

Titel:

Rückbau eines Fuß- und Radweges im Wege der Folgenbeseitigung

Normenkette:

BImSchG § 3 Abs. 1, Abs. 2, § 41 Abs. 1, § 43 Abs. 1 Nr. 1

16. BImSchV § 1 Abs. 1, § 2 Abs. 1 Nr. 2, Nr. 3, Anlage 1

BGB § 906

StVO § 45

BayStrWG Art. 3 Abs. 1 Nr. 4, Art. 53 Nr. 2

Leitsatz:

Ein öffentlich-rechtlicher Folgenbeseitigungsanspruch auf Rückbau eines Fuß- und Radweges besteht nicht, wenn von diesem Weg nur unwesentliche Geräuschimmissionen und keine schädlichen Umwelteinwirkungen ausgehen, weil die für ein Wohngebiet maßgeblichen Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. (Rn. 26 und 33) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Einstweiliger Rechtsschutz, Folgenbeseitigungsanspruch (abgelehnt), Ausbau eines Geh- und Radwegs, Verletzung von Nachbarrechten (verneint), Anwendung der 16. BImSchV auf beschränkt-öffentliche Wege, schädlichen Umwelteinwirkungen, wesentliche Geräuschimmissionen (verneint)

Vorinstanz:

VG Regensburg, Beschluss vom 26.03.2021 – RO 2 E 21.157

Fundstelle:

BeckRS 2021, 22567

Tenor

I. Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

II. Die Antragsteller tragen die Kosten des Beschwerdeverfahrens als Gesamtschuldner.

III. Der Streitwert für das Beschwerdeverfahren wird auf 15.000 Euro festgesetzt.

Gründe

I.

1

Die Antragsteller begehren von der Antragsgegnerin, einer kreisfreien Stadt, im vorläufigen Rechtsschutz den Rückbau eines Weges sowie Schutzmaßnahmen gegen die durch die Nutzung des Weges hervorgerufenen Immissionen.

2

1. Die Antragsteller sind Eigentümer einer Wohnung im Erdgeschoss der Wohnanlage F.-straße ... in R. auf dem Grundstück FINr. ... Gemarkung S., das im Flächennutzungsplan als Wohnbaufläche dargestellt wird. An die südliche Grenze des Anwesens schließt sich das im Eigentum der Antragsgegnerin stehende Wegegrundstück FINr. ... an, das durch Verkehrszeichen als gemeinsamer Geh- und Radweg beschildert ist (Zeichen 240, Nr. 19 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO). Die Wohnanlage ist vom Wegegrundstück durch eine Hecke auf dem Grundstück FINr. ... getrennt, die eine Höhe von etwa 2 m bis 2,5 m aufweist. Die Antragsgegnerin beabsichtigt, das etwa 70 m lange Wegstück, das in Fortsetzung der K.-straße in Ost-West-Richtung verläuft und weiter östlich in den R.-weg mündet, als beschränkt-öffentlichen Weg (Geh- und Radweg) zu widmen. Ausweislich der von den Antragstellern vorgelegten Unterlagen bestand bereits im Jahr 1993 ein Fußweg mit entsprechendem Verlauf.

3

2. Das Wegegrundstück ist Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses der Antragsgegnerin vom 17. November 2016 für die Errichtung eines Hochwasserschutzes im Bereich Stadtteil S., R., Abschnitt, durch den Freistaat Bayern. Dort wird im Zuge des Hochwasserschutzes u.a. die Anhebung zahlreicher Geländeabschnitte verfügt. Der Einzelplan 301-T4, der Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses ist, sieht vor, dass der streitgegenständliche Weg im westlichen Teil auf eine Höhe von 333,55 müNN (entspricht HW 100) angehoben wird. Der Weg soll laut Planung künftig von Westen (Beginn an der K.-straße) ansteigen, daran anschließend auf einer Strecke von etwa 4 m auf 333,55 müNN Höhe verlaufen und im Osten auf etwa 12 m Länge auf das bestehende Niveau abfallen. Laut Nebenbestimmung zur Bauausführung Nr. 4.1.3.8 ist im Zuge der Ausführungsplanung für die Geländeanhebung im streitgegenständlichen Weg dem Umweltamt der Antragsgegnerin sowie dem Wasserwirtschaftsamt R. eine Detailplanung vorzulegen. Einzelheiten, etwa zur Breite des Weges oder zur Oberflächengestaltung sind nicht Gegenstand der Nebenbestimmungen. Im Bauwerksverzeichnis wird unter Nr. 41 als vorgesehene Maßnahme die "Anhebung K.-straße (Verlängerung)" angeführt und wie folgt beschrieben: "Der Bereich der K.-straße in der Verlängerung eines Stichwegs und der Hochwasserschutzstraße wird auf 333,55 m angehoben". Es sei vorgesehen, dass der Freistaat Bayern die Kosten für den Neubau und den Unterhalt trage, sich die Antragsgegnerin aber beteilige. Dies werde in einer Bauvereinbarung geregelt. Die bestehenden Regelungen zur Unterhaltungspflicht der Antragsgegnerin sowie zu den Verkehrssicherungspflichten blieben unverändert. In den Hinweisen, die dem Planfeststellungsbeschluss angefügt sind, heißt es unter Nr. 7, dass stadtgestalterisch bedeutsame Details vom Vorhabensträger in der Ausführungsplanung in Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt der Antragsgegnerin und dem beauftragten Planer noch endgültig festzulegen seien. Zudem wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der abzuschließenden Bauvereinbarung zwischen der Antragsgegnerin und dem Freistaat Bayern die Straßenanpassungen unter anderem im Bereich der K.-straße geregelt werden sollten (Nr. 8).

4

Im Detailplan des Wasserwirtschaftsamts vom Oktober 2018 wird die Bestandshöhe im anzuhebenden Bereich mit 333,03 müNN angegeben, westlich davon (an der Grenze zur K.-straße) mit 333,17 müNN sowie weiter östlich mit 332,96 müNN und mit 332,82 müNN. Das Gefälle von der K.-straße bis zur Anhebung soll danach 9% betragen, das Gefälle Richtung Osten auf einer Länge von 16 m 2,7%.

