



BUNDESVERWALTUNGSGERICHT

BESCHLUSS

BVerwG 4 BN 10.17
OVG 1 C 10917/15

In der Normenkontrollsache



hat der 4. Senat des Bundesverwaltungsgerichts
am 13. Juli 2017

durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Prof. Dr. Rubel
und die Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Gatz und Dr. Decker

beschlossen:

Die Beschwerde des Antragstellers gegen die Nichtzulassung der Revision in dem Urteil des Obergerichtes Rheinland-Pfalz vom 9. Januar 2017 wird zurückgewiesen.

Der Antragsteller trägt die Kosten des Beschwerdeverfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen.

Der Wert des Streitgegenstandes wird für das Beschwerdeverfahren auf 10 000 € festgesetzt.

G r ü n d e :

- 1 Die Beschwerde hat keinen Erfolg.
- 2 1. Die Beschwerde ist bereits unzulässig, weil sie nicht fristgerecht begründet worden ist.
- 3 Nach § 133 Abs. 3 Satz 1 VwGO ist die Beschwerde innerhalb von zwei Monaten nach der Zustellung des vollständigen Urteils zu begründen. Das Urteil des Obergerichtes vom 9. Januar 2017 ist den Prozessbevollmächtigten des Antragstellers am 10. Januar 2017 gegen Empfangsbekanntnis durch Telefax zugestellt worden. Da diese Art der Zustellung von § 56 Abs. 2 VwGO i.V.m. § 174 Abs. 2 Satz 1 ZPO gedeckt ist, lief die Frist für die Begründung der Beschwerde am 10. März 2017, einem Freitag, ab. Die Beschwerdebegründung ist aber erst am 13. März 2017 beim Obergericht eingegangen.

- 4 2. Die Beschwerde ist auch unbegründet. Der Senat hat deshalb davon abgesehen, die Prozessbevollmächtigten des Antragstellers auf die Versäumung der Beschwerdebegründungsfrist aufmerksam zu machen und die Frist des § 60 Abs. 2 Satz 1 VwGO abzuwarten, innerhalb derer ein Antrag auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gestellt werden kann.
- 5 a) Die Revision ist nicht nach § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO zuzulassen. Der Antragsteller legt entgegen § 133 Abs. 3 Satz 3 VwGO nicht dar, dass die Rechtsache grundsätzliche Bedeutung hat. Er formuliert schon keine Rechtsfrage, die er für klärungsfähig und -bedürftig hält, sondern beschränkt sich auf die bloße Behauptung, der Rechtssache komme grundsätzliche Bedeutung zu. Das genügt nicht.
- 6 b) Die Revision ist auch nicht nach § 132 Abs. 2 Nr. 3 VwGO zuzulassen. Aus dem Beschwerdevorbringen, auf dessen Prüfung der Senat beschränkt ist (vgl. BVerwG, Beschluss vom 11. September 1990 - 1 CB 6.90 - NJW 1990, 3102), ergibt sich nicht, dass das Oberverwaltungsgericht die Antragsbefugnis nach § 47 Abs. 2 Satz 1 VwGO zu Unrecht verneint hat und das Urteil deshalb auf einem Verfahrensmangel beruht.
- 7 aa) Nach Ansicht des Oberverwaltungsgerichts ergibt sich die Antragsbefugnis nicht aus einer Betroffenheit des Antragstellers als Eigentümer eines Grundstücks, das teilweise von dem Geltungsbereich des angegriffenen Bebauungsplans erfasst wird. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans erstreckte sich, so das Oberverwaltungsgericht, nur auf die nördlich an das Grundstück des Antragstellers angrenzende Parzelle mit der jetzigen Nr. 1/182 (UA S. 6). Eine Planbetroffenheit des Antragstellers folge auch nicht daraus, dass sich am Ende seines Grundstücks eine Mauer befinde. Denn diese Mauer stehe ausweislich des vom Antragsteller vorgelegten Neuvermessungsrisse des zuständigen Katasteramts vom 17. Dezember 2014 vollständig auf der Parzelle Nr. 1/182. Selbst wenn sie als Grenzmauer zu einem Teil auf dem Grundstück des Antragstellers stünde, fehle es an einer Eigentumsbetroffenheit des Antragstellers. Die Eigentumsverhältnisse an einer Grenzmauer richteten sich nämlich nach dem Grundsatz der Bodenakzession; die Mauer werde, soweit, wie hier, kein

Fall der §§ 93, 94 BGB vorliege, eigentumsrechtlich auf der Grenzlinie vertikal aufgespalten (UA S. 7).

