass Bebauungspläne durchaus Festsetzungen zum Fahrradverkehr in Fußgängerzonen treffen könnten. Hinsichtlich der zeitweisen Befahrung der Fußgängerzone durch den Altstadt-Express leide der Plan nicht an einer mangelnden Vollzugsfähigkeit. Die Befahrung geschehe aufgrund der Ausnahmegenehmigungen nach § 46 Straßenverkehrsordnung – StVO – in der Saison von Ostern bis Ende Oktober täglich mit den Abfahrtszeiten von 10:00 Uhr bis 17:00 Uhr stündlich, aufkommensabhängig im Halbstundentakt.

Die Bebauungspläne genügten ferner dem Gebot gerechter Abwägung. Die Belange der Anlieger, darunter auch diejenigen der Gewerbetreibenden, seien gesehen und nicht verkannt worden. In Anbetracht des Nutzens der Fußgängerzone für die Allgemeinheit und namentlich für den schadstofffreien Fußverkehr sei die zeitliche Beschränkung des Verkehrsaufkommens auf ein sechsstündiges vormittägliches Zeitfenster sachgerecht, nicht zuletzt auch deshalb, um den Straßenverkehrslärm zu reduzieren. Durch die Einrichtung der Fußgängerzone ergebe sich eine Verminderung der Kfz-Fahrten, wodurch der Komfort und die Verkehrssicherheit für Menschen mit Mobilitäts- und Wahrnehmungseinschränkungen gesteigert werde. Die Anzahl potentieller Konfliktsituationen sei erheblich reduziert worden. Es treffe nicht zu, dass der Wegfall der Anliefermöglichkeiten von 11.00 Uhr bis 20.00 Uhr zu einer relevanten Zunahme von Fahrbewegungen in der Zeit von 5.00 Uhr bis 6.00 Uhr geführt habe. Eine Ausgrenzung von Anwohnern, Hauseigentümern, gewerblichen Mietern und Gewerbetreibenden, Funkmiet- und Taxiunternehmen sowie von alten Mitmenschen, Kranken und Behinderten finde nicht statt, da es diesen auch zukünftig möglich sei, jederzeit ihren Stellplatz bzw. ihre Garage im Plangebiet anzufahren und mit ihrem Auto auf diesem Wege auch zusätzlich im Lieferzeitfenster vor einer bzw. ihrer Haustür für das Be- und Entladen zu halten. In besonderen Einzelfällen, die zwingend ein Befahren außerhalb der Lieferzeit erfordere, könne eine befristete Ausnahmegenehmigung bei der Straßenverkehrsbehörde beantragt werden.

Die vorgebrachten Bedenken im Hinblick auf eine befürchtete Ruhestörung und

Pöbeleien seien aus Sicht der Bewohner und Eigentümer einer Altstadtimmoblie verständlich, jedoch dahingehend zu entkräften, dass mit dem Erwerb einer innerstädtischen Immobilie für die meisten Käufer nicht der Wunsch nach ungestörter Ruhe, sondern vielmehr die Nähe und Erreichbarkeit des innerstädtischen Einkaufs-, Kultur- und Gastronomieangebots zähle bzw. der Wunsch, im pulsierenden Herzen der Stadt zu leben. Das Ordnungsamt überprüfe im Rahmen seiner personellen Kapazitäten durch verstärkte Kontrollen die Einhaltung der Ladenöffnungszeiten und damit einhergehende Ruhestörungen im Altstadtbereich. Verstöße gegen Halteverbote, wie in der G...straße, könnten im Zuge der Überwachung des ruhenden Verkehrs geahndet werden. Auffälligkeiten in Form von Regelverstößen seien lediglich in der Anfangsphase sowie zum Einführungsbeginn der Fußgängerzonen aufgetreten. Beobachtete Verkehrsverstöße beim regelwidrigen Einfahren würden ebenfalls geahndet. Die aktuelle Situation im Bereich der neu eingerichteten Fußgängerzonen sei dadurch gekennzeichnet, dass es nur wenige Leerstände in den Erdgeschossen der geschäftlich genutzten Gebäude gebe. Dass diese auf die geänderten Bebauungspläne zurückzuführen seien, werde bestritten. Ein alternatives Parkraumangebot für Altstadtbewohner im Bereich der Commerzbank und eine alternativ vorgeschlagene zeitweise Öffnung der Fußgängerzone zum Befahren und Parken mit Pkw in den Abend- und Nachtstunden widerspreche dem Anliegen, die Gassen und Plätze funktional und gestalterisch aufzuwerten und letztlich einer gebietseinheitlichen Regelung in der Altstadt.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der Gerichtsakte und die Planaufstellungsunterlagen der Antragsgegnerin (zwei Ordner, zwei Hefte und sechs Pläne) Bezug genommen. Diese Unterlagen waren Gegenstand der mündlichen Verhandlung.

### **Entscheidungsgründe**

Der Antrag hat keinen Erfolg.

1. Der Antrag ist jedenfalls im Hinblick auf das Begehren des Antragstellers, den Bebauungsplan Nr. 5 (Änderung Nr. 2 und Erweiterung) für unwirksam zu erklä-

ren, zulässig. Auch wenn sich das Plangebiet lediglich auf die öffentliche Verkehrsfläche erstreckt, das Grundstück des Antragstellers also nicht innerhalb des Geltungsbereichs liegt, ist er gleichwohl als Eigentümer eines unmittelbar angrenzenden Anliegergrundstücks gemäß § 47 Abs. 2 Satz 1 Verwaltungsgerichtsordnung – VwGO – antragsbefugt, weil durch die Festsetzung des Fußgängerbereichs seine Zufahrtsmöglichkeit beschränkt wird und seine damit zugleich berührten Anliegerinteressen bei der planerischen Abwägung notwendigerweise zu berücksichtigen waren (vgl. BVerwG, Beschluss vom 9. Juli 1992, BRS Bd. 54 Nr. 40, Beschluss vom 7. April 1995, BRS Bd. 57 Nr. 44 und Urteil vom 21. Oktober 1999, BRS Bd. 62 Nr. 51).

