

| | | | |
|----------------------------|--|----------------|--|
| Gericht: | Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg 9. Senat | Quelle: |  |
| Entscheidungsdatum: | 10.08.2016 | Normen: | § 47 VwGO, § 1 Abs 7 BauGB, § 2 Abs 3 BauGB, § 214 Abs 1 S 1 Nr 1 BauGB, § 214 Abs 3 S 2 BauGB, § 215 BauGB, Art 14 GG |
| Aktenzeichen: | OVG 9 A 4.15 | | |
| Dokumenttyp: | Urteil | | |

Fehlerhaftigkeit einer Abwägungsentscheidung durch verfrühte Festlegung

Tenor

Der Bebauungsplan „Westseite Bahnhofplatz“ der Stadt B..., beschlossen am 25. November 2010, bekannt gemacht im Amtsblatt für die Stadt B... Nr. 6/2011 vom 10. Juni 2011, ist unwirksam.

Die Antragsgegnerin trägt die Kosten des Verfahrens.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Die Antragsgegnerin darf die Vollstreckung gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des beizutreibenden Betrages abwenden, wenn nicht der Antragsteller vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des beizutreibenden Betrages leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

- 1 Dem Antragsteller gehören drei aneinander angrenzende Flurstücke (... , ... und ..., Flur ..., Gemarkung B...), die im Gebiet der Antragsgegnerin und zugleich im dortigen Sanierungsgebiet „Gründerzeitring“ liegen. Die als ein Buchgrundstück zusammengefassten Flurstücke ... und ... (B...) sind, dem Platz zugewandt, mit einem mehrgeschossigen Geschäftshaus bebaut und grenzen an ihrer Ostseite mit der zum Grundstück gehörenden Freifläche an die westliche Seite des Bahnhofplatzes. Das Geschäftshaus ist an zwei Gaststättenbetriebe (P..., C...), sonstiges Gewerbe und ein Büro vermietet; die ca. 3,50 m breite Freifläche wird von den Betreibern der Gaststätten für die Außenbewirtung der Gäste genutzt. Das 1.454 m² große unbebaute Flurstück ... (postalisch: B...) hat der Antragsteller 1997 hinzu erworben. Es grenzt rückseitig im Südosten an seine Flurstücke ... und ..., im Süden an das mit einem in einfacher Bauweise errichteten städtischen Parkhaus („Parkpalette“) bebaute Flurstück Die Parkpalette erstreckt sich nach Süden weiter auf das Flurstück ... und bietet ca. 175 Stellplätze für den Park- & Ride-Verkehr, die im Zeitpunkt der Planung kostenfrei waren. Das Flurstück ... grenzt im Norden an die zum Bahnhofplatz führende B.... Der Antragsteller nutzt einen großen Teil des Flurstücks ... für insgesamt 26 Kraftfahrzeugstellplätze, von denen 18 notwendige Stellplätze für die Nutzung des Grundstücks B... grundbuchlich gesichert vorgehalten werden. Der Antragsteller überlegte namentlich im Jahr 2010, auf dem Flurstück ... Senioren- und Behindertenwohnungen bzw. ein Gesundheitszentrum zu errichten; dies wurde bislang nicht umgesetzt. Zudem äußerten der Antragsteller Verkaufsabsichten und die Antragsgegnerin Kaufabsichten. An der Südseite des Bahnhofplatzes befindet sich das Gebäude des Fern- und S-Bahnhofs B.... Südlich der Bahnhofgebäude und der dortigen Gleise befinden sich größere unbebaute Flächen bis hin zu den Wegen „S...“ und „N...“, die z.T. zum „wildem“ Parken genutzt werden. Südöstlich des Bahnhofplatzes wurde in den Jahren „nach der Wende“ ein Omnibusbahnhof sowie – östlich - ein Einkaufszentrum (Bahnhofs-Passagen) mit zahlreichen umgebenden Flächen für Stellplätze errichtet. Seit einer Umgestaltung des Bahnhofplatzes, die im Zuge eines 2006/2007 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs (Werkstattverfahren) in den Jahren 2008 bis 2010 ohne Bebauungsplan vorgenommen worden ist, befinden sich - um ein auf dem Platz stehendes Gebäude

herum - in seinem mittleren und östlichen Bereich für Kraftfahrzeuge befahrbare Flächen, einschließlich einer Bushaltestelle sowie Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder. Der Platz ist ferner für Fahrzeuge - im Norden - an die Breitscheidstraße, - im Süden - an die Gebiete südlich der Bahngleise mit Kleingärten, Wochenendhäusern sowie ohne Bebauung und - im Osten - an den Busbahnhof und das Einkaufszentrum angebunden. Der westliche Bereich des Bahnhofsplatzes ist dem Fußgängerverkehr vorbehalten mit Ausnahme eines Streifens auf dem Flurstück ... (jetzt: ...), der vom befahrbaren Teil des Bahnhofsplatzes nach Westen zum Parkhaus auf den Flurstücken ... und verläuft und auf dem sich Fußgängerverkehr, insbesondere vom und zum Bahnhof, und der Pkw-Verkehr vom/zum Parkhaus überschneiden.

...

- 2 Am 29. November 2007 beschloss die Stadtverordnetenversammlung der Antragsgegnerin die Aufstellung eines Bebauungsplans der Innenentwicklung „Westseite Bahnhofplatz“ im beschleunigten Verfahren; das Plangebiet sollte ca. 9.000 m² umfassen. Als generelle Ziele des Planes wurden genannt: Sicherung eines unbebauten Grundstücks (B...) für die zukünftige Erschließung der P&R-Parkeinrichtung und Schaffung weiterer Pkw- und Fahrradstellplätze. Die Zu- und Ausfahrt zu bzw. von der Parkpalette über den Bahnhofplatz sollte geschlossen und neu auf das Grundstück B... verlegt werden. Der Aufstellungsbeschluss wurde am 20. Dezember 2007 im Amtsblatt für die Stadt B... veröffentlicht.
- 3 Bereits mit Schreiben vom 3. Juli 2008 nahm der Antragsteller Stellung gegen das Planvorhaben. Er führte unter anderem aus, die Planung genüge nicht den Anforderungen, die sich aus dem Abwägungsgebot des § 1 Abs. 7 BauGB ergäben. In die Eigentumsbelange des Antragstellers, namentlich die Privatnützigkeit seines Grundstücks B... würde eingegriffen; rechtfertigende Gründe seien nicht ersichtlich.
- 4 Der Bebauungsplanentwurf (Stand: März 2009) sah u.a. vor, dass der Bereich des vorhandenen städtischen Parkhauses für diesen Zweck festgesetzt werden solle und im Südosten des Plangebiets ein Fahrradparkhaus errichtet werden könne. Der südliche Bereich des Flurstück ... zusammen mit einem westlichen Teil des Flurstücks ... (insgesamt 800 m² Grundfläche) sollte als Fläche für ein weiteres Parkhaus festgesetzt werden; dies sollte eine Erweiterung der Stellplatzkapazität im Plangebiet um ca. 60 Stellplätze erbringen. Nach dem Entwurf sollte die bisher den Fußgängerbereich querende Zufahrt zum städtischen Parkhaus im Südwesten des Flurstücks ... (jetzt:) geschlossen und zu einem Bereich ausschließlich für Fußgänger umgewandelt werden. Die Zufahrt und Ausfahrt auch dieses Parkhauses sollte künftig von und zu der B... erfolgen, und zwar in einem in der westlichen Hälfte des Flurstücks ... vorzuhaltenden Streifen. Die Verlegung der Zu- und Ausfahrt sollte der Verkehrssicherung auf dem Bahnhofplatz und Barrierefreiheit durch vollständige Entflechtung von Fußgänger- und Fahrverkehr dienen. Das sollte damit einher gehen, dass der bisher westlich des Flurstücks ... (nahe der Einmündung der G...) bestehende Fußgängerüberweg über die B... nach Osten an die Ecke zum Bahnhofplatz verlegt würde, so dass weniger Fußgänger auf dem Weg vom und zum Bahnhof die südliche B... einschließlich den Bereich vor dem Flurstück ... nutzen würden. Für den nördlichen Teil des Flurstücks ... entlang der B... sah der Planentwurf eine dreigeschossige Bebauung mit einer Festsetzung als „Parkhaus/Geschäftshaus“ vor, wobei diese Bebauung eine Durchfahrt zum städtischen Parkhaus ermöglichen sollte. Durch den Plan solle verhindert werden, dass „auf der Grundlage bestehender Baurechte gemäß § 34 BauGB“ die Lücke auf dem Flurstück ... ohne die Gewährung einer Durchfahrt geschlossen würde bzw. die auf dem Grundstück zu befriedigenden Stellplatzforderungen nach einem solchen Lückenschuss keinen Raum mehr für öffentliche Nutzungsansprüche ließen. Die ca. 3,50 m breite Freifläche an der Ostseite der Flurstücke ... und ... sollte als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Fußgängerbereich) festgesetzt werden. Die Flurstücke ... und ... sollten als Kerngebiete (MK1 und MK2) festgesetzt werden; darin sollten u.a. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Einzelhandelsbetriebe, Betriebe des Beherbergungsgewerbes und sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe, indessen keine Wohnungen (mit Ausnahme von Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter) zulässig sein.
- 5 Am 28. Mai 2009 beschloss die Stadtverordnetenversammlung die Offenlegung des Planentwurfs und führte unter anderem aus, dass die Planung zur Umgestaltung des Bahnhofsplatzes zur Umsetzung des Siegerentwurfs des städtebaulichen Wettbewerbs die

Inanspruchnahme des unbebauten Grundstücks B... als Zufahrt zur bestehenden bzw. zur zukünftig zu erweiternden Parkpalette vorsehe. Die jetzige Zufahrt müsse aus Verkehrssicherheitsgründen zwingend aufgegeben werden, da durch die erforderliche Neuordnung der Verkehrsarten diese Fläche den Fußgängern vorbehalten werden solle.

