

hat der 4. Senat des Sächsischen Oberverwaltungsgerichts durch den Präsidenten des Oberverwaltungsgerichts Künzler, den Richter am Oberverwaltungsgericht Kober und die Richterin am Oberverwaltungsgericht Düvelshaupt

am 25. Juni 2013

beschlossen:

Der Antrag wird abgelehnt.

Die Antragstellerin trägt die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen.

Der Streitwert wird auf 7.500,00 € festgesetzt.

Gründe

I.

- 1 Die Antragstellerin wendet sich gegen die Plangenehmigung der Landesdirektion Sachsen für den Umbau der Straßenbahnhaltestelle Rathaus S..... in L..... Sie ist Eigentümerin der Grundstücke H..... Straße.. und.., die sich im Umgriff des Planungsvorhabens befinden.

- 2 Die beigeladenen Verkehrsbetriebe haben mit Schreiben vom 11. April 2012 für das Gleisbauvorhaben H..... Straße zwischen A.....straße und K...straße, Haltestelle Rathaus K....., bei der Planfeststellungsbehörde zunächst die Freistellung von der Plangenehmigung beantragt, mit E-mail vom 30. April 2012 dann die Erteilung einer Plangenehmigung. Unter Übersendung eines Auszugs aus den Planunterlagen setzte die Landesdirektion die Antragstellerin mit Schreiben vom 13. April 2012 von dem geplanten Vorhaben in Kenntnis und gab der Antragstellerin Gelegenheit, sich bis zum 2. Mai 2012 zu der Planung zu äußern. Mit Schreiben vom 24. April 2012 legte die Antragstellerin „aufgrund der massiven Einschnitte bzw. Belastungen“ für ihre Gebäude „Widerspruch“ gegen die geplanten Maßnahmen ein. Die komplexe Sachlage zwingt sie, die Angelegenheit einem Rechtsanwalt zu übertragen. Die Antragstellerin beantragte die Verlängerung der Frist bis zum 30. Mai 2012. Unter dem 30. April 2012 gewährte die Landesdirektion Sachsen eine Verlängerung der

Stellungnahmefrist bis zum 21. Mai 2012 und setzte die Antragstellerin zudem davon in Kenntnis, dass die Beigeladene nunmehr die Erteilung einer Plangenehmigung nach § 28 Abs. 1a PBefG beantrage. Der Inhalt der Planung habe keine Änderung erfahren. Auf den zuvor übersandten Auszug aus den Planunterlagen (Erläuterungsbericht, Übersichtskarte, zwei Lagepläne, Schalltechnische Untersuchung, zwei Lagepläne der Lärmschutzmaßnahmen) wurde verwiesen.

3 Mit Plangenehmigung vom 2. August 2012 genehmigte die Landesdirektion Sachsen auf Antrag der Beigeladenen die Pläne und Verzeichnisse für das Vorhaben „Gleisbau H..... Straße zwischen A.....straße und K...straße, Haltestelle Rathaus S.....“ mit verschiedenen Nebenbestimmungen, Maßgaben und Hinweisen. Gegen die am 10. August 2012 zugestellte Plangenehmigung hat die Antragstellerin am 10. September 2012 beim Sächsischen Obergericht Klage erhoben (Az.: 4 C 26/12) und am selben Tag den vorliegenden Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung ihrer Klage gestellt.

4 Den Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung begründet sie im Wesentlichen damit, dass die Straßenbahngleise durch die Neuverlegung des Gleisbogens H..... Straße / A.....straße noch näher als bisher an ihren Gebäuden vorbeiführen und es dadurch zu einer Zunahme von Lärmimmissionen kommen werde. Die bereits jetzt grenzwertige Lärmbeeinträchtigung werde weiter steigen. Dies hätte eine mittelbare Beeinträchtigung ihrer Grundstücke zur Folge. Es treffe nicht zu, dass nach der Umsetzung von Passivlärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) keinerlei Beeinträchtigungen mehr verbleiben würden. Dies werde die Vermietbarkeit der Wohnungen stark beeinträchtigen, wenn nicht gar ausschließen. Der Antragsgegner hätte der Beigeladenen weitergehende Vorkehrungen oder Anlagen auferlegen müssen. Insbesondere könne eine Erhöhung der Lärmimmissionen durch eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h im streitgegenständlichen Bereich aufgefangen werden. Trotz ihres Hinweises auf massive Einschnitte bzw. Belastungen für ihre Gebäude habe der Antragsgegner diese Rechtsbeeinträchtigungen nicht hinreichend berücksichtigt und auch das Gespräch mit ihr nicht gesucht. Zudem hätten die Voraussetzungen für ein Plangenehmigungsverfahren nicht vorgelegen.

