

Titel:

Straßen- und Wegerecht: Erfolgreiche Klage auf Verlegen einer Querungshilfe für Radfahrer bzw. bezüglich einer Lärminderung

Normenkette:

BayStrWG Art. 17

16. BImSchV § 1, § 2

BGB § 1004

GG Art. 14 Abs. 1

Leitsätze:

1. Art. 17 Abs. 1 BayStrWG bestimmt als lex specialis und Inhalts- und Schrankenbestimmung die Grenzen des Eigentums nach Art. 14 Abs. 1 GG, sodass hinsichtlich der Verlegung einer Querungshilfe für Radfahrer andere eigentumsbezogene Anspruchsgrundlagen wie § 1004 BGB nicht in Betracht kommen. (Rn. 18) (redaktioneller Leitsatz)

2. Für einzelne Lärmereignisse aus Anlass oder auf Grund von Fehlverhalten einzelner Verkehrsteilnehmer - zB unangepasste Geschwindigkeit oder achtloses Betreten der Fahrbahn - ist der Straßenbaulastträger nicht verantwortlich, sodass es deswegen keinen Anspruch auf Lärminderung an einer Querungshilfe gibt. (Rn. 23) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Innerörtliche Querungshilfe für einen Radweg, Anspruch auf uneingeschränkte Grundstückszufahrt (verneint), Anspruch auf Beseitigung zum Lärmschutz (verneint), Straßenrecht, Wegerecht, Querungshilfe, Radfahrer, Radweg, innerorts, Eigentum, Grundstück, Lärm, Behinderung, Lärmschutz, Verlegung, Lärminderung, Fehlverhalten

Fundstelle:

BeckRS 2021, 21483

Tenor

I. Die Klage wird abgewiesen.

II. Der Kläger hat die Kosten des Verfahrens zu tragen.

III. Das Urteil ist hinsichtlich der Kosten vorläufig vollstreckbar. Der Kläger darf die Vollstreckung durch den Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe des zu vollstreckenden Betrags abwenden, wenn nicht der Beklagte vorher Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Tatbestand

1

Der Kläger begehrt die Beseitigung einer innerörtlichen Querungshilfe für einen Radweg, hilfsweise die Unterbindung der dadurch verursachten Lärmentwicklung durch den Beklagten als Straßenbaulastträger.

2

Der Kläger ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. * der Gemarkung, welches am Ortsrand liegend von Westen her an einen auf dem Grundstück Fl.Nr. * befindlichen, die Kreisstraße * begleitenden Radweg angrenzt. Der Radweg endet dort auf der westlichen Straßenseite und wird über die streitgegenständliche Querungshilfe (Fahrbahnteiler) auf der östlichen Seite der Kreisstraße nach Süden hin fortgeführt. Das mit zwei größeren Gebäuden bebaute Grundstück des Klägers hat nördlich und südlich der Querungshilfe je eine Zufahrt zur Kreisstraße.

3

Die Querungshilfe ist für den Radweg hergestellt worden. Ausweislich des Erläuterungsberichts zum Vorhaben einer durchgängigen Radweg-Verbindung von * bis * entlang des * im Landkreis * wurde der Geh-

und Radweg als unselbstständiger kombinierter Geh- und Radweg entlang der Kreisstraße * geplant. Da der Landkreis * nicht in der Lage war, die Realisierung zu finanzieren, übernahmen die Stadt * und die Gemeinde * nach Art. 44 Abs. 1 BayStrWG durch Vereinbarung mit dem Landkreis * die Straßenbaulast nur für den Bau; nach Herstellung des Geh- und Radwegs liegt die Straßenbaulast wieder beim Landkreis * nach Art. 9 BayStrWG. Durch das Vorhaben zwischen * und * soll der Großraum * mit dem Erholungsgebiet * verbunden werden. Laut Planung verliefen die bestehenden Gehwege in den Ortseingängen von * auf der Westseite der Kreisstraße jeweils nur einseitig und konnten aufgrund der bestehenden Bebauung hier nicht angeschlossen werden, sodass sich die Fortführung des Weges auf der Ostseite in Verbindung mit gesicherten Querungsstellen anbiete.