- 6 Der Entwurf wurde nach Bekanntmachung der Auslegung am 15. Juni 2009 vom 29. Juni 2009 bis 31. Juli 2009 ausgelegt.
- 7 Hierauf hat der Antragsteller Stellung genommen und u.a. eingewandt, dass er in seinen Eigentumsrechten massiv behindert werde, wenn mit dem Bebauungsplan die Lösung städtischer Verkehrsprobleme von öffentlichen Flächen in den Bereich privater Flächen verschoben würden; die Antragsgegnerin habe bereits bei der Formulierung der Planungsziele und der Festlegung des Plangebiets gegen das Abwägungsgebot des Baugesetzbuchs verstoßen. Dem Antragsteller werde die Privatnützigkeit am Flurstück ... sowie an einem Teil des Flurstücks ... weitestgehend entzogen, ohne dass die Interessen des Antragstellers mit hinreichendem Gewicht in die Abwägung eingestellt worden wären. Der Stadt sei bekannt, dass der Antragsteller nicht bereit sei, auf seinem Grundstück ein Parkhaus zu errichten bzw. zu betreiben. Die Planung diene ersichtlich in unzulässiger Weise dazu, den Antragsteller zum Verkauf seines Grundstücks zu bewegen, ohne dass aus der Begründung des Bebauungsplans vorgehe, dass die Stadt bereit und in der Lage wäre, das Grundstück zu übernehmen und den Antragsteller für seinen Wertverlust zu entschädigen. Nach dem Grundsatz der planerischen Konfliktbewältigung habe die angestrebte Trennung von Fahr- und Fußgängerverkehr nur auf der Grundlage eines zusammenhängenden Bebauungsplanes erfolgen dürfen; hier sei ein einheitliches Plangebiet künstlich aufgespalten worden, die wesentlichen verkehrlichen Probleme, wie z.B. ein Rückstau auf der B..., seien nicht erkannt und nicht gelöst worden. Die Antragstellerin werde in der Wahrnehmung ihrer Rechte erheblich beeinträchtigt, wenn der eigentliche Bahnhofplatz überhaupt nicht durch einen Bebauungsplan beplant werde, und sie deswegen Einwendungen gegen die weit reichende Umgestaltung des Bahnhofplatzes insoweit nicht erheben könne. Der Wegfall der bisherigen Zuwegung sei für die Trennung von Fußgänger- und Kraftfahrverkehr weder geeignet noch erforderlich. Durch die Festlegung des besonderen Nutzungszwecks "Parkhaus" sowie die Belastung seines Grundstücks mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten werde der Antragsteller in seinen Eigentumsrechten unangemessen eingeschränkt. Soweit in der Planbegründung angeführt werde, dass die Fußgänger über einen neu zu schaffenden Fußgängerüberweg auf die nördliche Seite der B... gelenkt würden und hierdurch eine Kollision mit dem Kraftfahrverkehr vom Grundstück des Antragstellers verhindert werden solle, sei dies nicht mehr als eine bloße Annahme; insbesondere lasse sich nicht erkennen, ob hierzu ein verkehrstechnisches Sachverständigengutachten eingeholt worden sei. Wenn auf dem Grundstück des Antragstellers die neue Zufahrt errichtet würde, sei mit Rückstau auf der B... zu rechnen, umso mehr als der Planentwurf die Vergrößerung des Parkhauses vorsehe. Daraus würden sich auch gefahrenträchtige Kollisionen von Fußgänger- und Kraftverkehr ergeben. Aus dem Plan sei auch nicht zu entnehmen, ob und gegebenenfalls welche Alternativen der gewählten Festsetzungen im Rahmen der Planaufstellung von der Stadt erwogen worden seien. Insbesondere fehle es an einer Aussage dazu, ob es möglich gewesen wäre, den verkehrsberuhigten Bereich in den östlichen Teil des Bahnhofplatzes zu verlegen und im westlichen Teil den Verkehr zu bündeln. Die Beschränkung des Eigentumsrechts stehe außer Verhältnis zum angestrebten Ziel der Planung. Gemäß § 34 BauGB sei bislang sowohl straßenseitig als auch rückwärtig eine dreigeschossige Bebauung zuzüglich Dachgeschoss zu Wohnzwecken zulässig, während künftig im Wesentlichen nur noch die Bebauung mit einem den öffentlichen Parkverkehr deckenden Parkhaus zulässig sei. Es sei auch nicht klar, wie ein privates Parkhaus in Konkurrenz zu dem städtischen Parkhaus zumindest kostendeckend betrieben werden könne. Durch diese Planung riskiere die Stadt, dass der Antragsteller sein Grundstück weder mit einem Parkhaus bebaue noch verkaufe, so dass es an dieser Stelle auf Dauer zu einem städtebaulichen Missstand komme. Aus der Planbegründung sei auch nicht ersichtlich, dass sich die Stadt mit der möglicherweise entstehenden Notwendigkeit auseinandergesetzt habe, das Grundstück zu erwerben bzw. zu enteignen. Hinsichtlich des Grundstücks B... sei nicht nachvollziehbar, und beschränke die Eigentümerbefugnisse des Antragstellers unverhältnismäßig, dass ein Kerngebiet festgesetzt werden solle, in dem jegliche Wohnnutzung mit Ausnahme von Betriebswohnungen ausgeschlossen sein solle; städtebaulich spreche mehr dafür, an dieser Stelle ein Mischgebiet vorzusehen. Für die Festsetzung einer Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ vor dem Grundstück B... fehle es an jeglichem Versuch, die

Erforderlichkeit in der Planbegründung zu erläutern. Für die in der Planbegründung genannten Planziele sei diese Ausweisung als Fußgängerbereich ohne Relevanz und daher nicht geeignet. Der Bahnhofplatz selbst weise eine hinreichende Größe auf, so dass diese Ausweisung auf die private Freifläche nicht erforderlich sei, zumal die Außenfläche ganz erheblich zur Attraktivität und Wirtschaftlichkeit der vom Antragsteller vermieteten beiden Gaststätten beitrage.

- 8 Träger öffentlicher Belange wurden im November 2009 und Januar 2010 zwecks Stellungnahme angeschrieben und nahmen Stellung.
- 9 Am 25. November 2010 beschloss die Stadtverordnetenversammlung über Einwendungen u.a. des Antragstellers und stimmte jeweils einem Abwägungsvorschlag zu, der den mit dem Vorschlag angeführten Einwendungen des Antragstellers nicht folgte. Im Abwägungsprotokoll wurde u.a. ausgeführt, dass die Planungsziele für die Teilräume des Untersuchungsgebietes im Ergebnis eines „mehrstufigen öffentlichen Verfahrens, insbesondere des Werkstattverfahrens zum Bahnhof/Bahnhofsumfeld und des städtebaulichen Wettbewerbs zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes“ formuliert worden seien. Alle Verfahren seien unter Einbeziehung einer breiten Öffentlichkeit durchgeführt worden; in ihrem Ergebnis seien die Planungsziele für die Teilräume des Untersuchungsgebietes formuliert worden. Ebenfalls am 25. November 2010 beschloss die Stadtverordnetenversammlung den Bebauungsplan und entschied sich dabei nach der Begründung des Bebauungsplans für die Bevorzugung der – ihrer Ansicht nach – durch umfassende Voruntersuchungen gestützten kommunalen Ziele des Verkehrs vor den privaten Eigentümerbelangen des Antragstellers. Über diese Beschlüsse informierte die Antragsgegnerin im Amtsblatt vom 8. Dezember 2010.
- 10 Mit Schreiben vom 13. April 2011 informierte die Antragsgegnerin den Antragsteller über das Ergebnis der Abwägung seiner Stellungnahme unter Übersendung des Abwägungsprotokolls.
- 11 Am 10. Juni 2011 wurde der Satzungsbeschluss im Amtsblatt veröffentlicht.
- 12 Am 5. Juni 2012 hat der Antragsteller Normenkontrollantrag gestellt und diesen sogleich begründet; der Schriftsatz wurde am 11. Juni 2012 durch das Gericht zur Post aufgegeben; das betreffende Empfangsbekennnis wurde seitens der Antragsgegnerin am 15. Juni 2012 unterzeichnet.
- 13 Eine Abschrift des Schriftsatzes vom 5. Juni 2012 mit einem Begleitschreiben vom selben Tage hat der Antragsteller direkt an die Antragsgegnerin übersandt. Das Begleitschreiben (ohne Anlage) hat der Antragsteller noch am 5. Juni 2012 mit Telefax an den Antragsgegner übermittelt. In dem Begleitschreiben hat der Antragsteller u.a. geltend gemacht, dass die Planfestsetzungen betreffend die Antragstellergrundstücke fehlerhaft seien und dass diese Fehler Mängel des Abwägungsergebnisses darstellten, die keinem Rügeerfordernis unterlägen. Höchst vorsorglich würden die Fehler auch als Mängel des Abwägungsvorganges gerügt: Der Bebauungsplan verstoße gegen den Grundsatz der planerischen Konfliktbewältigung, weil sich das Plangebiet nur auf die „Westseite“ des Bahnhofplatzes beschränke, während die Gestaltung des Bahnhofplatzes aufgrund einer informellen Planung erfolgt sei, deren Ergebnis dem Bebauungsplan zwar zugrunde gelegt worden sei, die aber nicht selbst Teil des Abwägungsvorganges gewesen sei. Die Planung des Bahnhofplatzes habe im Hinblick auf die Planung der Zufahrt zum Parkhaus vollendete Tatsachen geschaffen; insoweit liege eine unzulässige Vorwegbindung des Planungsermessens vor. Die abwägungserheblichen privaten Belange des Antragstellers habe die Antragsgegnerin fehlgewichtet. Es sei unrichtig, dass eine Zufahrt zum Parkhaus nicht auch weiterhin über den Bahnhofplatz erfolgen könne. Insoweit hätten verkehrlichen Interessen hinter die Eigentümerinteressen zurückzutreten. Unrichtig sei auch, dass der Antragsteller durch den Bebauungsplan in seiner Baufreiheit angesichts der gegenwärtigen Nutzung für Stellplätze nicht eingeschränkt würde; der Antragsteller könne die entsprechenden Stellplätze ebenso gut auf einem anderen Grundstück oder durch den Bau einer Tiefgarage auf seinem Grundstück sichern. Auch stelle die Baulücke auf dem Grundstück B... keinen städtebaulichen Missstand dar, zumal der Antragsteller bereit sei, sein Grundstück selbst zu bebauen oder zu diesem Zweck zu veräußern. Die Verkehrsproblematik, die durch die Umgestaltung des Bahnhofplatzes ausgelöst worden sei, werde durch den Bebauungsplan nicht hinreichend bewältigt. Dies gelte insbesondere für einen zu befürchtenden Rückstau auf der B... in Bezug auf die Parkpalette und ggf. das