Ob darüber hinaus eine Antragsbefugnis auch mit Bezug auf den gegen den Bebauungsplan Nr. 34 (Änderung Nr. 1) gerichteten Antrag vorliegt, erscheint demgegenüber fraglich. Bedenken bestehen deshalb, weil es dem Antragsteller wegen der räumlichen Entfernung seines Grundstücks zum Geltungsbereich dieses Plans und der Straßenführung in der Innenstadt durch die darin festgesetzte Fußgängerzone möglicherweise an einer Betroffenheit in einer subjektiven Rechtsposition fehlen könnte. Es spricht nämlich viel dafür, dass er im Fall einer Unwirksamkeit der angefochtenen Änderung des Bebauungsplans Nr. 5 sein Grundstück über die Kornport- bzw. die Clemensstraße (Einmündung G...straße), wie bisher, anfahren kann und auf eine weitere Zufahrt über die im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 34 (1. Änderung) liegende Braugasse nicht angewiesen ist.

2. Letztlich kann der Senat diese Frage aber offen lassen, weil der Normenkontrollantrag, selbst wenn man zugunsten des Antragstellers eine Antragsbefugnis auch bezüglich des zuletzt genannten Plans unterstellt, insgesamt unbegründet ist.

a. Der Bebauungsplan ist zunächst nicht schon deshalb fehlerhaft, weil die Antragsgegnerin – wie der Antragsteller vorträgt – die Voraussetzungen für ein vereinfachtes Verfahren nach § 13 Abs. 1 Satz 1 Alt. 1 Baugesetzbuch – BauGB – zu Unrecht angenommen hat.

Die Anwendbarkeit dieser Bestimmung setzt voraus, dass bei der Änderung oder

Ergänzung eines Bauleitplans die Grundzüge der Planung nicht berührt werden. Darüber hinaus darf die Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung – UVPG –, oder nach Landesrecht unterliegen, nicht vorbereitet oder begründet werden (Nr. 1) und es dürfen keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchst. b) BauGB genannten Schutzgüter bestehen (Nr. 2).

Ob vor diesem Hintergrund die Erweiterung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 5 noch als „Änderung“ bzw. „Ergänzung“ des bisherigen Plans anzusehen ist, bleibt ebenso offen wie die weitere Frage, ob die beide Pläne betreffende Änderung eines verkehrsberuhigten Bereichs in eine Fußgängerzone Grundzüge der Planung berührt. Denn ein etwaiger, sich hieraus ergebender Verfahrensfehler wäre nach § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BauGB unbeachtlich.

Demzufolge ist eine Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften des BauGB für die Rechtswirksamkeit der Satzungen nach dem BauGB nur beachtlich, wenn ein im Einzelnen in § 214 BauGB bezeichneter Fehler vorliegt und dieser Fehler nicht von den sogenannten internen Unbeachtlichkeitsklauseln der vorgenannten Bestimmung erfasst wird. Der Katalog der beachtlichen Verfahrens- und Formvorschriften in Nr. 1 bis 4 des § 214 Abs. 1 Satz 1 BauGB ist abschließend. § 13 Abs. 1 BauGB ist eine Verfahrensvorschrift im Sinne des § 214 Abs. 1 Satz 1 BauGB, ihre Verletzung wird als nicht beachtlich bezeichnet.

Allerdings ist zu berücksichtigen, dass eine zu Unrecht erfolgte Anwendung des vereinfachten Verfahrens zu weiteren Verfahrensfehlern führen kann, deren Beachtlichkeit ihrerseits nach § 214 Abs. 1 Satz 1 BauGB zu beurteilen ist. Dass sie auf eine Verletzung des § 13 BauGB zurückgehen, führt daher nur dann zu ihrer Unbeachtlichkeit, wenn das Gesetz dies – wie in der internen Unbeachtlichkeitsklausel des § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 Hs. 2 BauGB für die Vorschrift über die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung geschehen – bestimmt.

Bei einem unterstellten Fehler im Rahmen der Anwendung des § 13 Abs. 1 BauGB wäre vorliegend an sich die Erstellung eines Umweltberichts gemäß § 2a

Satz 2 Nr. 2 BauGB erforderlich. Als Teil der Begründung (§ 2a Satz 3 BauGB) muss der Umweltbericht außerdem gemäß § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB mit dem Planentwurf öffentlich ausgelegt werden. Gemäß § 9 Abs. 8 BauGB ist die Planbegründung mit den Angaben des § 2a BauGB beizufügen. Da die Antragsgegnerin diesen Verfahrensanforderungen nicht nachgekommen ist, läge an sich ein beachtlicher Verfahrensfehler nach § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BauGB vor; die interne Unbeachtlichkeitsklausel nach dieser Bestimmung kommt wegen völligen Fehlens des Umweltberichts nicht zur Anwendung.

Jedoch ist die interne Unbeachtlichkeitsklausel des § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BauGB entsprechend anzuwenden, wenn die Gemeinde verkannt hat, dass eine Veränderung des sich aus der vorhandenen Eigenart der Umgebung ergebenden Zulässigkeitsmaßstabes eingetreten ist, weil diese Bestimmung ansonsten für die Vorschriften über die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung leer liefe. Das gilt jedoch nur, wenn die Durchführung einer Umweltprüfung nicht gemeinschaftsrechtlich geboten war (vgl. BVerwG, Urteil vom 04. August 2009 – 4 CN 4/08 –, juris).