4

Zur örtlichen Situation nahe des klägerischen Grundstücks führt der Erläuterungsbericht aus (Behördenakte Ordner 1 Bl. 155 ff.), die Kreisstraße * weise bereits in südlicher Richtung vor der Ortstafel von * eine enge Linkskurve in Verbindung mit einer Kuppe auf. Wegen der geringen Sichtweite des in den Ort einfahrenden Verkehrs bestehe bereits jetzt 250 m vor der Ortstafel eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h. Durch den Erwerb des Grundstücks Fl.Nr. * der Gemarkung * auf der östlichen Seite der Kreisstraße sei ausreichend Platz für die Aufweitung der Fahrbahn und die Errichtung der Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer mit einer Mittelinsel mit Querungsfurt. Dies und die bereits außerorts reduzierte Geschwindigkeit des annähernden Verkehrs stellten eine ausreichend gesicherte Quermöglichkeit für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer dar.

5

Der Geh- und Radweg wurde errichtet; der Kläger erhob Einwendungen gegen die Ausführung und beklagte Lärmbelästigungen durch Verkehrseignisse wie - wegen querender Fußgänger oder Radfahrer - hupende Autofahrer, wegen Behinderung der Zufahrt zu seinem Grundstück, unerlaubt parkender Fahrzeuge sowie beinahe ereigneter Unfälle und gefährlicher Situationen. Er verlangte die Verschiebung der Querungshilfe weiter in den Ort hinein. Die Behörden halfen seinem Begehren nicht ab.

6

Der Beklagte ließ die immissionsschutzrechtliche Situation am klägerischen Grundstück und der Querungshilfe durch den Immissionsschutzbeauftragten des Staatlichen Bauamts * prüfen (Behördenakte Geheft 5 Bl. 556 ff.), der die Werte der Verkehrszählung des Straßenverkehrs von 2015 zugrunde legte, einen jährlichen Verkehrszuwachs einkalkulierte und für die Verkehrssituation vor der Errichtung des Geh- und Radwegs einen Mittelungspegel von tags 58,5 dB(A) und nachts von 49,9 dB(A) am Grundstück des Klägers errechnete sowie für die Verkehrssituation nach der Errichtung des Geh- und Radwegs einen Mittelungspegel von tags 58,0 dB(A) und nachts von 49,3 dB(A). Nachfragen bei der Polizei ergaben keine auffällige Häufung von Unfällen an der Querungshilfe.

7

Am 27. April 2020 ließ der Kläger Klage erheben zuletzt mit den Anträgen:

I. Der Beklagte wird verurteilt, den parallel zum Flurstück * der Gemarkung * (* Straße in *) des Klägers verlaufenden Fahrbahnteiler mit Querungshilfe an der * zu beseitigen.

II. Der Beklagte wird hilfsweise zur Unterbindung der von der Querungshilfe ausgehenden und den Emissionswert nach der 16. BImSchV übersteigenden Beeinträchtigung durch Lärmentwicklung verurteilt.

8

Zur Begründung ließ der Kläger ausführen, er sei alleiniger Eigentümer des Grundstücks und auf dem Grundstück befinde sich insbesondere das selbstgenutzte Wohnhaus des Klägers. Die Querungshilfe sei direkt vor den Hauseingang bzw. die Treppe zum Hauseingang des klägerischen Grundstücks gebaut worden und der Anliegergebrauch des Klägers werde enorm erschwert. So werde dessen Wohnhaus mit Heizöl bewirtschaftet. Der Lieferant verlange hier einen Aufpreis aufgrund erschwelter Anlieferung. Generell sei der Wert des Grundstücks des Klägers aufgrund übermäßigen Lärms und erschwelter Zufahrt massiv gemindert. Er regte Beweiserhebung durch ein Sachverständigengutachten eines Immobiliensachverständigen an. Er habe auch ein Lärmprotokoll erstellt und vergeblich Abhilfe beim Beklagten und den beteiligten Gemeinden verlangt. Sein Anspruch resultiere entweder aus den Freiheitsgrundrechten wie Art. 14 GG oder Art. 2 GG (körperliche Unversehrtheit) oder analog § 1004 Abs. 1 BGB. Für die Nichteinhaltung der Lärmgrenzwerte beantrage er ein Sachverständigengutachten. Das

Individualinteresse des Klägers an einer ruhigen Wohnumgebung ergebe sich aus seinem Anliegergebrauch und überwiege das Interesse der Öffentlichkeit, hier einen Radweg zu bauen, um Fördertöpfe auszuschöpfen.

9

Der Beklagte beantragt,
die Klage abzuweisen.