neue Parkhaus auf dem Grundstück B... wie auch für die Absicht, einen neuen Fußgängerüberweg zu errichten. Außerdem sei der Bebauungsplan mit seiner Kerngebietsausweisung fehlerhaft, weil er insoweit nicht ordnungsgemäß aus dem Flächennutzungsplan entwickelt worden sei.

- 14 Der Antragsteller macht in der Antragschrift geltend, dass der Bebauungsplan abwägungsfehlerhaft sei.
- 15 Bereits die Festlegung des Plangebiets sei sachwidrig. Durch die Trennung einer funktionell untrennbaren Einheit habe die Antragsgegnerin gegen den Grundsatz der planerischen Konfliktbewältigung verstoßen, wonach bereits bei der Bestimmung bzw. Abgrenzung des Plangebiets zu beachten sei, dass die der Bauleitplanung zuzurechnenden Konflikte auch im Plangebiet selbst bewältigt werden könnten. Die Antragsgegnerin betreibe eine (informelle) Neuplanung der verkehrlichen Situation des Bahnhofplatzes, namentlich der Zufahrt zum öffentlichen Parkhaus, ohne diesen Bereich in das Plangebiet einzubeziehen. Den Festsetzungen des Bebauungsplanes sei nicht zu entnehmen, warum die Schaffung einer Zufahrtsfläche zum städtischen Parkhaus über das Grundstück des Antragstellers überhaupt erforderlich sein solle, warum die bisherige Zufahrt nicht weiterhin bestehen könne. Dies könne sich allenfalls verstehen lassen, wenn die geplante Änderung des Bahnhofplatzes selbst in die Betrachtung einbezogen worden wäre, welcher indessen nicht Gegenstand des Bebauungsplans sei. Die Antragsgegnerin habe dem Antragsteller die Möglichkeit genommen, Einwendungen bereits gegen die Umgestaltung des Bahnhofplatzes zu erheben, und habe ihn damit in unzulässiger Weise vor vollendete Tatsachen gestellt. Jedenfalls sei es rechtswidrig, für den Bahnhofplatz selbst überhaupt keinen Bebauungsplan aufzustellen. Weil sich eine Betroffenheit des Antragstellers durch die Entscheidung bei der Gestaltung des Bahnhofplatzes bereits eindeutig abgezeichnet habe, sei es nicht ausreichend, dass die Entscheidungsträger der Antragsgegnerin die Vor- und Nachteile erörtert hätten; vielmehr habe es dem Antragsteller ermöglicht werden müssen, seine bereits insoweit bestehenden Bedenken und Einwendungen in einem Bebauungsplanverfahren gelten zu machen und gegebenenfalls gerichtlichen Rechtsschutz in Anspruch zu nehmen.
- 16 Die Antragsgegnerin habe sich durch die Aufspaltung der Planung für das Gebiet des Bahnhofs und dessen näherer Umgebung einerseits und der Westseite des Bahnhofplatzes andererseits in ihrem Planungsermessen unzulässig vorab gebunden. Die Antragsgegnerin habe in unzulässiger Weise einen zentralen Verkehrskonflikt in Gestalt der Schließung der Zufahrt zur Park-&-Ride-Einrichtung, der der Umgestaltung des Bahnhofplatzes zuzurechnen sei, in das Gebiet des Bebauungsplans „Westseite Bahnhofplatz“ verschoben, wo der Konflikt jedoch einer (anderen) Lösung nicht mehr habe zugeführt werden können. Zwar habe es im Rahmen des Ausbaus des Bahnhofplatzes Alternativen zur Schließung der bestehenden Zufahrt zum Parkhaus gegeben. Aus den in der Planbegründung ausdrücklich genannten Planungszielen u.a. in Gestalt der „Sicherung des Grundstücks B... für die zukünftige Erschließung der P&R-Einrichtung“ lasse sich aber entnehmen, dass die Antragsgegnerin die Schließung der Zufahrt zum Parkhaus bereits infolge des Beschlusses über die Neugestaltung des Bahnhofplatzes aus dem Jahr 2007 als unumstößlich angesehen habe. Hätte die Antragsgegnerin diesen Beschluss über den Bahnhofplatz im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens getroffen, würde er abwägungsfehlerhaft gewesen sein; die Antragsgegnerin dürfe die Zufahrt über ein ihr gehörendes Grundstück nicht einfach dadurch ersetzen, dass sie beschließe, hierfür ein Privatgrundstück in Anspruch zu nehmen. Das Ergebnis des Bebauungsplanverfahrens sei von Anfang an vorgegeben gewesen, so dass der Bebauungsplan „Westseite Bahnhofplatz“ wegen eines Abwägungsausfalls rechtswidrig sei.
- 17 Auch hinsichtlich seiner einzelnen Festsetzungen für die Flurstücke des Antragstellers sei der Bebauungsplan abwägungsfehlerhaft.
- 18 Für die Flurstücke ... und ... werde der Antragsteller durch die Festlegung des besonderen Nutzungszwecks „Parkhaus“ bzw. „Park- und Geschäftshaus“ sowie die Belastung eines erheblichen Grundstücksteils mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu Gunsten der Allgemeinheit bzw. der Antragsgegnerin in seinem aus der Eigentumsgarantie des Art. 14 GG folgenden Recht auf Baufreiheit unangemessen eingeschränkt. Bislang sei für das Flurstück ... auf der Grundlage des § 34 BauGB eine dreigeschossige Bebauung zuzüglich Dachgeschoss zu Wohn- und Gewerbebezwecken straßenseitig wie auch im hinteren Bereich

des Grundstücks zulässig gewesen. So habe sich der Antragsteller eine Bebauung auch vorgestellt und dabei für die erforderlichen Stellplätze eine Tiefgarage errichten, Stellplätze auf einem anderen Grundstück herstellen bzw. eine Ablösezahlung entrichten wollen. Eine solche Bebauung des Grundstücks sei indessen infolge des Planes nicht mehr möglich, sondern lediglich noch eine Bebauung mit einem dem öffentlichen Parkverkehr dienenden Parkhaus sowie mit einem geringen Anteil von Gewerbeeinheiten. Der Antragsteller werde durch diese Planung gezwungen, auf seinem Grundstück entweder selbst ein Parkhaus zu errichten und zu betreiben – wobei jedoch vollkommen offen sei, wie dies neben dem städtischen kostenfreien Parkhaus wirtschaftlich betrieben werden könne – oder das Grundstück an die Antragsgegnerin zu veräußern, was wohl der eigentliche Sinn der Planung sei. Es sei überaus zweifelhaft, dass die Zufahrt zum städtischen Parkhaus nicht auch weiterhin über den Bahnhofplatz erfolgen könne; so enthalte der Entwurfsplan des Ingenieurbüros B... GmbH Co. KG, der der Begründung des Bebauungsplanes als Anlage beigefügt sei, weiterhin die Einzeichnung der bisherigen Parkhauszufahrt, so dass sich aufdränge, dass deren Fortfall nicht zwingend sei. Die Voraussetzungen eines städtebaulichen Missstandes i.S.d. § 136 BauGB hinsichtlich der Baulücke in der B... lägen nicht vor. Der Antragsteller sei durchaus bereit und in der Lage sein Grundstück zu bebauen bzw. zum Zwecke der Bebauung zu veräußern; allerdings sei er in den letzten Jahren durch die Absichten der Antragsgegnerin von der Umsetzung seiner Planungen abgehalten worden. Die Überplanung des Flurstücks ... sei auch ungeeignet, die öffentlichen Verkehrs- und Parkraumprobleme zu lösen, weil die Antragsgegnerin nicht sicherstellen könne, dass der Antragsteller an dieser Stelle tatsächlich ein Parkhaus errichte oder dass er das Grundstück an die Antragsgegnerin verkaufe. Eine Enteignung komme wohl rechtlich nicht in Betracht, weil die Antragsgegnerin nicht nachweisen könne, dass das Allgemeinwohl den Zugriff auf das Grundstück zwingend erforderlich mache.