5

Laut Aktenvermerk des Umweltamts der Antragsgegnerin vom 14. Oktober 2019 fand an diesem Tag eine Ortsbesichtigung statt, an der auch der Antragsteller zu 2 teilnahm. Ein Vertreter der Antragsgegnerin habe diesem dargelegt, dass der ursprüngliche Weg sanierungsbedürftig sei, vor allem in Bezug auf die Entwässerung, und dass die notwendigen Maßnahmen bei Gelegenheit der Höherlegung umgesetzt werden sollten. Bei einem weiteren Ortstermin am 22. Oktober 2019 erklärten sich - ausweislich eines Schreibens des damaligen Bevollmächtigten des Antragstellers zu 2 vom 23. Oktober 2019 - das Wasserwirtschaftsamt sowie die Antragsgegnerin bereit, den höhenmäßigen Verlauf des Weges zwischen dem Ende der planfestgestellten Anhebung auf 333,55 müNN und dem Ende der Wohnanlage im Osten zu modifizieren. Anstelle eines gleichmäßigen Gefälles sollte im Bereich zwischen der Erhöhung und einer gedachten Linie auf Höhe der Ostkante der Balkone der F.-straße ... ein stärkeres Gefälle vorgesehen werden, um die Oberkante des Belags tiefer verlegen zu können, als ursprünglich beabsichtigt. Im weiteren Verlauf sollte der Weg dann ein geringeres Gefälle aufweisen. Im Anschluss kam es jedoch zu keiner rechtsverbindlichen Vereinbarung.

6

3. Im Oktober und November 2019 erfolgte der Ausbau im Auftrag des Wasserwirtschaftsamts in Abstimmung mit der Antragsgegnerin. Über die Anhebung hinaus wurde auf Wunsch der Antragsgegnerin das Gehwegpflaster durch eine asphaltierte Oberfläche ersetzt und der Weg auf etwa 3 m verbreitert. Nach Angaben der Antragsgegnerin wurden bei der Bauausführung die beim Ortstermin besprochenen Modifizierungen umgesetzt.

7

Das Wasserwirtschaftsamt bestätigte der Antragsgegnerin, dass der Bereich, der laut Einzelplan 301-T4 auf 333,55 müNN anzuheben sei, plankonform ausgeführt worden sei. Die Änderung des Wegs im östlichen Anschlussbereich sei im Zuge der Baumaßnahme mit ausgeführt worden. Im Planfeststellungsbeschluss sei zwar die Anpassung der Wegeanbindung aufgrund der Geländeanhebung dargestellt worden, die konkrete Ausgestaltung sei aber nicht Bestandteil des festgestellten Plans. Die Veränderung des Weges sei durch

die Antragsgegnerin als Sanierungsmaßnahme veranlasst worden, die zeitgleich mit der Errichtung des Hochwasserschutzes ausgeführt worden sei.

8

4. Die Antragsteller wenden sich gegen den Ausbau des Weges, der in diesem Umfang nicht vom Planfeststellungsbeschluss umfasst und daher rechtswidrig sei; darin liege auch eine Verletzung eigener Rechte (Eigentum, allgemeine Handlungsfreiheit). Der Weg sei um etwa 50 cm erhöht, asphaltiert und auf rund 3 m verbreitert worden. Dadurch verlaufe er nur noch 4,50 m, nicht mehr 6 m, von ihrem Schlafzimmer entfernt. Eine früher vorhandene Vegetationsfläche sei weggefallen und ein etwa 1,10 m hoher Erdwall an der Grundstücksgrenze sei bis auf 55 cm abgetragen worden. Folge des Ausbaus sei eine Zunahme des Fußgänger- und Radverkehrs. Teilweise benutzten mittlerweile Kraftfahrzeuge, vor allem auch Krafträder, den Weg. Dies führe zu einem erhöhten, nicht mehr zumutbaren Lärmaufkommen. Darüber hinaus verursache der winterliche Schneeräumdienst durch die Antragsgegnerin, der gegen 5.00 Uhr früh nur auf diesem Weg, nicht aber auf angrenzenden Straßenstücken, durchgeführt werde, unzumutbare Lärmimmissionen und Erschütterungen im Schlafzimmer der Antragsteller. Schließlich sei durch den Ausbau eine Einsichtsmöglichkeit in die Schlafräume der Antragsteller geschaffen worden und Personen könnten sich unbefugten Zutritt auf das Grundstück der Antragsteller verschaffen. Es sei bereits zu Diebstählen und Sachbeschädigungen gekommen.

9

Die Antragsteller haben mit Schriftsatz vom 1. Februar 2021 Klage erhoben und zugleich den Erlass einer einstweiligen Anordnung beantragt mit dem Ziel, den früheren Wegezustand wiederherzustellen oder sonstige vorläufige Maßnahmen zu veranlassen, um den rechtswidrigen Zustand zu beseitigen.

10

5. Die Antragsgegnerin tritt dem entgegen. Der Abstand des Weges von der Grundstücksgrenze betrage nach der aktuellen Vermessung zwischen 0,5 m bis 1 m. Fremde Grundstücke seien daher nicht in Anspruch genommen worden. Aus den einschlägigen Regelwerken ergebe sich für gemeinsame Geh- und Radwege eine Regelbreite von 3 m, die für ein Befahren mit Fahrzeugen im Rettungsdienst sowie zum Zweck des Hochwasserschutzes oder zur Grünflächenpflege erforderlich sei. Es sei davon auszugehen, dass nicht die Asphaltierung und Verbreiterung des Weges zu einer höheren Nutzung führe, sondern die Attraktivität des umgestalteten R* ...ufers. Aus der Ausführungsplanung des Wasserwirtschaftsamts sowie der Höhendarstellung ihres Gartenamts ergebe sich, dass der Weg in dem Bereich, in dem der Planfeststellungsbeschluss eine Anhebung regle, um etwa 50 cm angehoben worden sei und im Anschluss nach Osten auf den folgenden 16 m zwischen 43 cm und 14 cm.

11

Die Antragsgegnerin legte dem Verwaltungsgericht eine immissionsschutzrechtliche Stellungnahme ihres Umweltamtes vor. Danach werde der für Wohngebiete geltende Emissionsgrenzwert von 49 dB (A) zur Nachtzeit bei Heranziehung der nicht unmittelbar einschlägigen 16. BImSchV eingehalten. Als Berechnungsansatz wurde die Nutzung (zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr) durch 100 Personen zu Grunde gelegt, ein Sprechanteil von 50% mit angehobener Stimme pro Person (70 dB (A)) auf der Wegstrecke, eine Verweildauer von jeweils 1 Minute und ein Abstand zwischen Wohnhausfenster und Mitte des Weges von etwa 5 m. Daraus ergebe sich ein Wert von 38,2 dB (A), bei einer unterstellten Nutzung durch 800 Personen von 47,2 dB (A). Der Betrieb von Räumfahrzeugen an wenigen Tagen des Jahres diene der öffentlichen Sicherheit und könne immissionsschutzfachlich nicht beurteilt werden.