- 8 Der Senat ist an die Auswertung des Neuvermessungsrissses vom 17. Dezember 2014 durch das Oberverwaltungsgericht nicht gebunden. Denn zu den Tatsachen, die das Revisionsgericht binden, gehören nicht die tatsächlichen Grundlagen, die für die Beurteilung der Zulässigkeit einer Klage oder eines Normenkontrollantrags maßgeblich sind (BVerwG, Urteil vom 19. Februar 2015 - 7 C 11.12 - NVwZ 2015, 1070 Rn. 12; Kraft, in: Eyermann, VwGO, 14. Aufl. 2014, § 137 Rn. 46). Gleichwohl braucht der Senat den Inhalt des Neuvermessungsrissses nicht selbst zu ermitteln, sondern kann unterstellen, dass die Behauptung des Antragstellers zutrifft, die Mauer stehe sowohl auf dem benachbarten als auch auf seinem Grundstück. Das Oberverwaltungsgericht hat eine Antragsbefugnis auch unter diesem Blickwinkel verneint. Seine Begründung, die der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (Urteil vom 27. März 2015 - V ZR 216/13 - BGHZ 204, 364 Rn. 7 bis 11) folgt, ist tragfähig und wird durch die stichwortartigen, aus sich heraus nicht verständlichen Einwände des Antragstellers in der Beschwerdebegründung (Seite 2) nicht entkräftet. Ob sich durch einen Rückgriff auf die erstinstanzliche Akte Verständlichkeit herstellen ließe, kann dahingestellt bleiben. Es ist nicht Aufgabe des Senats, die vom Antragsteller pauschal in Bezug genommenen vorinstanzlichen Schriftsätze daraufhin zu durchsuchen, ob sie etwas für die Nichtzulassungsbeschwerde Verwertbares enthalten (vgl. BVerwG, Beschluss vom 19. November 1993 - 1 B 179.93 - Buchholz 310 § 133 (n.F.) VwGO Nr. 13 S. 14 f.).
- 9 bb) Das Oberverwaltungsgericht hat sich ferner der Frage gewidmet, ob das Interesse des Antragstellers, von einer planbedingten Zunahme des Verkehrslärms verschont zu werden, ein abwägungserheblicher Belang ist, dessen mögliche Vernachlässigung die Antragsbefugnis zu begründen vermag. Im Einklang mit der Rechtsprechung des Senats (BVerwG, Urteil vom 21. Oktober 1999 - 4 CN 1.98 - BRS 62 Nr. 51 S. 275 und Beschluss vom 24. Mai 2007 - 4 BN 16.07 und 4 VR 1.07 - BRS 71 Nr. 35 S. 166 f.) ist es davon ausgegangen, dass das Lärmschutzinteresse des Antragstellers nur dann abwägungserheblich ist, wenn es über die Bagatellgrenze hinaus betroffen wird. Eine mehr als

nur geringfügige Betroffenheit des Antragstellers hat es aber nicht feststellen können. Nach dem Inhalt des Gutachtens des Sachverständigen K. bleibe der höchste zu erwartende Beurteilungspegel am Gebäude des Antragstellers, eine Geschwindigkeit des Verkehrs auf der Privatstraße von 30 km/h unterstellt, mit tags 44 dB(A) und nachts 37 dB(A) hinter den Immissionsgrenzwerten gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts zurück. Gegenüber dem Zustand vor Planverwirklichung trete - immer noch bei einer angenommenen Geschwindigkeit des Verkehrs auf der Privatstraße von 30 km/h - eine Zunahme von jeweils nur 1 dB(A) auf. Ob eine Lärmzunahme in dieser Größenordnung bereits als geringfügig einzustufen sei, könne dahinstehen. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme stehe außer Zweifel, dass jedenfalls bei Umsetzung des planerischen Rahmenkonzepts - Ausgestaltung der Privatstraße als verkehrsberuhigter Bereich, in dem nur Schrittgeschwindigkeit gefahren werden darf (vgl. Nr. 12 der Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO) - die Geschwindigkeit erheblich unter 30 km/h reduziert werden könne, so dass der Antragsteller überhaupt nicht durch zusätzlichen Verkehrslärm belastet werde (UA S. 12 f.).