- 19 Die gesamte Planung für den Bahnhofplatz sei nicht geeignet, die dortigen Verkehrsprobleme zu bewältigen, zumal es auch nach Einrichtung der verkehrsberuhigten Zone vor dem Bahnhof weiter ein verhältnismäßig hohes Verkehrsaufkommen (Taxen, Kurzzeitparker mit über 30 Stellplätzen, Busverkehr sowie Anlieferverkehr) geben werde. Soweit in der Planbegründung von einem neu zu schaffenden Fußgängerüberweg über die Breitscheidstraße gesprochen werde, stelle dies nicht mehr als eine bloße Annahme der Antragsgegnerin dar, ohne dass sich erkennen ließe, worauf sich diese stütze, insbesondere ob hierzu ein verkehrstechnisches Sachverständigengutachten eingeholt worden sei. Auch erscheine mehr als zweifelhaft, dass allein die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs zur gewünschten Verlagerung des Fußgängerverkehrs auf die nördliche Seite der B... führen werde; vielmehr liege es nahe, dass nach wie vor der kürzeste Weg auf der südlichen Seite der B... gewählt würde. Wenn eine Zufahrt zur Park-&-Ride-Einrichtung in der B... angelegt würde, sei zu erwarten, dass sich in Stoßzeiten Staus auf der B... bilden würden, umso mehr als der Bebauungsplan die Vergrößerung des Parkhauses vorsehe. Die Gefahrenlage an dem kaum 50 m entfernten Fußgängerüberweg würde sich erhöhen. Aufgrund der sachwidrigen Beschränkung des Bebauungsplans auf die Westseite des Bahnhofplatzes sei dem Plan nicht zu entnehmen, ob und gegebenenfalls welche Alternativen von der Antragsgegnerin insoweit erwogen worden seien. Insbesondere fehle es an einer Aussage dazu, ob es möglich gewesen wäre, den verkehrsberuhigten Bereich in den östlichen Teil des Bahnhofplatzes zu verlegen und im westlichen Teil den Verkehr zu bündeln.
- 20 Auch hinsichtlich seines Grundstücks B... 2 werde der Antragsteller in unverhältnismäßiger Weise in seinem Eigentumsgrundrecht eingeschränkt. Nicht nachvollziehbar sei, warum die Antragsgegnerin hier der Art der baulichen Nutzung nach ein Kerngebiet festgesetzt hat, in welchem jegliche Wohnnutzung mit Ausnahme von Betriebswohnungen ausgeschlossen sein solle. Die Umplanung des Bahnhofplatzes habe städtebaulich eher dafür gesprochen, an dieser Stelle ein Mischgebiet vorzusehen.
- 21 In späteren Schriftsätzen hat der Antragsteller sein Vorbringen noch vertieft und erweitert.
- 22 Der Antragsteller beantragt,
- 23 den Bebauungsplan „Westseite Bahnhofplatz“ der Stadt B..., beschlossen am 25. November 2010, bekannt gemacht im Amtsblatt Nr. 6/2011 vom 10. Juni 2011, für unwirksam zu erklären.

- 24 Die Antragsgegnerin beantragt,
- 25 den Antrag abzuweisen.
- 26 Die Antragsgegnerin macht zunächst geltend, der Bebauungsplan erfasse, anders als seine wörtliche Bezeichnung nahelege, nicht nur einen Teil der vor dem Bahnhof B... liegenden Fläche, sondern den ganzen nördlich der Bahngebäude und der Gleise (Bahnhofsgebäude und seine Nebenanlagen) gelegenen Bereich. Nach der Sanierungssatzung und verschiedenen Untersuchungen gehörten sowohl der bisherige Zustand des Bahnhofsplatzes in seiner unzureichenden Funktionalität als auch die sich über das unbebaute Grundstück des Antragstellers erstreckende Baulücke an der Breitscheidstraße zu den zu beseitigenden städtebaulichen Missständen. Die Festlegung des Plangebiets sei nicht willkürlich und rechtlich nicht zu beanstanden; gegen den Grundsatz der planerischen Konfliktbewältigung sei nicht verstoßen worden. Eine Gemeinde dürfe ihre planerischen Tätigkeiten auf diejenigen Bereiche beschränken, in denen ein akuter planerischer Handlungsbedarf bestehe. Handlungsbedarf habe hier dahingehend bestanden, dem Bahnhof Freiräume und weitere Parkplatzflächen zu verschaffen, die zu ihm hin und von ihm weg führenden Verkehrsströme sicherer zu machen und einem größer gewordenen und weiter wachsenden Verkehrsvolumen anzupassen, die Gestaltung des unmittelbar vor dem Bahnhof gelegenen Bereichs zu verbessern, sowie die Baulücke in der Breitscheidstraße zu schließen. Diese Zielsetzungen ließen sich alle insgesamt nur in dem räumlichen Bereich realisieren, der dem Plangebiet entspreche. Gerade die Änderung der verkehrlichen Situation des Bahnhofsplatzes sei Gegenstand des Bebauungsplans; dem diene die Festsetzung einer Fläche mit Geh- und Fahrrechten zu Gunsten der Allgemeinheit wie auch die Verbreiterung der Straße „Bahnhofplatz“ am östlichen Rand des Plangebiets. Die einzige Maßnahme außerhalb des Plangebiets sei insoweit die Verlagerung eines Fußgängerüberwegs über die B.... Auch die Schließung der derzeitigen Zufahrt sei Gegenstand des Bebauungsplans, soweit sie selbst im Plangebiet liege. Die Antragsgegnerin habe sich nicht in unzulässiger Weise vorweg gebunden. Eine Verlagerung der Zuwegung zum Parkhaus für Pkw sei weder durch die Sanierungssatzung noch durch den städtebaulichen Wettbewerb und den nach seiner Beendigung getroffenen Beschluss im Jahr 2007 erfolgt, sondern erst im Zuge des Bebauungsplans.
- 27 Der Bebauungsplan leide auch im Übrigen nicht an einem Abwägungsfehler; die Antragsgegnerin habe sich mit den Belangen des Antragstellers als Eigentümer von Grundstücken im Plangebiet auseinander gesetzt und die privaten und öffentlichen Belange hinreichend abgewogen. Im Zuge der Ermittlung der Schwere des Eingriffs in die Eigentumsrechte des Antragstellers am Grundstück B... sei zu berücksichtigen, dass ihm eine vollständige bauliche Nutzung des Grundstücks auch ohne die nunmehr erfolgte Beplanung nicht möglich gewesen sei. Im Bereich südlich der B... seien eine Frontbebauung entlang dieser Straße und eine dichte Bebauung in der Tiefe üblich, wobei es auch getrennte Gebäude, Wege und Parkräume gebe. Die nach dem Plan zugelassene Bebauung bleibe hinter der Lage ohne Bebauungsplan zurück und bedeute durchaus eine nicht nur geringfügige Beschränkung des Eigentums. Dies habe die Antragsgegnerin gesehen und berücksichtigt; sie habe die mit der Beplanung verfolgten Interessen der Allgemeinheit als höher und überwiegend eingestuft. Der Bebauungsplan verfolge nicht nur die Lückenschließung an der B.... Der Bebauungsplan verfolge insbesondere das Ziel, das Angebot an Parkflächen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof zu vergrößern; die bislang vorhandenen Flächen seien nicht mehr ausreichend und würden künftigem Bedarf für Reisende von und nach Berlin, insbesondere für Pendler, nicht mehr gerecht. Außerdem sehe der Bebauungsplan vor, die Verkehrsflüsse zu erleichtern und zu verbessern, insbesondere auch hinsichtlich der geplanten neuen Parkmöglichkeiten. Die Zufahrt über das Flurstück ... werde fast die doppelte Breite der bisherigen Zuwegung haben und so den wachsenden Verkehr vom und zum Parkhaus bewältigen. Der Plan sehe auch eine Verbreiterung der Verkehrsflächen in der stark befahrenen B... und in der Straße „Bahnhofplatz“ vor, so dass Kraftverkehr, Fahrradverkehr und Busverkehr unterschiedliche abgegrenzte Flächen zugewiesen würden. Mit dieser Entflechtung gehe einher, dass insgesamt mehr Verkehrsfläche zur Verfügung gestellt werde. Diese Ziele ließen sich nur durch eine Inanspruchnahme von Flächen privater Eigentümer im Plangebiet erreichen. Unter Aufgabe der Zielsetzung der Entflechtung der Verkehrsströme wäre es allenfalls in Betracht gekommen, die vorhandene Zuwegung etwas zu erweitern und das Fahrradparkhaus an anderer Stelle vorzusehen; einzige in Betracht kommende Freifläche würde dann aber wiederum das

Grundstück des Antragstellers gewesen sein. Für die Fußgänger stelle es einen erheblich kürzeren Weg zum Bahnhof dar, wenn sie über den künftig verlagerten Fußgängerüberweg an der Kreuzung B... die B... überqueren und nicht den Gehweg vor dem Grundstück des Antragstellers (Flurstück) nehmen. Die planerischen Ziele ließen sich nicht durch Beplanung und Umgestaltung des Bereichs östlich des Bahnhofplatzes realisieren. Hinsichtlich des Grundstücks B... entspreche die Festsetzung eines Kerngebiets den vorgefundenen Nutzungen und berücksichtige, dass sich die gesamte Häuserzeile dort künftig zwischen zwei Wegen mit hohem Verkehrsaufkommen (neue Zuwegung zum Bahnhof im Westen und Straße „Bahnhofplatz“) befinden werde. Wohnungen könnten hier ausnahmsweise zugelassen werden. Außerdem hätten rein gewerblich und zu nach § 7 Abs. 1 BauNVO zugelassenen Zwecken genutzte Gebäude eine höhere Ertragslage als reine Wohngebäude. Der planerische Eingriff in die Nutzungsmöglichkeiten dieses Grundstücks sei damit äußerst gering.