12

6. Das Verwaltungsgericht hat den Antrag mit Beschluss vom 26. März 2021 abgelehnt. Zur Begründung hat es im Wesentlichen ausgeführt, dass die Antragsteller weder einen Anspruch auf Rückbau des Weges noch auf sonstige Maßnahmen zur Änderung der bestehenden Situation hätten. Der Ausbau und die Verkehrsfreigabe hätten keinen rechtswidrigen Eingriff in deren subjektiv-öffentliche Rechtspositionen bewirkt. Es fehle an einer Darlegung, dass die behaupteten Zustände in einer nicht hinnehmbaren Art und Weise gegeben wären und dass diese der Wegebaumaßnahme zugerechnet werden könnten.

13

7. Hiergegen richtet sich die Beschwerde der Antragsteller.

14

Sie beantragen sinngemäß,

15

der Antragsgegnerin unter Aufhebung des Beschlusses des Verwaltungsgerichts Regensburg vom 26. März 2021 im Wege einer einstweiligen Anordnung aufzugeben, den an die F.-straße ... angrenzenden Weg hinsichtlich Höhe, Breite und Belag auf den Zustand vor Oktober 2019 mit Ausnahme des von der Planfeststellung betroffenen Bereichs zurückzubauen

16

oder sonstige Maßnahmen zu treffen, um den rechtswidrigen Zustand bis zur Entscheidung in der Hauptsache zu beseitigen,

17

sowie Sorge dafür zu tragen, dass die Nachruhe der Antragsteller gewährleistet ist, im Hinblick auf die vom Weg ausgehenden Verkehrsgeräusche.

18

Sie berufen sich im Wesentlichen auf die Rechtswidrigkeit der Verkehrsimmissionen. Die immissionsschutzrechtlichen Regelungen zur Zumutbarkeit seien auf Geh- und Radwege nicht anwendbar. Die Antragsteller seien verständige Durchschnittsmenschen. Die vom Wegausbau verursachten Lärmeinwirkungen seien ihnen nicht zumutbar, ebenso wenig die vom Winterdienst verursachten Erschütterungen und die Beeinträchtigungen durch die nunmehr bestehenden Einsichtsmöglichkeiten.

19

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Behördenakten sowie die Gerichtsakte verwiesen.

II.

20

A. Die zulässige Beschwerde, bei deren Prüfung der Verwaltungsgerichtshof gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO auf die form- und fristgerecht dargelegten Beschwerdegründe beschränkt ist (vgl. dazu auch Happ in Eyermann, VwGO, 15. Aufl. 2019, § 146 Rn. 23), hat keinen Erfolg. Das Verwaltungsgericht hat zu Recht angenommen, dass die Antragsteller keinen Anspruch auf Erlass der begehrten einstweiligen Anordnung nach § 123 VwGO glaubhaft gemacht haben.

21

1. Sie berufen sich in erster Linie auf einen öffentlich-rechtlichen Folgenbeseitigungsanspruch, der sich nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, U.v. 26.8.1993 - 4 C 24.91 - BVerwGE 94, 100) und des Senats (BayVGH, B.v. 13.1.2016 - 8 B 15.522 - BayVBI 2016, 590 = juris Rn. 14 m.w.N.; U. v. 6.8.2019 - 8 B 17.145 - juris Rn. 22) aus dem verfassungsrechtlichen Rechtsstaatsprinzip und den Grundrechten herleitet. Die Voraussetzung, dass eine subjektive Rechtsposition unmittelbar durch öffentlich-rechtliches Verwaltungshandeln verletzt und dadurch ein rechtswidriger Zustand geschaffen worden ist, der andauert (BVerwG, U.v. 19.7.1984 - 3 C 81.82 - BVerwGE 69, 366/368 ff.; U.v. 27.5.2020 - 6 C 1.19 - BVerwGE 168, 178 = juris Rn. 66), sind nach summarischer Prüfung hier nicht gegeben. Zwar kann die Schaffung einer Verkehrsverbindung für Fußgänger und Radfahrer als hoheitliches Handeln angesehen werden, selbst wenn eine Gemeinde die Verkehrsfläche noch nicht - wie von ihr beabsichtigt - im Sinn von Art. 6 Abs. 1 BayStrWG förmlich als beschränkt öffentlichen Weg gewidmet hat (vgl. BayVGH, U.v. 14.9.2009 - 8 B 08.2829 - juris Rn. 13 m.w.N.), das Verwaltungsgericht ist aber zu Recht davon ausgegangen, dass der Ausbau des Geh- und Radweges kein subjektives Recht der Antragsteller verletzt und keinen noch andauernden rechtswidrigen Zustand geschaffen hat.

22

1.1 Die Rechtswidrigkeit des Ausbaus ergibt sich nicht aus einem Verstoßes gegen den bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss der Antragsgegnerin vom 17. November 2016 für die Errichtung eines Hochwasserschutzes im Bereich Stadtteil S., R., Abschnitt ...