- 10 (1) Der Antragsteller stellt nicht in Abrede, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV an seinem Wohnhaus selbst dann eingehalten werden, wenn die Privatstraße nicht, wie vom Gutachter zugrunde gelegt, mit 30 km/h, sondern mit der innerorts rechtlich zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h befahren wird. Höhere Beurteilungspegel als 49 dB(A) am Tag und 41 dB(A) in der Nacht würden nicht erreicht (Beschwerdebegründung S. 7). Der Antragsteller beanstandet aber, dass das Oberverwaltungsgericht die 16. BImSchV herangezogen hat. Dies sei unzulässig, da die 16. BImSchV nach ihrem § 1 Abs. 1 nur für öffentliche Straßen gelte. Einschlägig sei die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm -. Deren Richtwerte für ein reines Wohngebiet würden an seinem Wohnhaus überschritten, wenn auf der Privatstraße mit Tempo 50 km/h gefahren werde (Beschwerdebegründung S. 8).
- 11 Die Kritik des Antragstellers ist unberechtigt. Zwar trifft es zu, dass die 16. BImSchV nicht unmittelbar anwendbar ist. Das hat auch das Oberverwaltungsgericht nicht verkannt. Es hat aber die 16. BImSchV als Orientierungshilfe heran-

gezogen, weil die zu erwartenden Verkehrsbewegungen auf der Privatstraße (Fahrten der Anwohner und Besucher, Lieferverkehr und sonstiger Verkehr durch Handwerker, Müllabfuhr, Straßenreinigung etc.) sich nicht von denjenigen unterscheiden, die zu erwarten wären, wenn der angegriffene Bebauungsplan eine öffentliche Straße festgesetzt hätte (UA S. 12). Das ist nicht zu beanstanden. Die TA Lärm ist nicht maßgeblich, weil sie der Beurteilung von Geräuschimmissionen dient, die - wie hier nicht - von Anlagen im Sinne des § 3 Abs. 5 BImSchG ausgehen. Auch jenseits ihres Anwendungsbereichs bietet sie für die Bemessung der Zumutbarkeit von Verkehrslärm keine brauchbaren Anhaltspunkte, wenn - wie hier - der Lärm, der von dem Straßenverkehr auf einer Privatstraße ausgeht, seinem Charakter nach dem Verkehrslärm auf öffentlichen Straßen vergleichbar ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. August 1998 - 4 C 5.98 - Buchholz 406.11 § 34 BauGB Nr. 190 S. 73).

- 12 (2) Die Annahme des Oberverwaltungsgerichts, dass der Verkehrslärm, dem das Gebäude des Antragstellers bereits jetzt ausgesetzt ist, planbedingt nur um 1 dB(A) und bei Umsetzung des Rahmenkonzepts gar nicht zunehmen werde, greift der Antragsteller mit drei Einwänden an: In die Immissionsprognose sei - erstens - ein zu hoher Wert für die Lärmvorbelastung durch den Schienenverkehr eingeflossen (Beschwerdebegründung S. 3). Die schienenbedingte Vorbelastung seines Wohnhauses liege nicht, wie der Gutachter in seinem schriftlichen Gutachten vom 12. Juli 2016 angenommen habe, bei 54 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts, sondern deutlich niedriger mit der Folge, dass der zu erwartende planbedingte Straßenverkehrslärm in der Gesamtlärmbilanz wesentlich stärker zu Buche schlage als vorausgesagt. Die in der mündlichen Verhandlung diskutierten und von der Vorinstanz zu Unrecht ausgeblendeten Lärmkartierungen des Eisenbahn-Bundesamtes vom 9. Juli 2016 wiesen für sein Wohnhaus für die Nacht Lärmindizes > 45 bis < 50 dB(A) aus. Nach Abzug des Schienenbonus betrage die schienenbedingte Lärmvorbelastung > 35 bis < 40 dB(A). Bei dieser Vorbelastung und der Vorbelastung durch schon vorhandenen Straßenverkehr von 36 dB(A) führe die Zusatzbelastung durch den planbedingten Straßenverkehr in Höhe von 38 dB(A) schon bei Tempo 30 zu einer die Geringfügigkeitsgrenze überschreitenden Erhöhung der Gesamtlärmbelastung von 3 dB(A). Der Gutachter sei - zweitens - zu Unrecht von einer zu niedrigen Ge-

schwindigkeit ausgegangen, die auf der Privatstraße erreicht werden könne. Zugrunde zu legen sei wegen der vorgesehenen Fahrbahnbreite und fehlender Festsetzungen zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit im Bebauungsplan eine Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h (Beschwerdebegründung S. 8, 10). Das Rahmenkonzept dürfe - drittens - nicht zu seinen Lasten berücksichtigt werden, weil dessen Verwirklichung nicht sichergestellt sei (Schriftsatz vom 20. Juni 2017). Die Einwände greifen nicht durch.