10

Die Querungshilfe sei rechtmäßig errichtet und beeinträchtige den Kläger nicht in geschützten Rechten. Der Kläger sei nicht in seinem Eigentumsgrundrecht oder seinem Anliegergebrauch verletzt, denn nach Art. 17 Abs. 1 BayStrWG bestehe kein Anspruch darauf, dass eine Straße nicht geändert werde. Nur bei einer erheblichen Erschwerung der Zufahrt bestehe ein Ersatzanspruch, jedoch nicht auf Rückbau. Gleichwohl umfasse dieser Anspruch keinen Anspruch auf eine optimale Zufahrt. Der Kläger habe nach wie vor seine beiden Zufahrten zum Grundstück, die deutlich abgesetzt von der streitgegenständlichen Querungshilfe lägen. Beide Einfahrten und die Zugänge mit Treppenaufgang zum Haus seien frei und in vollem Umfang nutzbar. Der zum klägerischen Grundstück hin liegende Fahrstreifen sei auch nicht verändert worden. Eine angeblich umständlichere Heizölanlieferung oder Dachrinnenreinigung sei weder substantiiert vorgetragen noch eine erhebliche Erschwernis. Auch ein Anspruch analog § 1004 BGB sei daher mangels Beeinträchtigung des Eigentums nicht gegeben. Beim Bau der Querungshilfe als Mittelinsel seien die Richtlinien für die Anlage von Straßen beachtet worden. Ihre Errichtung sei fachlich notwendig, um die Sicherheit für querende nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Der Geh- und Radweg habe wegen der Weigerung des Eigentümers eines östlich der Kreisstraße gelegenen Grundstücks, dieses zu verkaufen, auf der Ostseite nicht weiter in den Ort hinein gelegt werden können, sodass eine Querungsmöglichkeit nur an dieser Stelle habe geschaffen werden können und müssen. Der Bereich befinde sich bereits deutlich hinter der Ortstafel und damit in dem auf eine Geschwindigkeit von 50 km/h begrenzten Geschwindigkeitsbereich; 250 m vor der Ortstafel sei die Verkehrsgeschwindigkeit bereits auf 70 km/h beschränkt. Wegen der durch eine Kuppel und die Kurvenführung eingeschränkten Sicht der sich von Süden annähernden Kraftfahrzeugfahrer sei die Querungshilfe an dieser Stelle unentbehrlich. Die Polizei * habe noch am 24. Juni 2020 mitgeteilt, dass im Zeitraum vom 1. Januar 2018 bis 1. Juni 2020 kein einziger Unfall an dieser Querungshilfe habe festgestellt werden können. Die Querungshilfe führe auch nicht zu unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen für den Kläger. Die 16. BImSchV sei schon sachlich nicht anwendbar, da eine hierfür erforderliche wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen nicht vorliege, denn dies setze nach § 1 Abs. 2 16. BImSchV die Erweiterung einer Straße um einen Fahrstreifen oder einen erheblichen baulichen Eingriff mit einer Erhöhung des vom Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) voraus, die hier ausweislich der immissionsschutzfachlichen Berechnungen nicht vorliege. Soweit der Kläger sich durch Schimpfen, Abbremsen, Hupen oder Beschleunigen der Kraftfahrer belästigt fühle, sei der Beklagte für derartiges Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer nicht verantwortlich. Der Bürgermeister der Stadt * habe sich beim Heizöl-Lieferanten nach dem Grund für den Aufschlag erkundigt, der jedoch nur gelacht habe, da die Ausweisung auf der Rechnung nur aufgrund des ausdrücklichen Wunsches des Klägers erfolgt sei.

11

Wegen der weiteren Einzelheiten wird Bezug genommen auf die Gerichts- und die vorgelegten Behördenakten sowie das Protokoll der mündlichen Verhandlung.

Entscheidungsgründe

12

Die zulässige Klage ist unbegründet. Der Kläger hat keinen Anspruch auf Verlegung der Querungshilfe oder Unterbindung von Lärmbeeinträchtigungen durch den Beklagten (§ 113 Abs. 5 VwGO analog).

13

1. Die Klage ist im Hauptantrag unbegründet, da die seit ihrer Fertigstellung in der Straßenbaulast des Beklagten als Straßenbaulastträger der Kreisstraße * (vgl. Art. 9 i.V.m. Art. 41 Satz 1 Nr. 2 BayStrWG, § 5 Nr. 1 der Vereinbarung zwischen dem Landkreis, der Stadt * und der Gemeinde *) liegende Querungshilfe den Kläger nicht in geschützten Rechten verletzt.