23

Die Antragsteller können sich nicht mit Erfolg darauf berufen, dass die Ausbaumaßnahme gegen Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses verstößt. Der streitgegenständliche Weg wurde entsprechend der Regelungen im Bauwerksverzeichnis und im Einzelplan 301-T4 in einem Teilbereich von wenigen Metern auf 333,55 müNN angehoben. Weitere verbindliche Festlegungen zum Ausbauzustand trifft der

Planfeststellungsbeschluss dagegen nicht; er regelt keine weiteren Einzelheiten in Bezug auf den Geh- und Radweg. Das Bauwerksverzeichnis (Nr. 41) hat lediglich die Anhebung eines Teilstücks und nicht etwa den Ausbau des gesamten Weges zum Gegenstand. Die Nebenbestimmung Nr. 4.1.3.8 enthält einen ausdrücklichen Vorbehalt in Bezug auf die zwischen Wasserwirtschaftsamt und Antragsgegnerin abzustimmende Detailplanung. Gleichmaßen lässt sich den Hinweisen Nr. 7 und 8 entnehmen, dass die Ausführungsplanung für die Straßenanpassungen im Bereich der K.-straße, also die Anhebung des streitgegenständlichen Weges, erst in Abstimmung zwischen dem Vorhabenträger und der Antragsgegnerin erfolgen sollte. Dem Planfeststellungsbeschluss kann auch nicht entnommen werden, dass die ursprüngliche Beschaffenheit des Weges in bestimmten Bereichen beizubehalten wäre, etwa hinsichtlich Ausbauzustand, Breite oder Oberflächengestaltung. Soweit im Einzelplan 301-T4 eine Pflasterfläche mit einer bestimmten Breite dargestellt wird, ergibt die Auslegung, dass dies keine planerische Festlegung sein soll, sondern lediglich eine unverbindliche Wiedergabe des bisherigen Zustands, mit der keine Regelungswirkung verbunden ist. Andernfalls bestünde ein Widerspruch zu den ausdrücklichen Vorbehalten, wonach die Straßengestaltung der Detailplanung vorbehalten und erst noch festgelegt werden sollte.

24

Den Antragstellern ist allerdings zuzugestehen, dass einem (denkbaren) Anspruch auf Rückbau nicht die Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses entgegengehalten werden könnte - mit Ausnahme des Bereichs, der auf 333,55 müNN abzuheben war, der in ihrem Beschwerdeantrag aber ausdrücklich ausgenommen wird. Die weiteren baulichen Änderungen am Weg erfolgten lediglich bei Gelegenheit der Planfeststellung. Sie nehmen daher nicht an der Bestandskraft teil. Dies allein führt aber, mangels hinreichender Darlegung eines Folgenbeseitigungsanspruchs (dazu im Folgenden), nicht zum Erfolg der Beschwerde.

25

1.2 Soweit das Verwaltungsgericht davon ausgegangen ist, dass den Antragstellern keine wirksame Zusicherung im Sinn des Art. 38 BayVwVfG und keine verbindliche Zusage eines bestimmten Straßenzustands durch die Antragsgegnerin gemacht worden ist, rechtfertigt das Beschwerdevorbringen keine andere Entscheidung. Es fehlt an einer entsprechenden Glaubhaftmachung. Auf die im Verfahren zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses ausgelegten Unterlagen können sich die Antragsteller schon deshalb nicht mit Erfolg berufen, weil dieser (mit Ausnahme der hier nicht streitgegenständlichen Erhöhung) keine Regelungen über den Ausbau trifft (vgl. oben 1.1). Im Übrigen wurden auch keine Verstöße gegen örtliche Rechtsvorschriften, die noch dazu drittschützend sein müssten (vgl. dazu BayVGh, U.v. 14.9.2009 - 8 B 08.2829 - juris Rn. 19), geltend gemacht und der Weg verläuft nicht auf Grundstücken der Antragsteller, so dass eine Beeinträchtigung der Integrität ihres Grundeigentums im Sinn der §§ 903, 905 BGB nicht vorliegt.

26

1.3 Entgegen dem Vorbringen der Antragsteller ist das Verwaltungsgericht zu Recht davon ausgegangen, dass mit dem ausgebauten Geh- und Radweg nur unwesentliche Geräuschimmissionen im Sinn des § 906 Abs. 1 Satz 2 BGB verbunden sind (vgl. zur entsprechenden Anwendbarkeit im öffentlichen Recht BayVGh, B.v. 5.8.2020 - 8 CE 20.1374 - juris Rn. 28) und dass von ihm keine schädlichen Umwelteinwirkungen (vgl. §§ 41, 3 Abs. 1 BImSchG) ausgehen (vgl. zum Gleichlauf BVerwG, U.v. 29.4.1988 - 7 C 33.87 - BVerwGE 79, 254 = juris Rn. 14; BayVGh, U.v. 18.1.1993 - 2 B 91.15 - NVwZ 1993, 1006 = juris Rn. 33 f. m.w.N.; OVG Bremen, U.v. 19.1.1993 - 1 BA 11/92 - juris Rn. 31 m.w.N.; Brückner in Münchener Kommentar zum BGB, 8. Aufl. 2020, § 906 Rn. 78 f.). Gleiches gilt für mögliche Beeinträchtigungen durch Erschütterungen im Zusammenhang mit dem Winterdienst der Antragsgegnerin.

27

1.3.1 Nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung sind Immissionen von Betroffenen nicht erst dann nicht mehr hinzunehmen, wenn sie die Gesundheit schädigen oder schwer und unerträglich in deren Eigentum eingreifen (vgl. BVerwG, U.v. 29.4.1988 - 7 C 33.87 - BVerwGE 79, 254 = juris Rn. 12). Die Zumutbarkeitsschwelle wird überschritten, wenn die Störung oder Belästigung erheblich im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG ist (BayVGh, U.v. 18.1.1993 - 2 B 91.15 - NVwZ 1993, 1006 = juris Rn. 35 ff. m.w.N.). Ob dies der Fall ist und ob daher die Grenze der Duldungspflicht überschritten wird, wird von wertenden Elementen mitgeprägt. Dazu zählen die Herkömmlichkeit, die soziale Adäquanz und die allgemeine Akzeptanz. Die Beurteilung setzt eine Wertung voraus, die im Sinne einer Güterabwägung die konkreten

Gegebenheiten zum einen der emittierenden Nutzung, zum anderen der immissionsbetroffenen Nutzung in Betracht zieht. Dabei ist etwa auch einzubeziehen, dass Immissionen bei der Erfüllung öffentlicher Aufgaben verursacht werden (vgl. zum Ganzen BVerwG, U.v. 29.4.1988 - 7 C 33.87 - BVerwGE 79, 254 = juris Rn. 16 m.w.N.; Brückner in Münchener Kommentar zum BGB, 8. Aufl. 2020, § 906 Rn. 68 ff.).