- 13 (a) Der Bebauungsplan leidet nicht daran, dass der Plangeber die Lärmvorbelastung des Wohnhauses des Antragstellers überschätzt hätte.
- 14 (aa) Aus den Lärmkartierungen des Eisenbahn-Bundesamtes vom 16./18. Dezember 2016 ergibt sich allerdings, dass die schienenbedingte Lärmvorbelastung niedriger liegt als bei 54 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Der Antragsteller weist zutreffend darauf hin, dass sein Wohnhaus ausweislich der Lärmkartierung für den Beurteilungszeitraum LDEN (Tag-Abend-Nacht) in einem weißen Bereich liegt und nicht von einem der verschiedenfarbig markierten Bereiche mit Lärmindizes > 55 dB(A) erfasst wird. In der Lärmkartierung für den Beurteilungszeitraum LNight (Nacht) ist der Bereich, zu dem das Wohnhaus gehört, grün-gelb eingefärbt. Dieser Färbung ist ein Pegelbereich zwischen 45 und 50 db(A) zugeordnet. Die höheren, vom Gutachter in seinem Gutachten vom 12. Juli 2016 zugrunde gelegten Werte berücksichtigen nicht die abschirmende Wirkung vorhandener baulicher Anlagen (Sitzungsprotokoll S. 5).
- 15 Auf der Grundlage der Werte aus den Lärmkartierungen wäre die Annahme des Obergerverwaltungsgerichts unzutreffend, der Gesamtlärm werde sich planbedingt nur um 1 dB(A) erhöhen. Nach einer in der mündlichen Verhandlung vom Obergerverwaltungsgericht veranlassten Nachberechnung nimmt der Gesamtlärm am Tag bei Tempo 30 auf der Planstraße um 1,8 dB(A) und bei Tempo 50 um 3,6 dB(A) zu (Sitzungsprotokoll S. 4).
- 16 Das Obergerverwaltungsgericht hat die Daten aus den Lärmkartierungen (und die daraus errechnete niedrigere schienenbedingte Lärmvorbelastung des Wohnhauses des Antragstellers) jedoch nach § 214 Abs. 3 Satz 1 BauGB nicht für

abwägungsrelevant gehalten, weil die Kartierungen erst nach der Beschlussfassung des Stadtrats am 23. Oktober 2013 erstellt worden seien (UA S. 9). Dagegen ist weder aus rechtlicher noch aus tatsächlicher Sicht etwas zu erinnern. Der Antragsteller behauptet zwar, die Lärmkartierungen seien online bereits 2014 zur Einsicht zur Verfügung gestellt worden (Beschwerdebegründung S. 5). Das wäre aber ebenfalls nach dem maßgeblichen Stichtag.

- 17 (bb) Entgegen der Ansicht der Beschwerde ist der Schienenlärm, mit dem das Wohnhaus des Antragstellers beaufschlagt wird, nicht um den Wert des Schienenbonus "leiser zu rechnen", als er tatsächlich ist. Der auf § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG a.F. i.V.m. in der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036) beruhende Schienenbonus, der zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bebauungsplans noch galt, war kein allgemeiner Abschlagsfaktor auf gemessene oder prognostizierte Lärmwerte. Er diene der Korrektur des Beurteilungspegels, der nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV die Grenzen des zumutbaren Verkehrslärms markiert. Sine qua non lagen die Immissionsgrenzwerte, bei deren Überschreitung Lärmbetroffene einen Rechtsanspruch auf Einhaltung, gegebenenfalls auch auf Schutzmaßnahmen oder auf Entschädigung haben, für den Schienenverkehr um 5 dB(A) höher als diejenigen für den Straßenverkehr. Anlass für seine Festlegung war die Einschätzung des Gesetz- und Verordnungsgebers, dass die von dem Schienenverkehr ausgehenden Geräusche gegenüber gleich lauten Immissionen des Straßenverkehrs grundsätzlich als weniger lästig empfunden werden (BVerwG, Urteil vom 5. März 1997 - 11 A 25.95 - BVerwGE 104, 123 <131>). Auf die Höhe des auf das menschliche Ohr einwirkenden Schalldrucks, die mit der Messgröße dB(A) bewertet wird, hat der Schienenbonus keinen Einfluss.
- 18 (b) Die Prognose einer Erhöhung des Gesamtlärms um 1 dB(A) durch die Hinzurechnung des planbedingten Verkehrslärms bei Außerachtlassung verkehrsberuhigender Maßnahmen beruht auf der Hypothese des Sachverständigen Kohlen in seinem Gutachten vom 12. Juli 2016, auf der öffentlichen Straße Viehweg (also dem Straßenabschnitt, der im Bebauungsplan als Straßenverkehrsfläche festgesetzt ist) dürfe mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und auf der sich daran anschließenden Privatstraße mit einer Höchstgeschwin-