Hiervon ausgehend liegen keine Anhaltspunkte für eine nach Gemeinschaftsrecht erforderliche Umweltprüfung vor, weil sich durch die Bebauungsplanänderungen keine erheblichen Umweltauswirkungen in den hier maßgeblichen Bereichen herleiten lassen. Insbesondere werden weder Vorhaben der Anlage 1 zum UVPG vorbereitet, noch sind Beeinträchtigungen der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchst. b BauGB genannten Schutzgüter ersichtlich (siehe zu den darin aufgeführten NATURA 2000-Gebieten §§ 31 ff. Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG –). Auch im Übrigen sind auf den Verkehrsflächen keine umweltrelevanten und auf den Änderungen beruhenden Umweltauswirkungen festzustellen.

b. Die angefochtenen Bebauungspläne leiden ferner an keinem aus dem Rechtsstaatsprinzip herleitbaren Verkündungsmangel, weil sie unter Buchst. B auf DIN-Normen und Regelwerke, hier die DIN 1072 und das Arbeitsblatt W 405 des Deutschen Vereins des Gas- und Wasserfaches e.V. (DVGW-Regelwerk), Bezug nehmen, die für die Nutzung der Verkehrsflächen durch die Feuerwehr besondere Vorgaben enthalten. Denn die Antragsgegnerin hat damit lediglich nach anderen

gesetzlichen Vorschriften getroffene Regelungen gemäß § 9 Abs. 6 BauGB nachrichtlich übernommen (siehe auch die Überschrift unter Buchst. B und die ausdrückliche Angabe der vorgenannten Bestimmung des BauGB), ohne dass sich daraus zusätzliche Rechtswirkungen ergeben. Schon aus diesem Grund kann daher kein Veröffentlichungsmangel vorliegen. Davon abgesehen hat die Antragsgegnerin den Publizitätsanforderungen dadurch genügt, dass sie die in Bezug genommenen Vorschriften bei sich zur Einsicht bereithält und im textlichen Teil der Bebauungspläne unter Buchst. B Nr. 1.3 hierauf hingewiesen hat. Ein Vermerk auf der Planurkunde selbst ist nicht notwendig (vgl. BVerwG, Beschluss vom 29. Juli 2010 – 4 BN 21.10 –, juris).

c. Der Antragsgegnerin ist darüber hinaus im Hinblick auf die in die Abwägung einzustellenden Belange kein nach § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, § 2 Abs. 3 BauGB beachtlicher und nach § 215 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB beachtlich gebliebener Ermittlungs- oder Bewertungsfehler unterlaufen.

Dieses nunmehr als Verfahrensnorm ausgestaltete Gebot tritt selbständig vor die (inhaltlichen) Anforderungen an die verhältnismäßige Gewichtung und den gerechten Ausgleich der konkurrierenden Belange gemäß § 1 Abs. 7 BauGB (vgl. OVG RP, Urteile vom 06. Mai 2009 – 1 C 10970/08.OVG –, vom 31. Juli 2008 – 1 C 10193/08.OVG –, vom 18. Juni 2008 – 8 C 10128/08.OVG –, jeweils ESOVGRP). Inhaltlich entspricht § 2 Abs. 3 BauGB der früheren sich aus dem Abwägungsgebot ergebenden Rechtslage, nach der die Berücksichtigung aller bedeutsamen Belange in der Abwägung zunächst deren ordnungsgemäße Ermittlung und zutreffende Bewertung voraussetzt (BVerwG, Urteil vom 09. April 2008 – 4 CN 1/07 –, DVBl. 2008, 859; Gesetzentwurf der Bundesregierung, BT-Drucks. 15/2250, S. 42). Die Bewertung nach dieser Vorschrift bedeutet daher vor dem Hintergrund einer noch vorzunehmenden Abwägungsentscheidung die Feststellung des jeweiligen Gewichts der abwägungserheblichen Belange. Daher sind Art und Ausmaß des Berührtseins des Belangs durch die betreffende Bauleitplanung sowie das Gewicht des jeweiligen Belangs im Verhältnis zu seiner Betroffenheit zu ermitteln und zu bewerten. Ebenso wie dem Abwägungsgebot aus § 1 Abs. 7 BauGB kommt damit bereits den vorgelagerten Ermittlungs- und Bewertungspflichten nach § 2 Abs. 3 BauGB besondere Bedeutung im Rahmen der in-

haltsbestimmenden Funktion der Bauleitplanung im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 Grundgesetz – GG – zu (vgl. BVerfG, Beschluss vom 14. Mai 1985 – 2 BvR 397.82 –, juris).

Den Planaufstellungsunterlagen lässt sich entnehmen, dass die abwägungserheblichen Belange hier ausreichend ermittelt und bewertet worden sind.

Insbesondere hat sich die Antragsgegnerin mit den Verkehrsbeschränkungen und ihre etwaigen Auswirkungen auf die Anlieger und Gewerbetreibenden befasst und deren Bedenken in die Abwägung eingestellt. So wurde bereits am 28. September 2011, also vor Aufstellung der Änderungspläne, im Rahmen einer frühzeitigen Bürgerbeteiligung (vgl. § 3 Abs. 1 BauGB) eine Anliegerversammlung durchgeführt. Anschließend hat die Antragsgegnerin mehrere Planungsvarianten vorgestellt und erörtert. Im Einzelnen handelt es sich dabei um eine Fahrtrichtungsumkehrung von Kornpfortstraße und Entenpfuhl mit Beibehaltung eines „verkehrsberuhigten Bereichs“ (Variante 1), eine kurze Fußgängerzone Entenpfuhl-Süd bis Braugasse (Variante 2) sowie die Kfz-Erschließung des Bereiches „An der Liebfrauenkirche“ mit Aufgabe der Fußgängerzonenregelung in einer Gasse, z.B. Florinspaffengasse (Variante 4). Der Beschlussvorlage für die Sitzung des Fachbereichsausschusses IV, Werksausschuss Koblenz-Touristik, und des Wirtschaftsförderungsausschusses vom 15. November 2011 lässt sich sodann entnehmen, dass mehrere Lösungsansätze verfolgt worden sind, um gerade Härtefällen im gewerblichen Bereich zu begegnen und man teilträumlich eine zweite zusätzliche Lieferzeit in den Nachmittagsstunden zwischen 14:00 Uhr und 17:00 Uhr erwogen hat. Ausweislich der umfangreichen, vom Stadtrat der Antragsgegnerin gebilligten Beschlussvorlage des Amtes für Stadtentwicklung und Bauordnung vom 24. September 2012 wurden schließlich alle vorgetragenen Sondersituationen einzelner Anlieger berücksichtigt und gewichtet. Der Senat hat daher keine Zweifel daran, dass die Antragsgegnerin das Abwägungsmaterial ordnungsgemäß und umfassend zusammengetragen und in seiner Bedeutung erkannt hat.