- 28 Die Inanspruchnahme der Grundstücke des Antragstellers ergebe sich nicht aus den dem Plan vorausgegangenem Verfahren (Sanierungssatzung, Werkstattverfahren und Wettbewerb). Werkstattverfahren und Wettbewerb seien im Jahr 2006 lediglich planvorbereitende Planungsstufen gewesen. Dabei habe für Einwohner und Interessierte die Möglichkeit bestanden, sich über den Verfahrensablauf zu informieren und Anregungen zu unterbreiten. Aus den im Werkstattverfahren gewonnenen Ideen sei eine Aufgabenstellung zur Vorentwurfsplanung für die drei am Wettbewerb teilnehmenden Planungsbüros erstellt worden. Anschließend habe eine Jury eine bevorzugte Planung ausgewählt und diese der Stadtverordnetenversammlung der Antragsgegnerin zum Einbringen eigener Änderungswünsche und zur Entscheidung vorgelegt (Vorentwurf zur Umgestaltung des Bahnhofplatzes, Beschluss vom 22. Februar 2007). Der Stadtverordnetenversammlung hätten alle Unterlagen aus den vorgelagerten Verfahren und alle drei Alternativentwürfe vorgelegen, von denen lediglich der letztlich favorisierte Entwurf eine Herstellung der Zufahrt zum Parkhaus über das Grundstück B... vorgesehen habe. Es habe auch eine Alternativlösung ohne Inanspruchnahme des Grundstücks des Antragstellers vorgelegen. Selbst wenn man mit dem Antragsteller von einer unzulässigen den Abwägungsvorgang für den Bebauungsplan beeinflussenden Vorentscheidung durch das Werkstattverfahren und den Wettbewerb ausgehe, sei dies nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts unbeachtlich, weil die Vorwegnahme sachlich gerechtfertigt sei, die planungsrechtliche Zuständigkeit der Stadtverordnetenversammlung gewahrt sei und auch die vorgezogene Entscheidung, in den Bebauungsplan die Gebiete auf der östlichen Seite der B... und südlich der Bahntrasse nicht einzubeziehen, nicht zu beanstanden sei; auch bei Einbeziehung dieser Gebiete in das Plangebiet würde eine Lösung der Verkehrswegelenkung unter Inanspruchnahme von Flächen des Antragstellers nicht zu beanstanden sein. Die Berücksichtigung der im Werkstattverfahren und im Wettbewerb gewonnenen Erkenntnisse habe im Bebauungsplanverfahren weder den Abwägungsvorgang noch das Abwägungsergebnis schädlich beeinflusst. Gesicherte Erkenntnisse hätten nicht noch einmal neu gewonnen werden müssen. Grundlage des Bebauungsplanverfahrens seien zum einen die Entwicklung der Einwohnerzahlen der Stadt und zum anderen in den Jahren 2008 und 2011 erfolgte Verkehrszählungen. Infolge kontinuierlich wachsender Einwohnerzahlen sei verlässlich mit einer höheren Frequentierung des Bahnhofs und damit auch einer erhöhten Parkraumnachfrage zu rechnen. Die Verkehrszählungen hätten ergeben, dass sich die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage des Jahres in der U... von 9.500 Kfz/d im Jahr 2008 auf 10.500 Kfz/d im Jahr 2011 und im Bereich der B... zwischen U... und Bahnhofspassage von 14.000 Kfz/d auf 16.000 Kfz/d erhöht habe. Dies habe eine hinreichende Prognosegrundlage gegeben für die Annahmen eines höheren PKW-Stellplatzbedarfs im Bahnhofsbereich und dass eine Entflechtung des an- und abfahrenden Verkehrs geboten sei. Die Frage der Notwendigkeit einer Erweiterung der Verkehrsflächen sei unter Berücksichtigung der verkehrstechnischen Untersuchung des Ingenieurbüros für Straßenverkehrstechnik und -organisation G... vom März 2011 beantwortet worden, welche in den Abwägungsprozess eingeflossen sei.
- 29 Der Antragsteller erkenne, dass es im planerischen Ermessen der Antragsgegnerin liege, planerische Festsetzungen zu treffen, die eine Verbesserung des an- und abfahrenden Verkehrs zum Ziel hätten. Erfolgreich angreifen lasse sich diese Zielsetzung nur, wenn sie auf falschen tatsächlichen Annahmen beruhe und ihre Umsetzung unter keinem ersichtlichen Gesichtspunkt erforderlich wäre. Davon könne keine Rede sein. Bisher würden sich in der Straße „B...“ in Höhe der derzeitigen Zufahrt die Verkehrsströme schneiden und kumulieren. Dies zu entspannen und zu regulieren sei eine

nachvollziehbare planerische Entscheidung, die aufgrund des prognostizierten weiter wachsenden Verkehrsaufkommens auch geboten sei. Dieses legitime Ziel sei auch unter Berücksichtigung der vorgefundenen Grundstücksnutzungen nur unter Nutzung privaten Eigentums zu erreichen. Entscheidend sei, dass im öffentlichen Eigentum stehende unbebaute und ungenutzte Flächen, die durch Umwidmung zu Verkehrsflächen herangezogen werden könnten, sowohl im Plangebiet als auch in dessen Nähe nicht zur Verfügung stünden. Es sei mithin zwangsläufig auf Privateigentum zurückzugreifen. Nachvollziehbare und geeignete Alternativen bestünden nicht. Die Anbringung einer zusätzlichen Lichtzeichenanlage auf Bahnhofshöhe oder eines weiteren Fußgängerüberweges schaffe nicht mehr Verkehrsraum und könne die Verkehrsströme auch nicht entflechten. Gerade auch die Inanspruchnahme von Flächen des Antragstellers - und nicht anderer Privateigentümer - sei verhältnismäßig. Insoweit habe auf der Hand gelegen zu berücksichtigen, dass nur eine weitere Zuwegung über die B... in Betracht komme und die Grundstücke in der Mitte des Plangebiets unbebaut seien, während die an den Seiten des Plangebiets östlich und westlich belegenen Grundstücke sowohl entlang der B... als auch in der Tiefe bebaut seien. Ein Rückgriff auf Teilflächen dieser anderen privaten Grundstücke würde mit einem viel tieferen Eingriff in das Privateigentum ihrer Eigentümer verbunden gewesen sein. Die bisherige Zuwegung sei für die angestrebte Verkehrskonzeption völlig unzureichend und laufe immer auf eine „Ersatzgassenlösung“ hinaus, bei der Fußgänger, Fahrradfahrer, Taxi- und normaler Pkw-Verkehr einschließlich des PKW-Verkehrs zum Parkhaus auf die gleichen engen Flächen angewiesen seien. Die Herstellung einer Zuwegung im Süden scheidet im Hinblick auf die dort liegende Bahntrasse aus; eine Zuwegung im Westen komme infolge fehlender Anbindung an eine vorhandene Straße nicht in Betracht. Aus dem Vortrag des Antragstellers ergebe sich, dass er sich schon gegen die grundlegende Konzeption der Antragsgegnerin wende, eine weitere Zuwegung zum Bahnhof überhaupt herzustellen. Soweit greife jedoch die Eigentumsgarantie nicht, dass sie bei unvermeidbarer Beeinträchtigung von Privateigentum Konzepte ganz ausschließen könne. Der Antragsteller verkenne, dass im Rahmen der Prüfung und des Sondierens der Möglichkeiten für einen möglichst eigentumsschonenden Eingriff nicht nur auf ihn, sondern auf alle in Betracht kommenden privaten Eigentümer abzustellen gewesen sei. Für die gewählte Lösung spreche, dass Sie nicht nur die direkteste Verbindung zum Parkhaus schaffe, sondern dass das Grundstück des Antragstellers weitgehend unbebaut und bereits mit grundbuchlich gesicherten Stellplätzen „belastet“ sei. Aus dem Umstand, dass die Grundstücke entlang der B... im Planverfahren nicht ausdrücklich als in privatem Eigentum stehende Grundstücke bezeichnet worden seien, könne nicht der Rückschluss gezogen werden, dass die Antragsgegnerin das bestehende Privateigentum an diesen Grundstücken verkannt habe. Eine Tiefgarage unter dem vorhandenen Platz würde nichts zu Entflechtung der Verkehrsströme beitragen. Die Festsetzungen im Bebauungsplan zur Breite der gesicherten Zufahrtsflächen seien hinreichend bestimmt und widerspruchsfrei.

- 30 Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der Gerichtsakte und die von den Beteiligten zum Verfahren gereichten Verwaltungsvorgänge und sonstigen Unterlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

- 31 Der Normenkontrollantrag hat Erfolg. Der zulässige Antrag ist begründet. Der Bebauungsplan ist wegen Fehlern bei der Ermittlung und der Bewertung der abwägungserheblichen Belange in wesentlichen Punkten (§ 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB) bzw. - dem im Ergebnis gleichkommend - jedenfalls im Abwägungsvorgang (§ 214 Abs. 3 Satz 2 Halbsatz 2 BauGB) unwirksam.
- 32 1. Die Anforderungen an den Abwägungsvorgang und die ihm vorgelagerte Ermittlung und Bewertung der abwägungserheblichen Belange ergeben sich insbesondere aus § 2 Abs. 3 BauGB, wonach die Belange, die für die Abwägung von Bedeutung sind (Abwägungsmaterial), zu ermitteln und zu bewerten sind. Diese verfahrensrechtlich ausgestaltete Pflicht ist teilidentisch mit den von der Rechtsprechung zum Abwägungsgebot des § 1 Abs. 7 BauGB entwickelten Anforderungen (vgl. BVerwG, Urteil vom 9. April 2008 - 4 CN 1.07 -, juris, Rn. 18; Urteil vom 13. Dezember 2012 - 4 CN 1.11 -, juris, Rn. 9; OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 29. April 2014 - 10 A 8.09 -, juris, Rn. 60 m.w.N.). Nach dem Abwägungsgebot sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Dieses Gebot ist verletzt, wenn eine (sachgerechte) Abwägung überhaupt nicht stattfindet