14

a) Der Kläger hat keinen Anspruch auf Verlegung der Querungshilfe aus seinem Anliegergebrauch heraus, da dieser nicht verletzt ist.

15

Nach Art. 17 Abs. 1 BayStrWG steht einem Anlieger kein Anspruch darauf zu, dass eine Straße nicht geändert wird. Er hat lediglich Anspruch auf eine angemessene Erschließung und Erreichbarkeit des Grundstücks, anderenfalls auf Entschädigung, aber nicht auf Umgestaltung der Straße wie die Verlegung einer Querungshilfe.

16

Zugang und Zufahrt zu einem Anliegergrundstück mit einem Fahrzeug sind nur geschützt, soweit es die angemessene Nutzung des Grundeigentums unter Berücksichtigung der Rechtslage und der tatsächlichen Gegebenheiten erfordert. Der Anliegergebrauch sichert nach ständiger Rechtsprechung die Erreichbarkeit eines (Innerorts-)Grundstücks nicht uneingeschränkt, sondern nur in seinem Kern. Der gegenüber dem schlichten Gemeingebrauch gesteigerte Anliegergebrauch reicht nur so weit, wie eine angemessene Nutzung des Grundeigentums die Benutzung der Straße erfordert und der Anlieger auf das Vorhandensein der Straße in spezifischer Weise angewiesen ist. Beispielsweise gehört die uneingeschränkte Anfahrmöglichkeit mit Kraftfahrzeugen bei einem innerörtlichen Wohngrundstück selbst mit potenziellen Garagen oder Stellplätzen nicht zum geschützten Kernbereich des Anliegergebrauchs. Der Schutz, den der Anliegergebrauch vermittelt, erstreckt sich daher in aller Regel nur auf den notwendigen Zugang. Vor Einschränkungen oder Erschwernissen bei den Zufahrtsmöglichkeiten etwa auf Grund der besonderen örtlichen Lage des Grundstücks vermag er deshalb keinen Schutz zu gewähren, solange die Straße als Verkehrsmittel erhalten bleibt. Danach kann mithin aus dem Rechtsinstitut des Anliegergebrauchs kein Anspruch auf eine optimale Zufahrt zu einem Stellplatz- oder Garagengrundstück oder auf die Bequemlichkeit oder Leichtigkeit des Zugangs zu einem solchen Grundstück hergeleitet werden (BayVGH, U.v. 15.3.2006 - 8 B 05.1356 - juris Rn. 38 m.w.N.). Selbst die Notwendigkeit eines mehrmaligen Vor- und Zurücksetzens („Rangierens“) auf Grund der Straßenverhältnisse bei der Ein- und Ausfahrt von einem Grundstück kann nicht als ernsthafte Störung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs angesehen werden. Bloße Unbequemlichkeiten sind insofern ohne Belang (VG Bayreuth, U.v. 18.9.2001 - B 1 K 00.1235 - juris Rn. 17 m.w.N.). Ein Anspruch auf eine optimale Zufahrt besteht nicht (BayVGH, B.v. 1.12.2009 - 8 B 09.1980 - juris Rn. 19 m.w.N.). Gewährleistet wird grundsätzlich nur die Verbindung mit dem öffentlichen Straßennetz überhaupt, nicht dagegen notwendig auch die Erreichbarkeit des eigenen Grundstücks mit Kraftfahrzeugen des Eigentümers oder gar jeder Anliegerverkehr (BVerwG, U.v. 8.9.1993 - 11 C 38.92 - BVerwGE 94, 136 - juris Rn. 12).

17

So ist es auch hier. Der Kläger hat an zwei Stellen Zugang und Zufahrt zu seinem Anliegergrundstück mit einem Fahrzeug. Konkrete und rechtserhebliche Erschwernisse hat er nicht substantiiert aufgezeigt, im Gegenteil durch Fotos (VG-Akte Bl. 83 f.) sogar selbst die Erreichbarkeit seines Grundstücks mit langen Gespannen belegt. Auf eine etwa erschwerte Heizöllieferung, die vom Beklagten ohnehin bestritten wird, kommt es wegen der Möglichkeit der Zufahrt bis auf das Grundstück und die Alternative der schlauchgebundenen Lieferung nicht an. Dass der Kläger anders als vor Errichtung des Radwegs die für die Dachrinnenreinigung benötigte Hubbühne nicht mehr seitlich parken kann, sondern eine Teilspernung der Straße mit Sondernutzungserlaubnis benötigt, bedeutet eine Erschwernis für ihn, aber liegt auch an der Situationsgebundenheit seines Grundstücks (bis an das Hauseck heranreichende Hecke, Gefälle zur Straße hin).