d. Die Bebauungspläne sind entgegen der Ansicht des Antragstellers im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich. Diese Vorschrift setzt der Bauleitplanung eine erste, wenn auch strikt bindende

Schranke, die lediglich grobe und einigermaßen offensichtliche Missgriffe ausschließt. Sie betrifft die generelle Erforderlichkeit der Planung, nicht Einzelheiten einer konkreten planerischen Lösung, für die das Abwägungsgebot (§§ 1 Abs. 7, 2 Abs. 3 BauGB) maßgeblich ist (BVerwG, Urteil vom 27. März 2013 – 4 CN 6.11 – BauR 2013, 1402 m.w.N.). Was im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB städtebaulich erforderlich ist, bestimmt sich nach der jeweiligen planerischen Konzeption der Gemeinde (BVerwG, Urteil vom 17. September 2003 – 4 C 14.01 – BVerwGE 119, 25, 31). Nicht erforderlich ist demzufolge nur ein Bebauungsplan ohne positive Planungskonzeption, der ersichtlich der Förderung von Zielen dient, für deren Verwirklichung die Planungsinstrumente des Baugesetzbuches nicht bestimmt sind, oder der die Aufgabe der verbindlichen Bauleitplanung nicht zu erfüllen vermag, weil er aus tatsächlichen oder Rechtsgründen auf Dauer oder auf unabsehbare Zeit nicht vollzugsfähig ist (auch BVerwG, Urteil vom 27. März 2013, a.a.O.).

Ein derartiger offensichtlicher planerischer Missgriff liegt nicht vor. Der in den Planbegründungen angegebene Zweck, Ziel sei insbesondere die Verbesserung der Wohn-, Flanier- und Aufenthaltsqualität sowie die Verkehrssicherheit in der Altstadt und damit auch eine Stärkung der dortigen Gewerbebetriebe und ihrer spezifischen Standortqualität, lässt ein vertretbares Konzept für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung in den Plangebieten erkennen. Es gibt weder Anhaltspunkte für einen städtebaulichen Missgriff noch für Umstände, die den Schluss nahelegen, die Planung sei auf den angesprochenen Erwägungen nicht zu verwirklichen. Namentlich existiert kein Verbot, in Fußgängerzonen einen Fahrradverkehr zuzulassen. Die gegenteilige Auffassung des Antragstellers wird durch die von ihm angeführte Entscheidung des VGH Baden-Württemberg (Urteil vom 18. August 1992 – 5 S 1/92 –, juris) nicht gestützt. Das Urteil bezieht sich auf einen nicht vergleichbaren Sachverhalt, der durch die versehentliche bzw. widersprüchliche zeichnerische Festsetzung eines Gehwegs gekennzeichnet war, obwohl laut Planbegründung ein Geh- und Radweg angestrebt war. Auch mit Blick auf die jahreszeitlich beschränkte Befahrung der Fußgängerzonen durch den Altstadt-Express leiden die Pläne nicht an einer mangelnden Vollzugsfähigkeit, da hierdurch die generelle Verwirklichbarkeit der von der Antragsgegnerin verfolgten Ziele auch nicht ansatzweise in Frage gestellt wird.

Schließlich verstoßen die planerischen Festsetzungen nicht gegen die Abwägungspflichten des § 1 Abs. 7 BauGB.

Das in dieser Vorschrift normierte Gebot gerechter Abwägung ist verletzt, wenn eine (sachgerechte) Abwägung überhaupt nicht stattfindet, wenn in die Abwägung an Belangen nicht eingestellt wird, was nach Lage der Dinge eingestellt werden muss; ferner dann, wenn die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belangen verkannt oder wenn ein Ausgleich zwischen ihnen in unverhältnismäßiger Art und Weise vorgenommen worden ist. Innerhalb des so gezogenen Rahmens wird das Abwägungsgebot nicht verletzt, wenn sich die zur Planung berufene Gemeinde in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendigerweise für die Zurückstellung eines anderen entscheidet (vgl. OVG RP, Urteil vom 15. November 2012 – 1 C 10412/12. OVG – m.w.N., ESOVGRP).

Wie oben erwähnt, ist die Antragsgegnerin dem in den vorerwähnten Abwägungsgrundsätzen enthaltenen Gebot der Ermittlung und zutreffenden Bewertung der abwägungserheblichen Belange nachgekommen. Auch im Übrigen ist kein Abwägungsmangel vorhanden.

Dabei ist vorab festzuhalten, dass § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB die Möglichkeit, eine Fußgängerzone festzusetzen, ausdrücklich vorsieht. Danach können in Bebauungsplänen Verkehrsflächen auch mit besonderer Zweckbestimmung ausgewiesen werden, wozu nach der in dieser Bestimmung enthaltenen beispielhaften Aufzählung auch Fußgängerbereiche gehören. Diese Festsetzung bildet – wie die Ausweisung von Verkehrsflächen in Bebauungsplänen generell – die rechtssatzmäßige Grundlage für die in ihrem Vollzug durchzuführenden straßenrechtlichen Widmungs- oder Entwidmungsakte (vgl. BVerwG, Urteil vom 11. November 1974, DVBl. 1975, 492, 493). In ihr drückt sich der für die angestrebte städtebauliche Ordnung des Gebiets maßgebende planerische Wille der Gemeinde verbindlich aus, dem der vollziehende Widmungsakt entsprechen muss.