oder wenn in die Abwägung an Belangen nicht eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss. Es ist ferner verletzt, wenn die Bedeutung der betroffenen privaten Belange verkannt oder wenn der Ausgleich zwischen den von der Planung berührten privaten und öffentlichen Belangen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. Innerhalb des so gezogenen Rahmens ist die Abwägung nicht zu beanstanden, wenn sich die zur Planung berufene Gemeinde in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung des anderen entscheidet (vgl. grundlegend BVerwG, Urteil vom 12. Dezember 1969 - IV C 105.66 -, juris, Rn. 29; Urteil vom 5. Juli 1974 - IV C 50.72 -, juris, Rn. 45). Dabei muss der Satzungsgeber u.a. deshalb sorgsam planen, weil das Ergebnis seiner Planung im Falle ihrer Wirksamkeit eine hohe rechtliche Bedeutung entfaltet. Ein (wirksamer) Bebauungsplan bestimmt Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne von Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Der Satzungsgeber muss der verfassungsrechtlichen Anerkennung des Privateigentums sowie seiner Sozialpflichtigkeit gleichermaßen Rechnung tragen und insbesondere das Gleichbehandlungsgebot und den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit wahren. Zwar schützt Art. 14 Abs. 1 GG nicht die einträglichste Nutzung des Eigentums, so dass ein Eigentümer es nicht grundsätzlich verhindern kann, dass ihm eine möglicherweise rentablere Nutzung seines Grundstücks verwehrt wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 13. März 2003 - 4 C 4.02 -, juris, Rn. 33 f.). Die Bestandsgarantie des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG fordert aber, dass in erster Linie Vorkehrungen getroffen werden, die eine unverhältnismäßige Belastung des Eigentümers real vermeiden und die Privatnützigkeit des Eigentums so weit wie möglich erhalten. Nach dem Grundsatz des geringstmöglichen Eingriffs als Element des Verhältnismäßigkeitsprinzips muss stets geprüft werden, ob es ein milderer Mittel gibt, das zur Zweckerreichung gleich geeignet ist. Von Bedeutung ist dabei gerade auch, inwieweit durch den Bebauungsplan bestehende bauliche Nutzungsrechte entzogen werden, denn in die Abwägung ist einzustellen, dass sich der Entzug baulicher Nutzungsmöglichkeiten für den Betroffenen wie eine (Teil-)Enteignung auswirken kann (vgl. BVerfG, Beschluss vom 19. Dezember 2002 - 1 BvR 1402/01 -, juris, Rn. 12 ff., 17 f.; BVerwG, Urteil vom 6. Juni 2002 - 4 CN 6.01 -, juris, Rn. 10, 13; OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 3. Mai 2010 - OVG 2 A 18.08 -, juris, Rn. 36).

- 33 2. Diesen Anforderungen genügt die - am 25. November 2010 getroffene und nach der Sach- und Rechtslage dieses Zeitpunktes zu beurteilende (§ 214 Abs. 3 Satz 1 BauGB) - Abwägungsentscheidung der Stadtverordnetenversammlung der Antragsgegnerin nicht. Die Antragsgegnerin hat sich in unzulässiger Weise vorab gebunden, indem sie aus ihrer - ohne insoweit hinreichende Abwägung - getroffenen Entscheidung für eine bestimmte Weise der Umgestaltung des Bahnhofs(vor)platzes für das Bebauungsplanverfahren abgeleitet hat, das Flurstück 311 des Antragstellers für Zwecke einer Zuwegung zu ihrem städtischen Parkhaus - erneut ohne hinreichende Abwägung - in Anspruch nehmen zu können und das Grundstück zudem mit Festsetzungen zur Errichtung (nur) eines Parkhauses im rückwärtigen Grundstücksbereich sowie straßennah (nur) eines Park- oder Geschäftshauses belegen zu können. Die Antragsgegnerin hat bereits nicht alles nach Lage der Dinge Erforderliche in die Abwägung eingestellt; dem zufolge ist dann auch nicht alles Erforderliche in seinem Gewicht erkannt und gerecht untereinander und gegeneinander abgewogen worden.
- 34 Die Antragsgegnerin hat nicht hinreichend berücksichtigt, dass nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eine die Abwägung beeinflussende (vorherige) Selbstbindung nur dann mit dem Abwägungsgebot des § 1 Abs. 7 BauGB vereinbar ist, wenn die Vorwegnahme der Entscheidung sachlich gerechtfertigt ist, die planungsrechtliche Zuständigkeitsordnung gewahrt bleibt und die vorgezogene Entscheidung - unter Beachtung gerade ihrer planerischen Auswirkung - inhaltlich nicht zu beanstanden ist. Die Selbstbindung muss insbesondere den Anforderungen genügen, denen sie genügen müsste, wenn sie als Bestandteil des abschließenden Abwägungsvorganges nach fehlerfreier Ermittlung und Bewertung der abwägungserheblichen Belange beschlossen würde; das führt vor allem zur Notwendigkeit einer ihrerseits dem § 1 Abs. 7 BauGB (vormals: § 1 Abs. 4 Satz 2 BBauGB) Rechnung tragenden Abwägung (vgl. BVerwG, Urteil vom 5. Juli 1974 - IV C 50.72 -, juris, Rn. 49; OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 17. Dezember 2010 - OVG 2 A 1.09 -, juris, Rn. 37). Diese Voraussetzungen sind hier nicht erfüllt. Es fehlt jedenfalls an einer den Erfordernissen des Abwägungsgebotes des § 1 Abs. 7 BauGB genügenden Abwägung hinsichtlich der Gestaltung des Bahnhofsplatzes und seiner Umgebung, soweit sie eine Vorwegbindung im Hinblick auf eine Verkehrsführung und Parkraumentwicklung unter

Inanspruchnahme der Grundstücke des Antragstellers entfaltet.

- 35 Der Satzungsgeber hat bereits zu Beginn des Werkstattverfahrens und städtebaulichen Wettbewerbs für die Umgestaltung des Bahnhofsplatzes dazu aufgefordert, das Grundstück des Antragstellers (zunächst „Fläche B“ genannt) neben zum Bahndamm hin gelegenen Flächen mit in die Überlegungen zum motorisierten Individualverkehr und zur Erweiterung des Parkplatzangebots einzubeziehen (s. Ankündigung Januar 2006, S. 6) und hat auch nachfolgend ausdrücklich betont, dass das Grundstück B... wie zwei andere Flächen (Bahnhof/Bahnparallele, „An der S-Bahn-Treppe“) für die Anreicherung des Platzes mit bahnhofsrelevanten Nutzungen als „Baufeld“ zur Verfügung stehe (s. Auslobung März 2006, S. 10). Zugleich gab die Antragsgegnerin in der Auslobung vor, dass für das Grundstück B... Vorschläge für die Flächenentwicklung zu machen seien, und zwar sei „eine mögliche Verknüpfung mit der südlich angrenzenden Parkpalette (derzeit ca. 175 Stellplätze) [...] hinsichtlich Erweiterung oder alternativer Zufahrt etc. zu untersuchen“.
- 36 Eine Relativierung, inwieweit es sich bei den Grundstücken um Privatgrundstücke handle und dass solche nur unter erheblichen Einschränkungen letztlich „zur Verfügung stehen“ könnten, und zwar nur dann, wenn eine umfassende Abwägung keine Lösung finden würde, die Privateigentum (des Antragstellers und alternativ in Betracht kommender Eigentümer) schonender behandeln würde, ist den Wettbewerbsteilnehmern nicht verdeutlicht worden. Sie sind vielmehr darauf hingelenkt worden, dass zur Lösung von (Verkehrs-)Problemen - wenn sie nicht im Wettbewerbsgebiet direkt vor dem Bahnhof gefunden werde - gerade westlich auf dem Grundstück B... freie Flächen zur Verfügung stünden. So ist der Blick der Wettbewerbsteilnehmer wesentlich verengt worden, indem er lediglich auf die in der Ankündigung und Auslobung angeführten „potentiellen Baufelder“ gelenkt worden ist, nicht aber - wie dies ein planender Satzungsgeber nicht hätte unterlassen dürfen - auch auf andere nicht von vorn herein auszuschließende Bereiche der Umgebung. Der Satzungsgeber hat damit zunächst die Wettbewerber auf einen eng abgesteckten Bereich vorweg orientiert und mit der Annahme eines danach erstellten Wettbewerbsentwurfs sich selbst vorweg gebunden und anderen Lösungen verschlossen. Demgemäß erklärte die Stadtverordnetenversammlung im Beschluss vom 22. Februar 2007 zur Annahme des Siegerentwurfs, dass die vollständige Entwurfsplanung „von dem vorgestellten Vorentwurf in Ausführungsdetails abweichen“ könne; darin kommt zum Ausdruck, dass nur noch Details geändert werden könnten, alles andere fest vorgegeben sei. Diese Selbstbindung vermag die Antragsgegnerin auch nicht mit der Aussage zu rechtfertigen, dass das Werkstatt- und Wettbewerbsverfahren unter Einbeziehung einer breiten Öffentlichkeit durchgeführt worden sei. Den Erfordernissen des Abwägungsgebots nach § 1 Abs. 7 BauGB hat dies nicht ersichtlich entsprochen. Auch wenn die Öffentlichkeit die Möglichkeit gehabt haben mag, während des Werkstatt- und Wettbewerbsverfahrens Nachfragen bei der Antragsgegnerin zu stellen und sich zu äußern, steht dies darüber hinaus nicht annähernd den formellen und materiellen Rechten (potentiell) Betroffener gleich, die in einem förmlichen bauplanungsrechtlichen Verfahren ausdrücklich Gelegenheit erhalten müssen, die Planungsunterlagen einzusehen, dazu Einwendungen geltend zu machen und die den gesetzlichen Anspruch darauf haben, dass ihre Einwendungen ernsthaft geprüft und ihre betroffenen Belange gerecht mit den anderen Belangen - untereinander wie gegeneinander - abgewogen werden, weil davon die Rechtmäßigkeit und Wirksamkeit der Planung abhängen kann.
- 37 Auch im Bebauungsplanverfahren hat die Antragsgegnerin die gebotene Abwägung zur Frage der Parkraumgestaltung und Verkehrsführung nicht nachgeholt, sondern sich weiter gebunden gesehen. Die aus der Annahme des Wettbewerbsentwurfs resultierende Parkraum- und Verkehrsüberlegung mit ihrer Orientierung auf das Grundstück B... hat die Antragsgegnerin nicht ergebnisoffen betrachtet und auch jetzt nicht in einem umfassenden Abwägungsprozess ernstlich zur Diskussion gestellt. Vielmehr weist das Abwägungsprotokoll für den Satzungsbeschluss der Antragsgegnerin aus, dass die Planungsziele für die Teilräume des Untersuchungsgebietes im Ergebnis eines „mehrstufigen öffentlichen Verfahrens, insbesondere des Werkstattverfahrens zum Bahnhof/Bahnhofsumfeld und des städtebaulichen Wettbewerbs zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes“ formuliert worden seien. Die Antragsgegnerin lässt damit erkennen, dass sie gleichsam „abgeschichtet“ hat und nach Abschluss der ersten Stufe(n) deren Resultate auf die nachfolgende Stufe des Bebauungsplanverfahrens übertragen hat, ohne einer - zumindest jetzt nachholenden - umfassenden Abwägung noch aufgeschlossen zu sein.