28

Entgegen der Einwendungen der Antragsteller kann hier zur Ermittlung der Zumutbarkeitsgrenze der geltend gemachten Lärmbeeinträchtigungen die Regelung des § 41 BImSchG als Anhaltspunkt herangezogen werden, wovon auch das Verwaltungsgericht ausgegangen ist. Danach ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Weiterhin sind die Regelungen der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV - vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036; vgl. BVerwG, U.v. 12.12.1990 - 4 C 40.87 - NVwZ 1991, 879; BayVGh, B.v. 11.6.2013 - 8 ZB 12.725 - juris Rn. 23 ff.) heranziehbar, die auf der Grundlage der § 41 Abs. 1, § 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG erlassen wurde. Daraus kann ein objektivierter Maßstab für die Erheblichkeit von Belästigungen (und die Wesentlichkeit von Geräuschimmissionen) gebildet werden, der aber auch Raum bietet, die Besonderheiten des Einzelfalls einzubeziehen. Demgegenüber scheinen die Antragsteller einen rein subjektiven Maßstab zu befürworten, der sich an den empfundenen Beeinträchtigungen orientiert, was schon aus systematischen Gründen nicht überzeugt und zu nicht nachvollziehbaren Ergebnissen führen würde.

29

Öffentliche Straßen im Sinn des § 41 BImSchG sind Verkehrsflächen, die dem allgemeinen Verkehr gewidmet sind bzw. werden sollen. Dazu zählen nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 4 BayStrWG auch beschränkt-öffentliche Wege wie selbständige Geh- und Radwege im Sinn des Art. 53 Nr. 2 BayStrWG (vgl. BayVGh, B.v. 11.6.2013 - 8 ZB 12.725 - juris Rn. 23 m.w.N.). Eine andere Beurteilung ist nach der Rechtsprechung des Senats allenfalls dann geboten, wenn von einer öffentlichen Straße hervorgerufener Geh- und Kommunikationslärm als Teil einer immissionsschutzrechtlichen Anlage ausnahmsweise dieser selbst zuzurechnen ist, wie etwa die Geräusche der Besucher beim Zu- oder Abgang zu oder von einer kommunalen oder gewerblichen Einrichtung (vgl. BayVGh, B.v. 11.6.2013 - 8 ZB 12.725 - juris Rn. 23 m.w.N.). Ein solcher Fall ist hier aber nicht gegeben. Entgegen der Einwendungen der Antragsteller kommt es dabei nicht entscheidend darauf an, ob die Widmung bereits vollzogen ist oder nicht. Für die Heranziehung der maßstabsbildenden Regelungen spielt der formale Widmungsakt keine entscheidende Rolle. Etwas Anderes mag gelten, wenn keine Widmung beabsichtigt ist und ein im öffentlichen Eigentum stehender Weg lediglich als Privatweg genutzt werden soll. Dann kann das Interesse der Öffentlichkeit, Straßen und Wege im Rahmen des Gemeingebrauchs zu nutzen, bei der vorzunehmenden Abwägung nicht ohne Weiteres Berücksichtigung finden. Hier erfolgt die Benutzung des Geh- und Radweges durch die Öffentlichkeit aber bereits seit längerem auf der Grundlage verkehrsrechtlicher Anordnungen (tatsächlich öffentliche Verkehrsfläche). Die Antragsgegnerin hat im Übrigen die Widmung in Aussicht gestellt, der keine Hindernisse entgegenstehen dürften.

30

Den Regelungen der 16. BImSchV lassen sich hier Maßstäbe für die konkrete Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrsimmissionen entnehmen, ohne dass es darauf ankommt, ob ein Bau oder eine wesentliche Änderung im Sinn des § 1 16. BImSchV vorliegen. Entgegen der Einwände der Antragsteller scheidet eine Heranziehung nicht deshalb aus, weil die Verordnung Verkehrs- und Kommunikationsgeräusche, die von Fußgängern oder Radfahrern hervorgerufen werden, nicht ausdrücklich erwähnt. Nach der Rechtsprechung des Senats (BayVGh, B.v. 11.6.2013 - 8 ZB 12.725 - juris Rn. 24), der auch das Verwaltungsgericht gefolgt ist, ist vielmehr auf den Wortlaut des § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV sowie den Zweck dieser Verordnung abzustellen, den Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zu gewährleisten. Der Begriff der "Verkehrsgeräusche" soll danach nicht nur den von Fahrzeugen hervorgerufene Lärm des Kraftfahrzeugverkehrs erfassen, während nicht motorisierte Geräusche des Fußgängerverkehrs den (strengerem) Anforderungen der TA Lärm unterliegen würden. Dass eine derartige Trennung kaum praktikabel wäre, zeigt sich nicht zuletzt darin, dass sich derartige Geräusche aufsummieren können, wenn etwa neben dem motorisierten Verkehr auch Fußgänger und Radverkehr zur Lärmbelastung beitragen.

31

Ebenso wenig steht der Anwendung der 16. BImSchV entgegen, dass sie in ihrem § 3 in Verbindung mit der Anlage 1 zwar ein Berechnungsverfahren in Bezug auf den Kraftfahrzeugverkehr, jedoch kein eigenes Berechnungsverfahren zur Erfassung von Fußgängerlärm vorsieht. Zwar ist dann, wenn ein Regelwerk bestimmte Lärmgrenzwerte festlegt, grundsätzlich auch die in diesem Regelwerk für die Lärmberechnung vorgesehene Methodik zugrunde zu legen, weil Lärmgrenzwerte ihre Aussagekraft erst im Zusammenspiel mit einem Mess- oder Berechnungsverfahren erlangen, in dem sie zu ermitteln sind (vgl. BVerwG, U.v. 21.3.1996 - 4 C 9.95 - BVerwGE 101, 1/4; U.v. 4.4.2012 - 4 C 8.09 u.a. - BVerwGE 142, 234 Rn. 201). Fehlen indes solche Regelungen zur Berechnung der festgesetzten Grenzwerte, ist die Lücke einzelfallbezogen und unter möglichst weitgehender Beachtung der gesetzgeberischen Intention angemessen auszufüllen (BayVGh, B.v. 11.6.2013 - 8 ZB 12.725 - juris Rn. 25; vgl. auch BVerwG, U.v. 4.4.2012 - 4 C 8.09 u.a. - BVerwGE 142, 234 Rn. 201).

32

1.3.2 Bei Heranziehung dieser Maßstäbe haben die Antragsteller mit ihrem Beschwerdevorbringen nicht hinreichend dargelegt, dass es aufgrund des Ausbaus des Geh- und Radweges zu rechtswidrigen Lärmimmissionen kommt. Vielmehr ist das Verwaltungsgericht zu Recht davon ausgegangen, dass die geltend gemachten Störungen und Belästigungen bei der anzustellenden wertenden Betrachtungsweise die Zumutbarkeitsschwelle nicht überschreiten.