Dies vorausgeschickt hält die den alleinigen Inhalt der angegriffenen Bebauungspläne bildende Festsetzung eines Fußgängerbereiches die vorgenannten Abwä-

gungsgrundsätze ein. Insbesondere hat die Antragsgegnerin berücksichtigt, dass die Eigentümer und Wohnungsinhaber, wie der Antragsteller sowie die Gewerbebetriebe, auf Liefer- und Anliegerverkehr angewiesen sind. Denn insoweit hat dieser Personenkreis einen Anspruch darauf, dass die öffentlichen Belange, die für eine Änderung der Verkehrsführung streiten, mit ihren Interessen an der Beibehaltung des bisherigen Straßensystems gerecht abgewogen werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 14. Mai 1992 – 4 C 9.89 –, NVwZ 1993, 477, 479). Die Antragsgegnerin hat den daraus erwachsenen Konflikt nicht nur in ihren Abwägungsvorgang eingestellt, sondern auch zulässigerweise überwunden, ohne die rechtlichen Grenzen zu überschreiten, die der planerischen Gestaltungsfreiheit durch das Abwägungsgebot des § 1 Abs. 7 BauGB gesetzt sind. Das folgt sowohl aus den textlichen Regelungen als auch aus den Planbegründungen. Danach beruht die Änderungsplanung auf dem Konzept, zur Erreichung der dargestellten Zielsetzungen ein möglichst hohes Maß an Verkehrsberuhigung unter Wahrung berechtigter Anlieger- und Besucherinteressen zu schaffen. Für die Festsetzung einer Lieferzeit von täglich 5.00 bis 11.00 Uhr war dabei die Überlegung ausschlaggebend, dass dieser sich allgemein auf die Vormittagsstunden konzentriert, nach 11.00 Uhr starke Kundenströme einsetzen und Abweichungen grundsätzlich vermieden werden sollten, weil die Antragsgegnerin befürchtete, dass es ansonsten auch in anderen Fußgängerzonen, wo inhaltsgleiche Regelungen gelten, zu entsprechenden Forderungen kommt, die im Konflikt zur Qualität und Sicherheit des Fußverkehrs stehen könnten. Darüber hinaus hat sich die Antragsgegnerin die von den Anliegern vorgebrachten Bedenken und Anregungen hinreichend abgewogen und sie aus sachgerechten Erwägungen nicht berücksichtigt.

Soweit der Antragsteller anführt, dass die in der Fußgängerzone ansässigen Gewerbebetriebe vorher mittels Liefer- und Kundenfahrzeugen uneingeschränkt erreichbar waren und nunmehr Abwanderungen und erhebliche Umsatzeinbußen festzustellen seien, ist ein Verstoß gegen Artikel 14 GG nicht erkennbar. Gleiches gilt für die Eigentümer oder Mieter von privat genutzten Grundstücken und Wohnungen, die von der Einschränkung des Kraftfahrzeugverkehrs betroffen sind. Das durch Artikel 14 GG gewährleistete Recht auf Anliegergebrauch an öffentlichen Straßen reicht nämlich nur soweit, wie die angemessene Nutzung des Grundeigentums eine Benutzung der Straße erfordert. Angemessen ist nicht schon jede

Nutzung, zu der das Grundeigentum (oder das gleichfalls geschützte Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb) Gelegenheit bietet, sondern ausschließlich das, was aus dem Grundstück und seiner sowohl nach der Rechtslage als auch den tatsächlichen Gegebenheiten prägenden Situation der Umgebung als anerkennenswertes Bedürfnis hervorgeht. Der eigentumsrechtliche Schutz des Anliegers erstreckt sich daher nur auf den erforderlichen Zugang des Grundstücks zur Straße und seine Zugänglichkeit von ihr. Gewährleistet wird nur die Verbindung mit dem öffentlichen Straßennetz überhaupt, nicht dagegen notwendig auch die Erreichbarkeit des Grundstücks mit Kraftfahrzeugen des Eigentümers oder gar jeder Anliegerverkehr. Das Recht auf den sogenannten Anliegergebrauch schützt regelmäßig nicht vor solchen Erschwernissen des Zugangs, die sich aus seiner besonderen Lage ergeben, insbesondere – wie hier – in einer Fußgängerzone im innerstädtischen Ballungsraum (vgl. BVerwG, Urteil vom 8. September 1993 – 11 C 38/92 –, juris; Urteil vom 20. Mai 1987 – 7 C 60.85 –, NJW 1988, 432). Chancen und Verdienstmöglichkeiten sind von Artikel 14 Abs. 1 GG ohnehin nicht erfasst, ebenso wenig folgt daraus eine allgemeine Wertgarantie (BVerfG, Beschluss vom 10. Juni 2009 – 1 BvR 198/08 –, juris; vgl. auch BVerwG, Beschluss vom 11. Mai 1999 – 4 VR 7/99 –, NVwZ 1999, 1341).

Hiernach wird der Anliegergebrauch des Antragstellers und der übrigen Planbetroffenen durch die angefochtenen Änderungen der Bebauungspläne nicht rechtserheblich entzogen oder, was einer Entziehung gleich- oder doch nahekommen könnte, unangemessen verkürzt. Ein Heranfahen an die angrenzenden Grundstücke, etwa zum Zweck der Belieferung mit Versorgungsgütern und Gegenständen des täglichen Bedarfs, ist durch die in die Bebauungspläne aufgenommenen Andienzeiten in ausreichendem Umfang gewährleistet. Vor allem brauchte die Antragsgegnerin der Anregung von einzelnen Anliegern, am Nachmittag noch eine zweite Andienzeit festzusetzen, im Rahmen der getroffenen Abwägung nicht zu folgen. Vielmehr sind die von ihr angegebenen Gründe für den Verzicht auf umfanglichere Lieferzeiten – Gewährleistung einer einheitlichen Regelung mit anderen Fußgängerzonen und Dichte des Fußgängerverkehrs in den Geltungsbereichen der Bebauungspläne auch in den Nachmittags- und Abendstunden – vertretbar. Zwar hat dies für die Anlieger durchaus die vom Antragsteller im Einzelnen aufgezählten Beschränkungen der Erreichbarkeit ihrer Wohnungen und Betriebe

durch Fahrzeuge zur Folge, die Aufrechterhaltung oder Schaffung einer „optimalen“ Verkehrsanbindung ist jedoch vom gesteigerten Anliegergebrauch nicht geschützt. Durch die Einschränkung der Zufahrtsmöglichkeiten konkretisiert sich die durch die Grundstückssituation und die Lage in einer vielbesuchten Innenstadt bestehende Vorbelastung, aufgrund deren bei einer Änderung der städtebaulichen Zielvorstellungen sowie beim Auftreten neuer Verhältnisse mit derartigen Änderungen gerechnet werden musste.