- 38 Mit dieser unzulässigen Selbstbindung blieb der Antragsgegnerin in Person der Stadtverordneten der Blick auf Alternativen verschlossen, die nicht von vorn herein als völlig ungeeignet zu vernachlässigen gewesen sind; soweit (bereits) seinerzeit Erkenntnisse gegen die eine oder andere Alternative gesprochen haben mögen, ist aus den Planaufstellungsunterlagen jedenfalls nicht ersichtlich, dass diese Erkenntnisgrundlagen der Stadtverordnetenversammlung im Zeitpunkt des Beschlusses am 25. November 2010 bekannt waren und erwogen worden sind.
- 39 Insbesondere lässt sich nicht erkennen, dass die Antragsgegnerin - wobei es auf die Stadtverordnetenversammlung ankommt - die Möglichkeit in ihre Ermittlungen einbezogen hätte, die Parkpalette künftig nicht mehr zu nutzen, eben so wenig das Flurstück, und zu versuchen, den gesamten Stellplatzbedarf auf anderen umliegenden Flächen zu erfüllen, um auf diese Weise den Konflikt sich kreuzender Fußgänger- und Kraftfahrzeugverkehre zu lösen. Insoweit liegt ein Ermittlungsdefizit vor, das um so mehr ins Gewicht fällt, als es gerade auf einer Manifestierung bzw. Verfestigung der - dann durch das Bauplanungsverfahren aufzulösen angestrebten - Verkehrsquerung durch die Umgestaltung des Bahnhofsplatzes beruhte.
- 40 Ein Ermittlungsdefizit liegt auch darin, dass seinerzeit nicht ersichtlich als Alternative in den Blick genommen worden ist, zwar das städtische Parkhaus weiter zu betreiben, dort und auf dem Flurstück ... aber keine Erweiterung der Stellplätze zu planen, so dass die bisherige Verkehrslösung der querenden Verkehre von Fußgängern und Ziel- und Quellenverkehr der Parkpalette - ergänzt um verkehrstechnische Absicherungen wie z.B. Lichtsignalanlagen (Ampeln, die es nach Auskunft der Beteiligten in der mündlichen Verhandlung bis heute dort nicht gibt) - möglicherweise weiterhin tragfähig wäre; ungeachtet dessen, dass auch der Verfahrensbevollmächtigte der Antragsgegnerin in der mündlichen Verhandlung zur gegenwärtigen Verkehrssituation der Querungslösung bekundete: „Es klappt.“
- 41 Des Weiteren ist ein Ermittlungsdefizit anzunehmen, weil die Antragsgegnerin nach den vorgelegten Unterlagen nicht alle Standorte in den Blick genommen hat, die für die von ihr angestrebte Parkplatznutzung hätten in Betracht kommen können, jedenfalls aber nicht von vorn herein ersichtlich auszuschließen waren. So ist nicht in die Überlegungen der Stadtverordneten eingestellt worden, dass östlich des Bahnhofsplatzes große (private) Flächen um das Einkaufszentrum „Bahnhofspassagen“ herum bereits - ebenerdig - für Stellplätze genutzt werden (z.B. Teilflächen der Flurstücke, ... bis, ..., der Flur ...) und eine Verdichtung der Stellplatznutzung dort, etwa durch Festsetzung eines mehrgeschossigen Parkhauses bzw. einer Parkpalette, die privaten Grundstücksrechte dort möglicherweise in geringerem Maße betroffen hätte, als im Falle der Grundstücke des Antragstellers. Soweit die Leiterin des Stadtplanungsamtes in der mündlichen Verhandlung betreffend diesen Standort einwandte, die Stellflächen seien mit dem Einkaufszentrum (und dem Busbahnhof) Bestandteil eines Vorhaben- und Erschließungsplans, kommt es darauf schon deswegen nicht an, weil solche Überlegungen nicht ersichtlich in den bis zum Satzungsbeschluss vom 25. November 2010 maßgeblich gewordenen Planungsunterlagen zum Ausdruck gekommen sind.
- 42 Die Antragsgegnerin hat weiter - ermittlungsfehlerhaft - nicht in den Blick genommen, ob alternativ eine Tiefgarage unter dem Bahnhofsplatz angelegt werden könnte; soweit sie - erst - im gerichtlichen Verfahren insoweit lediglich äußert, dies würde nicht zur Entflechtung der Verkehrsströme beitragen, fehlt es an einer überzeugenden Begründung, weshalb diese Alternative nicht in die Abwägung hätte eingestellt werden müssen.
- 43 Soweit die Antragsgegnerin Flächen südlich des Bahnhofs und der Gleise teilweise immerhin mit der Auslobung im städtebaulichen Wettbewerb noch in den Blick genommen hat, bleibt es letztlich bei einem Abwägungsfehler, weil sich aus den vorgelegten Unterlagen nicht nachvollziehen lässt, warum eine Inanspruchnahme dieser Flächen oder eines Teils von ihnen durch die Antragsgegnerin seinerzeit unterblieben ist. Soweit die Antragsgegnerin in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat ausführen ließ, dass es sich - teilweise - um ihrer Planungshoheit entzogene Flächen der Deutschen Bahn bzw. um für den Bau einer Entlastungsstraße vorgehaltene Flächen handele, findet sich dazu in den vorgelegten Planunterlagen - als der Entscheidungsgrundlage der Stadtverordneten zum 25. November 2010 - nichts.
- 44 Soweit die Planung der Antragsgegnerin, wie vorgenannt, Defizite bei der Ermittlung

wesentlicher Punkte der von der Planung berührten Belange aufweist, die der Antragsgegnerin als unmittelbar naheliegend auch hätten bekannt sein müssen - wobei dahinstehen kann, ob insoweit sogar ein partieller Abwägungsausfall anzunehmen wäre -, führt dies jeweils auch zu einem entsprechenden Fehler in der Bewertung (Gewichtung) der nicht oder nur teilweise gesehenen abwägungserheblichen Belange. Ebenso bedeutet dies jeweils einen Fehler im Abwägungsvorgang im Sinn des § 214 Abs. 3 Satz 2 Halbsatz 2 BauGB, weil die öffentlichen und privaten Belange - ohne hinreichende Kenntnis aller abwägungserheblichen Gesichtspunkte und deren Gewichts - gegeneinander und untereinander nicht in der gebotenen Weise gerecht abgewogen werden können.