5

Die Antragstellerin beantragt,

die aufschiebende Wirkung ihrer Klage vom 10. September 2012 (Az. 4 C 26/12) gegen die Plangenehmigung der Landesdirektion Sachsen vom 2. August 2012 - Gleisbau H..... Straße zwischen A.....straße und K...straße, Haltestelle Rathaus S..... - anzuordnen.

6 Der Antragsgegner beantragt,

den Antrag abzulehnen.

7 Der Antragsgegner hält die Voraussetzungen für die Erteilung einer Plangenehmigung für gegeben. Hinsichtlich der Lärmbeeinträchtigungen weist er darauf hin, dass die Antragstellerin die Erwartung von Vermietungserschwernissen und mietminderungsbedingten Einbußen nicht im Rahmen der Anhörung im Plangenehmigungsverfahren, sondern erst in der Antragsbegründung geäußert habe. Die erfolgte Anhörung genüge den Anforderungen. Die Antragstellerin habe ihrerseits, trotz entsprechender Ankündigung unter Bitte um Fristverlängerung, davon abgesehen, während des Plangenehmigungsverfahrens ihren knapp gehaltenen Vortrag zu ergänzen. Im Übrigen sei die bauliche Nutzung der Gebäude sowohl bei der immissionsschutzrechtlichen Bewertung als auch bei der Abwägung berücksichtigt worden. Im Ergebnis der Abwägung sei dem Vorhaben weder die Zulassung zu versagen noch seien über die Festlegungen in der Plangenehmigung hinausgehende Schutzauflagen oder Entschädigungsleistungen nötig. Keine von grundrechtsrelevantem Lärm betroffenen Geschosslagen der Gebäude der Antragstellerin blieben ohne Lärmschutzentschädigungsfestsetzungen. Das Risiko von Mietminderungen falle in den unternehmerischen Risikobereich der Antragstellerin. Hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit der Straßenbahnen führt der Antragsgegner aus, es sei ausgeschlossen, dass die jeweils im Anfahrvorgang befindlichen Straßenbahnzüge in den Gleisbögen bei regelgerechter Fahrweise eine Geschwindigkeit von 30 km/h erreichen könnten.

8 Die mit Beschluss vom 10. Oktober 2012 beigelegene Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH trägt unter dem 10. Januar 2013 vor, dass die Baumaßnahme seit längerer Zeit vollständig abgeschlossen und die Plangenehmigung vollständig vollzogen sei. Der Antrag ginge daher ins Leere. Im Übrigen habe sie Bedenken hinsichtlich der Zulässigkeit der Klage und verweise auf ihre Klageerwiderung im Verfahren 4 C 26/12.

II.

9 Der Antrag der Antragstellerin auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung ihrer Klage gegen die Plangenehmigung der Landesdirektion Sachsen vom 2. August 2012 hat keinen Erfolg. Er ist zulässig, aber unbegründet.

10 1. Der Antrag ist zulässig.

11 Nach § 80 Abs. 1 VwGO haben Widerspruch und Anfechtungsklage aufschiebende Wirkung. Diese entfällt nach § 80 Abs. 2 Nr. 3, 1. Alt. VwGO in den durch Bundesgesetz vorgesehenen Fällen. Hier hat die Klage nach § 80 Abs. 2 Nr. 3, 1. Alt. VwGO i. V. m. § 29 Abs. 6 Satz 2 PBefG keine aufschiebende Wirkung. Das Sächsische Obergericht, bei dem die Klage der Antragsteller wegen § 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7, Satz 2 VwGO im ersten Rechtszug anhängig ist (4 C 26/12), ist als Gericht der Hauptsache für die Entscheidung über den Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung zuständig.

12 Trotz der zwischenzeitlich wohl unstreitig erfolgten Verwirklichung des Vorhabens besteht das erforderliche Rechtsschutzbedürfnis für den Antrag fort. Die von der Antragstellerin gerügten Lärmbelästigungen und Beeinträchtigungen treten erst durch den Betrieb des neu verlegten Gleisbogens ein.

13 2. Der Antrag ist nicht begründet.

14 Das öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung der Plangenehmigung, das Grundlage des in § 29 Abs. 6 Satz 2 PBefG geregelten Ausschlusses der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage ist, überwiegt das Interesse der Antragstellerin an der Beibehaltung des bisherigen Zustandes bis zur endgültigen Entscheidung in der Hauptsache. Ihre auf Aufhebung der Plangenehmigung gerichtete Klage wird nach der im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes allein möglichen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage aller Voraussicht nach keinen Erfolg haben. Unter diesen Umständen besteht kein hinreichender Anlass dafür, von der gesetzlich vorgesehenen Regel der sofortigen Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses abzusehen.