Soweit der Antragsteller behauptet, Besucher der Liebfrauenkirche hätten wegen fehlender Parkgelegenheiten erhebliche Einschränkungen hinzunehmen, ist diesem Vorbringen zusätzlich entgegenzuhalten, dass sich nach einer Auskunft der Antragsgegnerin beim zuständigen Pfarrbüro die Zahl der Gottesdienstbesucher im Anschluss an eine Umgewöhnungsphase normalisiert hat, insofern ausreichende Parkplätze in der Nähe vorgehalten werden und es der Kirchengemeinde als Stellplatzzinhaber möglich ist, einzelne Stellplätze im Rahmen freier Kapazitäten auch außerhalb der Lieferzeiten zu vergeben. Hinzu kommt, dass in der Regel sechs von sieben Gottesdiensten innerhalb des Lieferzeitfensters liegen.

Dass eine Reihe von Grundstücken – etwa in der Fußgängerzone Löhrstraße – über eine rückwärtige Kfz-Anbindung verfügen und damit auch zwischen 11.00 und 5.00 Uhr angefahren werden können, ist unerheblich. Denn dieser Lagevorteil hat nicht zur Folge, dass erweiterte Anfahrmöglichkeiten für sämtliche Innenstadtgrundstücke geschaffen oder erhalten bleiben müssen, die aufgrund ihrer eigenen Lage nicht über den Vorteil einer zweiten Erschließungsanlage verfügen. Darüber hinaus weist die Antragsgegnerin in diesem Zusammenhang zutreffend darauf hin, dass in der Löhrstraße eine rückwärtige Anbindung der Grundstücke ebenfalls nicht durchweg gegeben ist und in anderen Fußgängerzonen ohne zusätzliche Erschließungsstraßen, wie in der Markt- und Firmungsstraße, ebenfalls oft Fußwegentfernungen von über 80 Metern zur nächsten, ganztagig bestehenden Haltemöglichkeit von Kraftfahrzeugen existieren.

Davon abgesehen hat die Antragsgegnerin im Hinblick auf etwaige Nachteile für Gewerbebetriebe nachvollziehbar darauf hingewiesen, dass es nach dem am 13. November in ihrem Wirtschaftsförderungsausschuss vorgestellten Bericht „Leer-

standsmanagement Koblenz-Stadtmarketing GmbH“ in den vergangenen Jahren immer zu starken Schwankungen beim Umfang der Leerstände gekommen sei. Diese hätten 2013 in der gesamten Innenstadt (mit Fußgängerzonen-Erweiterung) gegenüber 2012 (ohne Erweiterung) sogar abgenommen. Festzustellen seien 2013 insgesamt 27 Leerstände gegenüber durchschnittlich 37 bezogen auf den Zeitraum 2001 bis 2013. In den Straßen, die an die hier streitgegenständlichen Bebauungspläne angrenzten, seien ausweislich einer am 14. November 2014 durchgeführten Leerstandskartierung nur vier Ladenlokale in den Erdgeschossen nicht belegt. Davon zeichne sich bei zwei Betriebsräumen eine Nachfolgenutzung für 2015 konkret ab. Hinzu kommt, dass nach einem im Juni 2009 erstellten Gutachten zur Entwicklung in dem zentralen Versorgungsbereich der Koblenzer „Innenstadt“ (B..., G...) unter Zugrundelegung des damaligen Anteils von sieben Prozent der leerstehenden Geschäfte von einer sogenannten „Fluktuationsreserve“ gesprochen wurde, aus dem sich kein Handlungsbedarf ableite. Die gegenwärtige Situation in den vorliegend in Rede stehenden Bereichen liefert daher erst recht keine aufschlussreiche Erkenntnis über einen inhaltlichen Zusammenhang zwischen der Einführung der Fußgängerzonenregelung und den Leerständen. Auch hat die Einwohnerzahl in den neuen Fußgängerzonen von 2010 (498) über 2011 (516) und 2012 (515) bis 2013 (539) kontinuierlich zugenommen.

Dass Kunden der einzelnen Betriebe bislang auch mit Pkws bis zu den Geschäften fahren konnten, stellt nach den oben dargestellten Kriterien eine bloße, durch Artikel 14 Abs. 1 GG nicht geschützte tatsächliche Gegebenheit dar. Der vom Antragsteller in den Raum gestellte Umsatzverlust von bis zu 30 Prozent ist unabhängig davon rein spekulativ und als Folge des Wegfalls von Parkmöglichkeiten nicht substantiiert belegt. Dies gilt umso mehr, als – wie gerichtsbekannt – schon vor der Einrichtung der Fußgängerbereiche viele Koblenzer sowie ortskundige und ortsfremde Verkehrsteilnehmer darauf angewiesen waren, einen Parkplatz anderswo zu suchen und zu finden, wenn sie Geschäfte in den von den Planänderungen betroffenen Bereichen aufgesucht haben. Der befürchtete Kundenrückgang wäre auch deshalb nicht geeignet, im Rahmen der Abwägung einen entgegenstehenden Belang zu begründen.

Eine unzumutbare Belastung für ältere Menschen sowie solchen, deren Mobilität

eingeschränkt ist, kann ebenfalls nicht festgestellt werden. Die Antragsgegnerin hat die Belange dieser Personen ebenfalls in einen sachgerechten Ausgleich zu den anderen, in die Abwägung eingestellten Belangen gebracht und die Festsetzungen mit ihrem Behindertenbeauftragten abgestimmt. Dabei durfte in den Blick genommen werden, dass mit dem grundsätzlichen Ausschluss von haltenden oder parkenden Kraftfahrzeugen ab 11.00 Uhr eine Verbesserung der Bedingungen für Geh- und Sehbehinderte verbunden ist und diese in den umliegenden Bereichen an vielen Stellen bevorzugt und gebührenfrei parken dürfen. Auch hat die Antragsgegnerin in nicht zu beanstandender Weise ausgeführt, dass der durch die Fußgängerzonen erschlossene Bereich nirgendwo weiter als 160 Meter von einer befahrbaren Straße entfernt liege, was einem Fußweg von einer bis zwei Minuten entspreche. Der Antragsteller selbst verfügt über einen eigenen Stellplatz im Garagenhof am nahe zu seinem Anwesen gelegenen Engelsgässchen, so dass nicht ersichtlich ist, dass im Bebauungsplan Nr. 5 eine weitergehende Regelung zu seinen Gunsten hätte getroffen werden müssen.