digkeit von 30 km/h gefahren werden (Seite 13 des Gutachtens). Es ist nicht zu beanstanden, dass das Oberverwaltungsgericht diese Hypothese gebilligt hat. Dabei geht der Senat zu Gunsten des Antragstellers davon aus, dass die Geschwindigkeit im Abschnitt vom Kreuzungsbereich N. Pfad/V.weg bis zur Einfahrt in das Baugebiet nicht durch die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung nach Nr. 49 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO (Zeichen 274) reguliert werden soll. Er hält aber die vom Antragsteller nicht bestrittene Einschätzung der Antragsgegnerin für plausibel, dass eine Geschwindigkeit von 50 km/h in dem in Rede stehenden Abschnitt der Privatstraße wegen der Kurve und der Nähe zu einem Kreuzungsbereich, der nicht ohne Geschwindigkeitsreduzierung passiert werden kann, rein faktisch nicht zu erreichen sein wird.

- 19 (c) Das Oberverwaltungsgericht hat die Überzeugung gewonnen, dass sich bei Umsetzung des planerischen Rahmenkonzepts der Antragsgegnerin, wonach die Privatstraße verkehrsberuhigt gestaltet werden soll und Fahrzeuge nur Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen, die Zunahme des Verkehrslärms auf Null reduziert. Entgegen der Auffassung des Antragstellers durfte das Rahmenkonzept berücksichtigt werden. Straßenbauliche und verkehrslenkende Maßnahmen wie z.B. Verkehrseinrichtungen nach § 43 Abs. 1 und 3 StVO, die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung oder die hier vorgesehene Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs nach Nr. 12 der Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO (Zeichen 325.1) sind Instrumente, mit dem sich Verkehrslärm reduzieren lässt. Da sie für eine Festsetzung nach § 9 Abs. 1 BauGB nicht zur Verfügung stehen, dürfen sie einem späteren Verwaltungsverfahren vorbehalten bleiben, wenn dessen Durchführung gesichert oder wenigstens wahrscheinlich ist (vgl. BVerwG, Beschluss vom 14. Juli 1994 - 4 NB 25.94 - Buchholz 406.11 § 1 BauGB Nr. 75 S. 11). Von dem ernstlichen Willen der Antragsgegnerin, das in der Begründung zum Bebauungsplan strukturierte Rahmenkonzept zu verwirklichen, ist das Oberverwaltungsgericht erkennbar ausgegangen.
- 20 Es lässt sich allerdings nicht ausschließen, dass das Oberverwaltungsgericht insoweit einen unzutreffenden Sachverhalt zugrunde gelegt hat, als es die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung auch auf den Teil der Privatstraße bezogen hat, der außerhalb des Baugebiets im "Wäldchen" liegt. Das Rahmenkon-

zept sieht vor, dass die geplante *Wohnstraße* verkehrsberuhigt gestaltet werden solle. Ohne verkehrsberuhigende Maßnahmen auf der Zufahrt zum Baugebiet dürfte die Zunahme des Gesamtlärms wohl nicht bei Null liegen. Der Antragsteller legt indessen nicht dar, dass ein Pegelsprung von 1 dB(A) zu Lasten seines Wohngrundstücks abwägungsrelevant wäre. Vielmehr trägt er durchgängig vor, die Bebauungsplanung verursache einen Verkehrslärmzuwachs, der höher als 1 dB(A) und damit abwägungserheblich sei.

- 21 Ob das Oberverwaltungsgericht im Übrigen die Anforderungen an die Antragsbefugnis überspannt hat (vgl. hierzu etwa BVerwG, Beschlüsse vom 29. Juli 2013 - 4 BN 13.13 - ZfBR 2014, 159 und vom 14. September 2015 - 4 BN 4.15 - ZfBR 2016, 154) bedarf angesichts fehlendem weitergehenden Beschwerdevorbringens keiner Entscheidung.
- 22 Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 2, § 162 Abs. 3 VwGO und die Streitwertfestsetzung auf § 47 Abs. 1 Satz 1, Abs. 3, § 52 Abs. 1 GKG.

Prof. Dr. Rubel

Dr. Gatz

Dr. Decker