18

b) Da Art. 17 Abs. 1 BayStrWG als lex specialis und Inhalts- und Schrankenbestimmung die Grenzen des Eigentums nach Art. 14 Abs. 1 GG bestimmt, kommen hier andere eigentumsbezogene Anspruchsgrundlagen wie § 1004 BGB nicht in Betracht. Ihre Voraussetzungen wären im Übrigen mangels rechtserheblicher Eigentumsbeeinträchtigung auch nicht erfüllt (vgl. soeben).

19

2. Die Klage ist auch im Hilfsantrag auf Lärminderung unbegründet, da die seit Fertigstellung der Querungshilfe nachweisbaren Lärmbeeinträchtigungen am Grundstück des Klägers nicht zugenommen haben und auch nicht unzumutbar sind.

20

Nach § 1 Abs. 1 16. BImSchV findet die Verkehrslärmschutzverordnung Anwendung auf den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BImSchV ist eine Änderung wesentlich, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird. Daran fehlt es hier, da die Fahrstreifenanzahl der Kreisstraße gleichgeblieben ist.

21

Weiter findet die Verkehrslärmschutzverordnung nach § 1 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV auf eine wesentliche Änderung Anwendung, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Auch daran fehlt es hier, da vor der Errichtung des Geh- und Radwegs ein Mittelungspegel von tags 58,5 dB(A) und nachts 49,9 dB(A) am Grundstück des Klägers errechnet wurde sowie für die Verkehrssituation nach der Errichtung ein Mittelungspegel von tags 58,0 dB(A) und nachts von 49,3 dB(A), also sogar eine leichte Verringerung der Lärmbelastung und mit Differenzen von -12 dB(A) tags und -10,7 dB(A) nachts auch deutlich unter den normierten Grenzwerten. Diese Prognose ist auch aktuell, da sie mit Verkehrsdaten aus dem Jahr 2015 und damit ohne Rücksicht auf einen im Zeitpunkt der Begutachtung etwa pandemiebedingt vorübergehend zurückgegangenen Verkehr erstellt worden ist.

22

Der Einwand des Klägers, seine Lärmbelastung habe zugenommen, wie die von ihm geführten Lärmprotokolle belegen, greift nicht durch. Vielmehr ist die immissionsschutzfachliche Stellungnahme des Staatlichen Bauamts im Weg des Urkundsbeweises für das Verwaltungsgericht verwertbar; offen erkennbare inhaltlichen Defizite dieser Stellungnahme wie entscheidungserhebliche unzutreffende Tatsachenannahmen, unlösbare Widersprüche, sich aus den Stellungnahmen ergebende Zweifel an der Sachkunde oder der Unparteilichkeit des Umweltingenieurs, die Erforderlichkeit eines speziellen, bei letzterem nicht vorhandenen Fachwissens (vgl. BVerwG, U.v. 22.10.2015 - 7 C 15/13 - NVwZ 2016, 308/312 Rn. 47 m.w.N.), die eine Verwertbarkeit minderten oder hinderten (vgl. BayVGh, B.v. 20.4.2016 - 22 ZB 16.9 - juris Rn. 16), sind nicht substantiiert aufgezeigt. Dass der Kläger die Stellungnahme für unzutreffend hält, ist kein Grund, zusätzliche Gutachten einzuholen (vgl. BayVGh, B.v. 20.4.2016 - 22 ZB 16.9 - juris Rn. 16 m.w.N.).

23

Für einzelne Lärmereignisse aus Anlass oder auf Grund von Fehlverhalten einzelner Verkehrsteilnehmer - z.B. unangepasste Geschwindigkeit oder achtloses Betreten der Fahrbahn - ist der Beklagte nicht verantwortlich.

24

3. Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 154 Abs. 1 VwGO. Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 VwGO i.V.m. §§ 708 ff. ZPO.