Soweit der Antragsteller auf besondere Situationen für einzelne Anlieger hinweist, die sich aus den seiner Auffassung nach zu restriktiven Anlieferungszeiten ergeben, und darüber hinaus den Betrieb des Altstadt-Expresses entgegen den Textfestsetzungen in den Bebauungsplänen beanstandet, ergibt sich aus den allgemeinen Abwägungsgrundsätzen auch unter Berücksichtigung des Gebots der planerischen Konfliktbewältigung keine andere Beurteilung.

Grundsätzlich ist zwar davon auszugehen, dass jeder Bebauungsplan die von ihm geschaffenen oder ihm sonst zurechenbaren Konflikte selbst zu lösen hat und diese nicht zu Lasten Betroffener offen bleiben dürfen, dies schließt jedoch eine Verlagerung von Problemlösungen aus dem Bauleitplanverfahren auf nachfolgendes Verwaltungshandeln nicht zwingend aus. Von einer abschließenden Konfliktbewältigung im Bebauungsplan darf ein Satzungsgeber vielmehr Abstand nehmen, wenn die Durchführung der als notwendig erkannten Konfliktlösungsmaßnahmen außerhalb des Planungsverfahrens auf der Stufe der Verwirklichung der Planung sichergestellt ist. Die Grenzen zulässiger Konfliktverlagerung sind dann überschritten, falls bereits im Planungsstadium absehbar ist, dass sich der offen gelassene Interessenkonflikt auch in einem nachfolgenden Verfahren nicht sachgerecht lösen

lassen wird (vgl. OVG RP, Urteil vom 22. Januar 2004 – 1 C 11444/03.OVG – betreffend den Bebauungsplan Nr. 182 „Schlossstraße, Teilabschnitt zwischen Viktoriastraße und Casinostraße“ der Antragsgegnerin).

Hiervon ausgehend durfte die Antragsgegnerin beispielsweise einzelnen Betrieben, die auf eine Zufahrt mit Fahrzeugen außerhalb der festgesetzten Andienzeiten aufgrund ihrer Betriebsstruktur angewiesen sind, wie die Firma „K...-B...“ für die Betriebssparten Backstube und Catering, eine Genehmigung für Firmenfahrzeuge in einem nachfolgenden Verwaltungsverfahren erteilen. Gleiches gilt für die Erteilung von Einfahrtberechtigungen für den Ärztenotdienst Koblenz e.V. und Taxi- und Funkmietwagenunternehmen, wovon gerade Senioren oder Menschen mit körperlichen Einschränkungen profitieren, sowie für Handwerker-einsätze und den Altstadt-Express. Insofern hat die Antragsgegnerin in ihrer Abwägung ausdrücklich darauf verwiesen, dass die Geschäftsinhaber im dortigen Umfeld diesen Verkehr durch die Fußgängerzonen begrüßten und in besonderen Einzelfällen eine befristete Ausnahmegenehmigung nach § 46 Straßenverkehrsordnung – StVO – in Betracht komme, im Bebauungsplanverfahren einer solchen Entscheidung allerdings nicht vorgegriffen werden könne.

Dass Ausnahmegenehmigungen nach § 46 StVO, die von der Antragsgegnerin wohl in sämtlichen der vorgenannten Einzelfälle bereits erlassen worden sind, rechtlich nicht zulässig sein dürften, ist unbeachtlich. Bedenken bestehen deswegen, weil die Straßenverkehrsbehörden straßenverkehrsrechtliche Regelungen nur innerhalb des durch die Straßenwidmung zugelassenen Rahmens treffen dürfen, und das Straßenverkehrsrecht daher nicht zu Verkehrsmaßnahmen berechtigt, die über Inhalt und Umfang des straßenrechtlichen Widmungsrechts hinausgehen (vgl. BVerwG, Urteile vom 26. Juni 1981 – 7 C 27/79 –, NJW 1982, 840 ff, und vom 8. September 1993 – 11 C 38/92 –, juris). So verhält es sich hier. Die wohl auf einer irrtümlichen Bewertung beruhende rechtliche Einordnung der Antragsgegnerin ist jedoch unschädlich, da sie nicht daran gehindert ist, in den vorstehend beschriebenen Fallgruppen eine straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis gemäß § 41 Landesstraßengesetz – LStrG – zu erteilen, wovon angesichts der bisherigen Verwaltungspraxis bei der Erteilung von zulässigen, den Widmungszweck nicht in Frage stellenden Verwaltungsakte auszugehen ist.

Eine Gefährdung von Fußgängern durch den Altstadt-Express und die uneingeschränkte Zulassung des Fahrradverkehrs ist gleichfalls nicht gegeben. Die Antragsgegnerin hat sich bei ihrer Abwägung von der Überlegung leiten lassen, dass Fahrrad- und Fußverkehr auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche nur dann miteinander vereinbar ist, wenn der Fahrradverkehr langsam und rücksichtsvoll fährt. Unter Berücksichtigung der Erkenntnisse ihres Radverkehrsbeauftragten und der Straßenverkehrsbehörde ist sie dabei zu dem Ergebnis gekommen, dass eine Freigabe – im Gegensatz etwa zur Löhrrstraße – gerechtfertigt sei und es zur Förderung des Radverkehrs und der Erreichbarkeit der innerstädtischen Geschäfte und Dienstleistungseinrichtungen bei der bisherigen Regelung verbleiben soll. Diese Abwägung begegnet keinen rechtlichen Zweifeln. Dafür spricht auch, dass die Polizeiinspektion Koblenz 2010 im Bereich der jetzigen Fußgängerzonen drei Unfälle zwischen Pkw und Fußgängern aufgenommen hatte, bei denen diese jeweils leicht verletzt worden und verantwortliche Verursacher die Pkw-Fahrer gewesen waren. Im langjährigen Mittel zwischen 2007 und 2012 kam es zu etwa zehn Unfällen pro Jahr, vorwiegend mit dem amtlichen Unfalltyp 5 („durch ruhenden Verkehr“); im November und Dezember 2012 – als die Fußgängerzone eingerichtet wurde – ist kein Unfall registriert worden. Dafür, dass Fahrräder oder der Altstadt-Express die Sicherheit des Fußgängerverkehrs in erheblicher Weise beeinträchtigen könnten, gibt es mithin keine Tatsachengrundlage.