33

Es obliegt den Antragstellern darzulegen, dass die Erheblichkeitsschwelle überschritten ist; dies gilt nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass von derartigen Geh- und Radwegen regelmäßig keine schädlichen Umwelteinwirkungen ausgehen. In der Beschwerdeschrift fehlt es jedoch an quantifizierbaren und qualifizierbaren Angaben objektiver Art zu den geltend gemachten Lärmimmissionen. Dagegen folgt aus den nachvollziehbaren Ausführungen des Umweltamts der Antragsgegnerin, dass die für Wohngebiete maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts erheblich unterschritten werden. Die dort zugrunde gelegten Prämissen sind plausibel. Bei einer Benutzung durch 100 Personen in der Nachtzeit ergibt sich ein Beurteilungspegel von 38,2 dB(A). Selbst bei 800 Personen wird der Grenzwert von 49 dB(A) um 1,8 dB(A) und damit nicht unerheblich unterschritten. Die in der Beschwerdebegründung gegen die lärmschutzfachliche Stellungnahme erhobenen Einwendungen greifen nicht durch. Die Antragsteller setzen lediglich ihre eigenen Prämissen und Einschätzungen an die Stelle der nachvollziehbaren Ausführungen und Berechnungen der zuständigen Fachbehörde, ohne ihre Sachkunde darzulegen. Die Behauptung, sie seien nicht besonders lärmempfindlich und entsprächen einem "Durchschnittsmenschen", reicht nicht aus, die Unzumutbarkeit zu belegen; gleiches gilt für die vorgelegten ärztlichen Atteste. Aus diesen ergeben sich keine objektivierbaren Anhaltspunkte für die Art und Weise der Belastung, sondern allenfalls Feststellungen zum Gesundheitszustand der Antragsteller zum jeweiligen Zeitpunkt. Worauf die Feststellung der Ursachen der geschilderten Schlafstörungen beruht, wird ebenfalls nicht ersichtlich. Im Übrigen könnte auch bei einem Augenschein, wie er von Antragstellerseite gefordert wurde, lediglich ein kurzzeitiger, momentaner und keineswegs repräsentativer Eindruck gewonnen werden, wohingegen durch die vorgenommene Lärmberechnung der maßgebliche Beurteilungspegel ermittelt werden kann.

34

Hinzu kommt, dass an der fraglichen Stelle seit mindestens 1993 ein von der Öffentlichkeit genutzter Fußweg bestand, so dass die angrenzenden Grundstücke bereits vorbelastet waren. Dessen Verkehrsbedeutung mag durch den Ausbau gesteigert worden sein. Objektiv gesehen handelt es sich aber um eine relativ geringfügige Verbreiterung und Erhöhung. Der Weg wurde lediglich um bis zu 50 cm angehoben, zur Angleichung an die im Planfeststellungsbeschluss geregelte Anhebung, sowie auf 3 m verbreitert und asphaltiert. Eine generelle Freigabe für den Kraftfahrzeugverkehr ist nicht erfolgt.

35

Der Einwand der Antragsteller, das Verwaltungsgericht habe Lärmeinwirkungen durch illegales Befahren des Weges mit Kraftfahrzeugen nicht hinreichend berücksichtigt, überzeugt nicht. Sie haben im Beschwerdeverfahren nicht glaubhaft gemacht, dass dies zu erheblichen Belästigungen führen würde. Hierfür reicht die Berufung auf einzelne Vorkommnisse nicht aus. Entsprechendes gilt für ruhestörendes Verhalten von Wegenutzern. Die Angaben der Antragstellerseite sind insofern rein subjektiv und zu unkonkret. Sie können daher weder qualitativ noch quantitativ beurteilt werden. Im Übrigen wäre fraglich, ob und in welchem Umfang sich die Antragsgegnerin ordnungswidriges Verhalten, das

straßenverkehrsrechtliche Bußgeldtatbestände oder den Tatbestand des § 117 Abs. 1 OWiG erfüllt, aus straßenrechtlicher Sicht zurechnen lassen müsste. Beeinträchtigungen müssen nämlich einerseits in typischer Weise mit dem Bau oder der Änderung der Straße oder deren Betrieb verbunden sein und dürfen andererseits nach ihrer Art als Folgewirkung der Straße nicht außerhalb aller Erfahrung liegen, insbesondere nicht ganz überwiegend durch andere Umstände bedingt sein (BVerwG, U.v. 23.11.2005 - 9 A 28.04 - BVerwGE 124, 334/339 = juris Rn. 29; Bracher in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand Dezember 2020, § 41 BImSchG Rn. 57, jew. m.w.N.; vgl. auch VGH BW, U.v. 3.5.1984 - 10 S 951/83 - NJW 1985, 2352; OVG NW U.v. 16.9.1985 - 15 A 2856/83 - BauR 1986, 77). Mit den entsprechenden Ausführungen des Verwaltungsgerichts setzt sich die Beschwerdebegründung nicht näher auseinander.

36

1.3.3 Erst Recht können sich die Antragsteller nicht mit Erfolg auf die Unzumutbarkeit der Immissionen durch Räumfahrzeuge des Winterdienstes berufen. Das Verwaltungsgericht ist vielmehr nachvollziehbar zum Ergebnis gelangt, dass auch insofern die Zumutbarkeitsschwelle nicht überschritten wird.