- 45 Daneben ist das Gewicht der privaten Belange des Antragstellers in Bezug auf sein Eigentumsrecht am Grundstück B... auch mit der Annahme der Antragsgegnerin verkannt und zu gering in die Abwägung eingestellt worden, dass „eine Einschränkung der Bebaubarkeit des Grundstücks gegenüber der Beurteilung nach § 34 BauGB nicht festgestellt werden“ könne, weil auf dem Flurstück ... bereits 18 Stellplätze grundbuchlich gesichert würden und der nach weiterer Bebauung bestehende Stellplatzbedarf ebenerdig nicht mehr abgedeckt werden könne (vgl. Abwägungsprotokoll, S. 12). Die Antragsgegnerin hat unterlassen zu erwägen, dass der Antragsteller die Stellplatznutzung aufgeben können dürfte. Sie hat unberücksichtigt gelassen, dass die Pflicht, notwendige Stellplätze zu sichern, gerade nicht auf diesem Grundstück erfüllt werden oder bleiben muss, sondern dass betreffende Stellplätze in zumutbarer Nähe - etwa in der Parkpalette oder auf sonstigen Parkflächen - gesichert werden könnten oder dass eine Stellplatzablöse in Betracht kommen dürfte (vgl. § 43 Abs. 2 bis Abs. 4 BbgBO 2008 / § 49 Abs. 2 bis Abs. 4 BbgBO 2016 i.V.m. der Stellplatzsatzung der Stadt B...) oder dass der Antragsteller - wie er es als für ihn nächstliegende Variante bezeichnete - unter seinen Grundstücken eine Tiefgarage errichten kann. Folge des betreffenden Fehlers bei der Bewertung dieses wesentlichen abwägungserheblichen Belanges ist, dass - auch insoweit - keine gemäß § 1 Abs. 7 BauGB gerechte Abwägung der Belange untereinander und gegeneinander geschehen ist.
- 46 3. Die danach festzustellenden Mängel sind nach den Planerhaltungsvorschriften des Baugesetzbuchs beachtlich.
- 47 Mängel bei der Ermittlung oder Bewertung der abwägungserheblichen Belange in wesentlichen Punkten nach § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB sowie Mängel im Abwägungsvorgang nach § 214 Abs. 3 Satz 2 Halbsatz 2 BauGB sind dann beachtlich, wenn der Fehler offensichtlich und auf das Ergebnis von Einfluss gewesen ist (vgl. zu den Anforderungen u.a. BVerwG, Urteil vom 9. April 2008 - BVerwG 4 CN 1.07 -, NVwZ 2008, 899, juris, Rn. 22; OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 29. April 2014 - OVG 10 A 8.09 -, juris, Rn. 103 ff. m.w.N.). Dies ist hier gegeben.
- 48 Offensichtlich sind Fehler bei der Zusammenstellung und Aufbereitung des Abwägungsmaterials wie auch im weiteren Abwägungsvorgang, wenn sie ohne Weiteres aus dem Aufstellungsvorgang und der Planbegründung hervorgehen. Das ist hinsichtlich der oben genannten Mängel der Fall. Namentlich ergibt sich - wie ausgeführt - aus den Unterlagen die infolge der Umgestaltung des Bahnhofplatzes selbst auferlegte unzulässige Vorwegbindung der Antragsgegnerin für das Bebauungsplangebiet, die mit einer unzureichenden Ermittlung und Gewichtung des Abwägungsmaterials, namentlich einer unzureichenden Prüfung auf Planungsalternativen, einherging und damit auch eine gerechte Abwägung verwehrt hat.
- 49 Diese Mängel haben auch das Abwägungsergebnis beeinflusst. Auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind Mängel bei der Ermittlung oder Bewertung der abwägungserheblichen Belange bzw. im Abwägungsvorgang, wenn nach den Umständen des jeweiligen Falles die konkrete Möglichkeit besteht, dass die Planung ohne den Mangel anders ausgefallen wäre. Eine solche konkrete Möglichkeit besteht immer dann, wenn sich anhand der Planunterlagen oder erkennbarer oder nahe liegender Umstände die Möglichkeit abzeichnet, dass der Mangel von Einfluss auf das Abwägungsergebnis gewesen sein kann. Es kommt also einerseits nicht auf den positiven Nachweis eines Einflusses auf das Abwägungsergebnis an. Auf der anderen Seite genügt aber auch nicht die (wohl stets zu bejahende) abstrakte Möglichkeit, dass ohne den Mangel anders geplant worden wäre (vgl. BVerwG, Beschluss vom 9. Oktober 2003 - 4 BN 47.03 -, juris, Rn. 4).

- 50 Die Antragsgegnerin hat ersichtlich verkannt, dass vor einer etwaigen Inanspruchnahme der Grundstücke des Antragstellers für eine Nutzung zu Zwecken des Parkens im Rahmen der gebotenen Abwägung eine strenge Verhältnismäßigkeitsprüfung vorzunehmen gewesen wäre, dass nämlich - wie oben ausgeführt - in erster Linie Vorkehrungen getroffen werden müssten, die eine unverhältnismäßige Belastung des Eigentümers real vermeiden und die Privatnützigkeit des Eigentums so weit wie möglich erhalten. Nach dem Grundsatz des geringstmöglichen Eingriffs als Element des Verhältnismäßigkeitsprinzips hätte geprüft werden müssen, ob es ein milderes Mittel gibt, das zur Zweckerreichung gleich geeignet gewesen wäre und ob eine auch danach noch unvermeidbare Beeinträchtigung der privaten Belange in Anbetracht des verfolgten Zieles noch - im engeren Sinne - angemessen wäre. Wäre die Antragsgegnerin von diesem gebotenen Ansatz ausgegangen, hätte sie sich zuerst u.a. eindringlich hinterfragen müssen, ob ein zusätzlicher Parkplatzbedarf tatsächlich hinreichend wahrscheinlich zu erwarten war, ob die Querung des Ziel- und Quellenverkehrs der (unveränderten bzw. erweiterten) Parkpalette mit dem Fußgängerverkehr tatsächlich einer Lösung durch Verlegung der Zu- und Abfahrt auf die Flächen des Antragstellers bedurfte oder ob verkehrstechnische Vorrichtungen wie Signalanlagen, Schranken etc. oder eine Tiefgarage oder die Nutzung bzw. Schaffung von (ggf. zusätzlichem) Parkraum südlich und/oder östlich des Bahnhofs hinreichend geeignet, angemessen und damit vorzugswürdig gewesen wären. Angesichts der vielen unberücksichtigten Aspekte und des erheblich zu gering angesehenen Gewichtes des Privateigentums an den Grundstücken des Antragstellers spricht viel dafür, dass die Antragsgegnerin zu einem anderen Ergebnis der Planung gekommen wäre, jedenfalls bestand hierfür eine hinreichend konkrete Möglichkeit.
- 51 Ein städtebaulich zwingender Belang, der geeignet wäre, die streitgegenständliche Planung trotz allem zu rechtfertigen, ist den Aufstellungsvorgängen nicht zu entnehmen.
- 52 Die festgestellten Mängel sind auch nicht gemäß § 215 Abs. 1 Nr. 1 oder Nr. 3 BauGB mangels rechtzeitiger Rüge unbeachtlich geworden. Der Antragsteller hat dem dort geregelten Rügeerfordernis form- und fristgerecht Rechnung getragen. Die seit der Bekanntmachung des Bebauungsplans am 10. Juni 2011 laufende einjährige Rügefrist hat der Antragsteller eingehalten, indem er die festgestellten Mängel in ihren Grundzügen hinreichend gegenüber der Antragsgegnerin im Schreiben vom 5. Juni 2012 noch am selben Tage per Telefax gerügt sowie eine Abschrift der Normenkontrollantragschrift am 6. Juni 2012 der Antragsgegnerin übersandt hat.
- 53 4. Die festgestellten Mängel haben - jeweils bereits für sich wie auch zusammen - zur Folge, dass die in erster Linie betroffenen Festsetzungen über die Parkraum- und Verkehrsführungsplanung auf den Grundstücken des Antragstellers unwirksam sind, damit zugleich aber auch der Bebauungsplan insgesamt für unwirksam zu erklären ist.
- 54 Die Unwirksamkeit einzelner Festsetzungen eines Bebauungsplans hat bei Fehlern, die lediglich eine einzelne Festsetzung oder einen in anderer Weise abgrenzbaren Teil des Bebauungsplans betreffen, dann nicht die Gesamtunwirksamkeit des Plans zur Folge, wenn die übrigen Festsetzungen für sich betrachtet noch eine den Anforderungen des § 1 Abs. 3 BauGB gerecht werdende, sinnvolle städtebauliche Ordnung bewirken können und wenn zusätzlich die Gemeinde nach ihrem im Planungsverfahren zum Ausdruck gekommenen Willen im Zweifel auch einen Plan dieses eingeschränkten Inhalts beschlossen hätte (vgl. BVerwG, Urteil vom 23. April 2009 - 4 CN 5.07 -, juris, Rn. 29, m.w.N.; OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 29. April 2014 - 10 A 8.09 -, juris, Rn. 110 m.w.N.).
- 55 Hiervon ausgehend lässt sich eine bloße Teilunwirksamkeit des Bebauungsplans nicht feststellen. Aufgrund des örtlich und inhaltlich stark beschränkten Bebauungsplans, der letztlich im Wesentlichen nur wenige Grundstücke westlich des Bahnhofsplatzes umfasst, sowie im Hinblick auf den maßgeblichen Planinhalt für eine Lösung der Probleme des Parkens und sonstigen Verkehrs im Bereich des Bahnhofsumfeldes ist ein grundsätzlich abtrennbarer Teil des Plangebiets oder bestimmter Festsetzungen nicht ersichtlich. Vielmehr stellt sich das gesamte Plangebiet mit seinen hierfür getroffenen Festsetzungen (wie auch die Festsetzungen der Kern- und Mischgebiete, der Fußgängerbereiche und des Fahrradparkhauses) als eine Einheit dar, die damit im Zusammenhang steht, dass das Grundstück B... intensiv für Zwecke des Parkens und zur Lösung öffentlicher Verkehrsprobleme in Anspruch genommen werden und dass der Bahnhofsplatz

dementsprechend eine Verkehrsentflechtung erfahren soll. Aufgrund jedes der oben genannten Mängel haftet die Fehlerhaftigkeit dem gesamten Plangegegenstand an. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf die Festsetzung eines Kerngebiets für das Grundstück Bahnhofplatz 2. Hierzu hat die Antragsgegnerin im gerichtlichen Verfahren erklärt, die Festsetzung berücksichtige, dass sich die gesamte Häuserzeile dort künftig zwischen zwei Wegen mit hohem Verkehrsaufkommen befinden werde. Ungeachtet dessen, dass die betreffende Erwägung nicht aus den Planungsunterlagen aus der Zeit bis zum 25. November 2010 ersichtlich ist, unterstreicht dies nur zusätzlich den Zusammenhang der Festsetzungen mit der Parkplatz- und Verkehrswegeplanung auf dem Flurstück 311, so dass mit deren Fehlerhaftigkeit und Wegfall auch die übrigen Festsetzungen ihren wesentlichen Grund verlieren. Auch sonst bieten die Aufstellungsvorgänge keinen hinreichenden Anhaltspunkt für einen hypothetischen Willen der Antragsgegnerin, dass sie den Plan seinerzeit auch ohne die zentralen Festsetzungen zum Parken und zum Verkehr und damit auf ein bloßes Rudiment beschränkt verabschiedet hätte.

- 56 Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 VwGO in Verbindung mit § 708 Nr. 10, § 711 der Zivilprozessordnung.
- 57 Die Revision ist nicht zuzulassen, weil keiner der in § 132 Abs. 2 VwGO genannten Gründe vorliegt.