Nicht überzeugend ist weiterhin die Rüge, die von der Antragsgegnerin getroffenen Regelungen für Sicherheitsdienste, Geldtransporter, Bestatter, Seelsorger und Aufzugsfirmen, deren Fahrzeuge die Fußgängerbereiche außerhalb der Antriebszeiten befahren und in ihnen längere Zeit parken würden, seien nicht nachzuvollziehen. Die Antragsgegnerin hat hierzu ausgeführt, dass tatsächlich keiner der vorstehend angeführten Dienstleister Chipkarten bzw. Ausnahmegenehmigungen erhalten hat.

Dass die Beschränkung des Kraftfahrzeugverkehrs auf die Vormittagsstunden deshalb fehlerhaft abgewogen sein könnte, weil nunmehr eine zunehmende Immissionsbelastung durch den Lieferverkehr zwischen 5.00 und 11.00 Uhr erfolge und damit eine verkürzte Nachtruhe für den Antragsteller und seine Familie zwi-

schen 5.00 und 6.00 Uhr einhergehe, lässt sich nicht feststellen. Die Antragsgegnerin hat hierzu plausibel dargelegt, dass der Straßenverkehrslärm zu jeder Tages- und Nachtzeit, vor allem auch innerhalb des Lieferzeitfensters, im Vergleich zur früheren Situation weitaus geringer ausfalle. Auch für den Senat erscheint es naheliegend, dass mit dem Wegfall der durchfahrenden Kraftfahrzeuge eine deutliche Verbesserung der Lärmwerte festzustellen ist, ohne dass es einer weiteren Aufklärung durch ein Sachverständigengutachten bedarf. Denn die bisher festgestellten Belastungsspitzen von ca. 80 Pkw pro Stunde (Angaben für den Bereich der Straße „An der Liebfrauenkirche“) entfallen nach Einführung der Fußgängerzonen völlig. Hinzu kommt, dass nach den unwidersprochen gebliebenen Erkenntnissen der Antragsgegnerin bereits vor Ausweisung der Fußgängerbereiche ein Großteil des Lieferverkehrs im derzeitigen Lieferzeitfenster festzustellen war und die erste Lieferverkehrsstunde zwischen 5.00 und 6.00 Uhr angesichts der lokalen Gewerbestruktur (sehr geringer Filialistenanteil) weiterhin nur eine sehr untergeordnete Rolle einnimmt. Dass es überdies zu ins Gewicht fallenden Geruchsbelästigungen durch die in die Fußgängerzone einfahrenden Fahrzeuge kommen könnte, wie der Antragsteller meint, schließt der Senat aus.

Eine vermehrte Fußgängerfrequenz als solche führt nach dem weitgehenden Wegfall des Kraftfahrzeugverkehrs mit seinen Begleiterscheinungen (Hupen, Türenschlagen, lautes Musikhören) auch keineswegs zu einer Lärmzunahme, da das „Gehen“, worauf die Antragsgegnerin zutreffend abstellt, im Vergleich zu deutlich lauterer Kfz-Fahrten eine sehr leise Fortbewegungsart ist. Eine Ausweitung der jährlich acht im Altstadtbereich genehmigten Veranstaltungen (Rosenmontag, „Koblenz blüht“, Altstadtfest, Gauklerfest, Schängelmarkt, „Koblenz klingt“ und Weihnachtsmarkt) wird von der Antragsgegnerin nicht geplant. Derartige Ereignisse werden im Übrigen durch behördliche Erlaubnisse zugelassen, die ggf. selbstständig anfechtbar sind, und beruhen nicht auf den Bebauungsplanfestsetzungen. Mit seinem Einwand, innerhalb der Fußgängerzonen komme es zu Ruhestörungen und Pöbeleien von Fußgängern, die außerdem ihren Unrat auf den Straßen entsorgten und sich rechtswidrig in seinem Eingangsbereich aufhielten, vermag der Antragsteller ebenfalls nicht durchzudringen. Nicht hinreichend belegt ist schon, ob derartige Erscheinungen überhaupt auf das Inkrafttreten der angefochtenen Planänderungen zurückzuführen sind bzw. sich seitdem verstärkt haben. Unab-

hängig davon genügt es, wenn im Einzelfall geeignete polizeiliche oder ordnungsrechtliche Maßnahmen ergriffen werden. Dies gilt auch für das behauptete regelwidrige Parken an der Zufahrt zwischen Pfulgasse/Zentralplatz/Clemens-straße (Ampelanlage) und der Polleranlage G...straße sowie das straßenverkehrswidrige Einfahren von einzelnen Kraftfahrzeugen und Motorrädern. In den vom Antragsteller befürchteten Hochwassersituationen können temporäre straßen- oder straßenverkehrsrechtliche Anordnungen getroffen werden.

Nach allem war der Normenkontrollantrag mit der Kostenfolge aus § 154 Abs. 1 VwGO abzulehnen.

Die Entscheidung hinsichtlich der vorläufigen Vollstreckbarkeit des Urteils wegen der Kosten beruht auf § 167 VwGO i.V.m. § 708 Nr. 11, 711 ZPO.

Die Revision ist nicht zuzulassen, da Gründe der in § 132 Abs. 2 VwGO genannten Art nicht vorliegen.

## **Rechtsmittelbelehrung**

...

## **Beschluss**

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 30.000,00 Euro festgesetzt (§ 52 Abs. 1 GKG).