37

Das Verwaltungsgericht geht - ebenso wie die Antragsgegnerin - zu Recht davon aus, dass sich angesichts der heutigen klimatischen Verhältnisse, unter Einbeziehung der örtlichen Gegebenheiten, Schneeräumensätze auf eine überschaubare Anzahl von Tagen im Jahr beschränken dürften. Derartige Belästigungen sind allgemein akzeptiert. In Bezug auf Lärmimmissionen ist zudem darauf hinzuweisen, dass es im Winter ohne Weiteres zumutbar erscheint, bei geschlossenem Fenster zu schlafen, sodass die Möglichkeit besteht, die Beeinträchtigungen abzumildern. Zwar kann es sich dessen ungeachtet um relativ störende Immissionen handeln, denen die Betroffenen zu früher Stunde ausgesetzt sind, sie sind aber regelmäßig von begrenzter Dauer. Vor allem dienen sie der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, also einem Allgemeinwohlbelang von hohem Rang, und kommen letztlich jedermann zugute. Das Verwaltungsgericht weist zutreffend darauf hin, dass die Antragsgegnerin damit ihrer Verkehrssicherungspflicht nachkommt, die für gewidmete Straßen in Art. 51 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG geregelt ist. Danach hat die Gemeinde zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung nach ihrer Leistungsfähigkeit innerhalb geschlossener Ortslage öffentliche Straßen von Schnee zu räumen und grundsätzlich auch die Gehbahnen bei Glätte zu streuen. Eine besondere Schwere der Beeinträchtigung, die möglicherweise in Sonderfällen Abweichungen rechtfertigen könnte, haben die Antragsteller nicht dargelegt. Bei allgemeiner Lebenserfahrung führt die Schneeräumung mit einem Räumschild auf einem asphaltierten Weg in einem mehrere Meter entfernten Gebäude auch nicht zu unzumutbaren Erschütterungen. Auch insofern fehlt es in der Beschwerdebegründung an einer hinreichenden Darlegung der Unzumutbarkeit. Dass die Antragsgegnerin ihr Ermessen bei der Auswahl und Einteilung der zu räumenden Straßen überschritten haben könnte, wurde von den Antragstellern ebenfalls nicht ausreichend dargelegt. Es erscheint vielmehr nachvollziehbar, dass bei der notwendigen, in Art. 51 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG bereits angelegten Priorisierung zunächst Gefällstrecken oder bestimmte Zubringer zu stärker frequentierten Radwegen, wie hier dem R.-weg, vorgezogen werden. Daher kann es vorkommen, dass selbst unmittelbar angrenzende Straßenstücke erst später geräumt werden. Dies gilt vor allem dann, wenn verschiedene Typen von Räumfahrzeugen im Einsatz sind, wie dies von der Antragsgegnerin ausgeführt wurde. Der weitere Einwand der Antragsteller, es könne aus dem Umstand, dass vor der Baumaßnahme kein Winterdienst stattgefunden hat, geschlossen werden, dass ein solcher nicht erforderlich ist, überzeugt ebenfalls nicht. Sie führen selbst aus, dass erst durch den Ausbau (v.a. wohl die Verbreiterung auf 3 m und die Asphaltierung) der Einsatz des Winterdienstes überhaupt erst ermöglicht wurde.

38

Entsprechendes gilt für Fahrten zum Zweck der Grünanlagenpflege und der Sicherstellung des Hochwasserschutzes sowie für den Rettungsdienst. Dabei handelt es sich ebenfalls um vereinzelte Ereignisse, die der Wahrung wichtiger Gemeinwohlbelange dienen.

39

1.4 Auch der Einwand der Antragsteller, das Verwaltungsgericht habe eine Verletzung ihrer Grundrechte verkannt, vor allem ihres Eigentumsgrundrechts und ihres allgemeinen Persönlichkeitsrechts, greift nicht durch.

40

1.4.1 Die Nutzung des Eigentums nach den eigenen Vorstellungen des Eigentümers gehört grundsätzlich zu den durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützten Rechtspositionen (vgl. BVerfG, B.v. 8.2.2001 - 1 BvR 719/99 - WM 2001, 778 = juris Rn. 20 m.w.N.; BGH, U.v. 28.11.2003 - V ZR 129/03 - BGHZ 157, 144 = juris Rn. 16; Hösch, GewArch 2002, 305). Allerdings stellt nicht jede Einwirkung auf das Grundeigentum eine Beeinträchtigung des Art. 14 Abs. 1 GG dar. Vor allem kennt die Rechtsordnung keinen Anspruch auf Beibehaltung einer günstigen Grundstückssituation. Der Grundrechtsschutz umfasst nicht die Abwehr jeglicher Verschlechterungen, wie das Verwaltungsgericht zutreffend dargelegt hat. Erforderlich ist vielmehr ein dem Inhalt des Eigentums widersprechender Eingriff in die rechtliche oder tatsächliche Herrschaftsmacht des Eigentümers, der diesem nicht mehr zumutbar ist (vgl. BayVGh, B.v. 5.8.2020 - 8 CE 20.1374 - juris Rn. 27). Einen solchen haben die Antragsteller in ihrer Beschwerdebegründung nicht dargelegt.

41

Sie können sich nicht mit Erfolg darauf berufen, dass ihre Belange von der Antragsgegnerin bei der Entscheidung über den Ausbau nicht hinreichend berücksichtigt worden seien. Sieht ein Gesetz zum Schutz der Eigentümerrechte die Durchführung eines förmlichen Verfahrens vor, kann die mangelnde Beachtung dieses Gesetzes den von Art. 14 Abs. 1 GG bezweckten Grundrechtsschutz durch Verfahren verletzen. Daher muss ein Anlieger bei der planfeststellungsbedürftigen Schaffung einer Bundesstraßenverbindung die bestimmungsgemäße Nutzung der Straße mit dem damit verbundenen Verkehrslärm nur hinnehmen, wenn für die Herstellung der Straße eine ausreichende Rechtsgrundlage gegeben ist (vgl. BayVGh, U.v. 14.9.2009 - 8 B 08.2829 - juris Rn. 23 m.w.N.). Eine Übertragung dieser Rechtsprechung auf die nicht planfeststellungsbedürftige Anlegung eines gemeindlichen Geh- und Radwegs scheidet jedoch nach der Rechtsprechung des Senats aus (BayVGh, U.v. 14.9.2009 - 8 B 08.2829 - a.a.O.). In diesen Fällen hat der Gesetzgeber kein förmliches Verfahren zum Schutz der betroffenen Grundeigentümer vorgesehen, weil mit deren Anlegung eine wesentlich geringere Beeinträchtigung der Nachbarn verbunden ist als etwa bei Bundesfernstraßen. Ein solcher Schutz durch ein besonderes Verfahren ist daher auch entbehrlich. Dies gilt erst Recht in Fällen einer bloßen Erweiterung eines bestehenden Geh- und Radwegs. Daher fehlt bei derartigen kommunalen Wegebaumaßnahmen ein Verfahren, dessen Nichteinhaltung als Verletzung von Art. 14 Abs. 1 GG gewertet werden könnte. Dem entsprechend hat das Bundesverwaltungsgericht in einem Rechtsstreit um eine faktische Bundesstraße aus dem Folgenbeseitigungsanspruch keinen Anspruch auf Vollsperrung abgeleitet, sondern nur einen Anspruch auf Sperrung der Straße in Bezug auf den Fernverkehr anerkannt. Der Kläger könne nicht verlangen, dass die Straße auch für den örtlichen Verkehr gesperrt werde (vgl. BVerfG, U.v. 26.8.1993 - 4 C 24.91 - BVerfGE 94, 100/121). Nichts Anderes kann hier für den von den Antragstellern begehrten Rückbau des örtlichen Geh- und Radwegs gelten (vgl. auch BayVGh, U.v. 14.9.2009 - 8 B 08.2829 - juris Rn. 24). Ob die bauliche Maßnahme erforderlich war, kann daher dahinstehen.

42

Soweit sich die Antragsteller auf Immissionen berufen, fehlt es an der Erheblichkeit bzw. der Unzumutbarkeit, wie bereits dargelegt wurde (vgl. 1.3). Das Verwaltungsgericht ist daher zutreffend davon ausgegangen, dass es für eine Verletzung der Antragstellerrechte nicht ausreichend ist, dass die Verbreiterung des Geh- und Radweges zur Verschlechterung ihrer Grundstückssituation geführt haben mag.

43

1.4.2 Schließlich sind auch im Hinblick auf die Einsehbarkeit und die laut Darstellung der Antragsteller erleichterte Möglichkeit, sich vom Weg aus unberechtigten Zutritt zu ihrem Grundstück zu verschaffen, keine Grundrechtsverletzungen dargetan worden. Insofern fehlt es ebenfalls an der Darlegung, dass die Beeinträchtigungen mehr als unerheblich und nicht mehr zumutbar sind. Bereits vor dem Ausbau bestand ein Fußweg, der nur unwesentlich verbreitert wurde und dessen Anhebung aufgrund des (bestandskräftigen) Planfeststellungsbeschluss bei der Bewertung außer Betracht bleiben muss wie die Antragsteller selbst darlegen. Der Abstand zwischen dem Grundstück und dem Weg beträgt nach den Angaben der Antragsgegnerin immer noch zwischen 0,5 m bis 1 m. Vor allem aber befindet sich auf dem Grundstück der Antragsteller, an der Grenze zum Wegegrundstück eine Hecke, die ausweislich der vom Antragstellerbevollmächtigten vorgelegten Bilder mannshoch und relativ dicht ist. Es ist daher nicht nachvollziehbar, worin die geltend gemachte unzumutbare Verschlechterung in Bezug auf Einblickmöglichkeiten für Dritte, die Möglichkeit, Gespräche mitzuhören, oder auf das Grundstück zu

gelangen, liegen soll. Bei lebensnaher Betrachtung war es Personen, die hinreichend kriminelle Energie aufbringen, bereits vor dem Ausbau möglich, auf das fremde Grundstück zu gelangen, wenn auch mit etwas größerem Aufwand.

44

2. Einen Anspruch auf nachträglich Schutzauflagen aus Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG hat das Verwaltungsgericht im Ergebnis ebenfalls zu Recht abgelehnt. Zum einen muss es sich um nicht vorhersehbare, nachteilige Wirkungen des Vorhabens handeln. Der hier streitgegenständliche Ausbau des Weges beruht - mit Ausnahme der teilweisen Erhöhung auf wenigen Metern, der von den Antragstellern nicht angegriffen wird - aber nicht auf dem Planfeststellungsbeschluss, sondern wurde bei Gelegenheit ausgeführt (vgl. oben 1.1). Zum anderen müssen nachteilige Wirkungen die Schwelle der Erheblichkeit überschreiten (Neumann/Külpmann in Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 9. Aufl. 2018, § 75 Rn. 75 m.w.N.), was hier nicht der Fall ist (vgl. oben 1.).

45

3. Soweit das Verwaltungsgericht einen Anspruch auf straßenverkehrsrechtliches Einschreiten verneint hat, greifen die Einwendungen der Antragsteller ebenfalls nicht durch.

46

Nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten oder den Verkehr umleiten. Die Vorschrift gibt dem Einzelnen den Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung über ein straßenverkehrsrechtliches Einschreiten, wenn Lärm oder Abgase Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss (BayVGh, U.v. 18.2.2002 - 11 B 00.1769 - juris Rn. 50). Die als Anhaltspunkt heranziehbaren Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 Nr. 2 16. BImSchV (vgl. dazu BayVGh, U.v. 18.2.2002 - 11 B 00.1769 - a.a.O. Rn. 53) werden hier allerdings eingehalten. Im Übrigen hat die Antragsgegnerin mit der vorhandenen Beschilderung den Verkehr mit Kraftfahrzeugen grundsätzlich untersagt. Auch sonst sind aus den dargelegten Gründen keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass die Antragsteller einen Anspruch auf Beseitigung eines rechtswidrigen Zustandes hätten.

47

Schließlich ist das Verwaltungsgericht zutreffend davon ausgegangen, dass aus dem Vorbringen der Antragsteller nicht ersichtlich wird, welche konkreten straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen sie hilfsweise zur Gewährleistung ihrer Nachtruhe begehren. Es fehlt in der Beschwerdebegründung an einer hinreichenden Darlegung der Maßnahmen selbst und der Umstände, warum diese geeignet sein sollen, Beeinträchtigungen über die bestehende Beschilderung hinaus zu unterbinden. Ebenso wenig wird erkennbar, woraus sich ein entsprechender Anspruch der Antragsteller ergeben soll. Die beispielhafte Nennung straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen, die für die Antragsteller vorteilhaft wären, genügt insofern den Darlegungsanforderungen nicht.

48

B. Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 2, § 159 Satz 2 VwGO. Die Streitwertfestsetzung stützt sich auf § 47 Abs. 1 Satz 1, § 53 Abs. 2 Nr. 1 und § 52 Abs. 1 GKG. Da ein Rückbau des Wegs beantragt wird, zielt der Eilantrag inhaltlich auf eine Vorwegnahme der Hauptsache, weshalb eine Reduzierung des Gegenstandswertes für das Eilverfahren auf der Grundlage von Ziff. 1.5 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit 2013 hier nicht angebracht erscheint.

49

Dieser Beschluss ist unanfechtbar (§ 152 Abs. 1 VwGO).