- 15 a) Der Antragsgegner durfte entgegen der Auffassung der Antragstellerin über den Antrag der Beigeladenen durch Erlass einer Plangenehmigung entscheiden.
- 16 Nach § 28 Abs. 1a Satz 1 PBefG kann an Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn für das Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (Nr. 1), mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt ist, das Benehmen hergestellt worden ist (Nr. 2) und Rechte anderer nicht oder nicht wesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich schriftlich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts einverstanden erklärt haben (Nr. 3).
- 17 Diese Voraussetzungen liegen vor.
- 18 Hinsichtlich der in den Nummern 1 und 2 geregelten Voraussetzungen hat die Antragstellerin keine Einwände vorgebracht. Es ist auch sonst nicht ersichtlich, weshalb diese beiden Voraussetzungen nicht erfüllt sein könnten. Der Antragsgegner führt in der Plangenehmigung zu § 28 Abs. 1a Satz 1 Nr. 1 PBefG aus, dass keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich sei, weil mit erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen durch das Vorhaben nicht zu rechnen ist. Dies ist gerade im Hinblick darauf nachvollziehbar, dass die zu ändernden Straßenbahnbetriebsanlagen sowie die im Bereich des Planungsumgriffs verlaufenden Straßen und Wege seit Jahrzehnten vorhanden und in Betrieb sind. Die Maßgabe des § 28 Abs. 1a Satz 1 Nr. 2 PBefG ist eingehalten worden. Die Antragstellerin rügt auch nicht, dass mit den betroffenen Trägern öffentlicher Belange das Benehmen nicht hergestellt worden sei.
- 19 Die Antragstellerin beanstandet, dass die auftretenden Beeinträchtigungen die Wesentlichkeitsschwelle im Sinne von § 28 Abs. 1a Satz 1 Nr. 3 PBefG überschritten. Es treffe nicht zu, dass nach der Umsetzung von Passivlärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) keinerlei Beeinträchtigungen mehr verbleiben würden. Der Antragsgegner führt dagegen aus, die vorhabenbedingten mittelbaren Eigentumsbeeinträchtigungen der Antragstellerin durch Verkehrslärmimmissionen seien keine Rechtsbeeinträchtigungen, die die normierte Schwelle des „nicht wesentlich“ überschritten. Diese Schwelle sei für die in Rede stehenden mittelbaren Beeinträchtigungen nicht relevant. So hat auch das Bundesverwaltungsgericht zum

wortgleichen § 17 Abs. 1a Satz 1 Nr. 1 FStrG in der Fassung vom 19. April 1994 entschieden, dass mit einer Rechtsbeeinträchtigung, die nur im Einverständnis der Betroffenen das Absehen von einem Planfeststellungsverfahren zulässt, der direkte Zugriff auf fremde Rechte gemeint ist, nicht aber die bei jeder raumbeanspruchenden Planung gebotene Einbeziehung der Belange Dritter in die Abwägungsentscheidung (Gerichtsbescheid vom 11. Dezember 2002, Buchholz 407.4 § 8a FStrG Nr. 13, juris Rn. 13, m. w. N.). Dementsprechend sind auch die Voraussetzungen des § 28 Abs. 1a Satz 1 Nr. 3 PBefG erfüllt. Die Grundstücke der Antragstellerin werden durch die Baumaßnahme, die den Gegenstand der angefochtenen Planungsgenehmigung bildet, nicht unmittelbar in Anspruch genommen. Das Gleisbauvorhaben wird jenseits der Grundstücksgrenzen im davorliegenden Straßenraum verwirklicht.

- 20 Selbst wenn die Zulassung des Gleisbauvorhabens nicht durch eine Plangenehmigung hätte erfolgen dürfen, ließe sich allein hieraus allerdings ohnehin kein Anfechtungsgrund herleiten. Der Planbetroffene kann zwar verlangen, dass seine materiellen Rechte gewahrt werden. Er hat aber keinen Anspruch darauf, dass dies in einem bestimmten Verfahren geschieht (BVerwG, Beschl. v. 7. Juli 2004 - 9 VR 14/04 - juris Rn. 4).
- 21 b) An einer inhaltlichen Prüfung, ob die angegriffene Plangenehmigung vom 2. August 2012 die Antragstellerin in ihren subjektiven Rechten verletzt, ist das Gericht nicht gehindert. Zwar hat die Antragstellerin im Verwaltungsverfahren zu der jetzt gerügten Lärmbeeinträchtigung nichts vorgetragen. Der Antragsgegner, der den Plan nicht ausgelegt hat, hat die Antragstellerin im Zusammenhang mit der ihr gesetzten Einwendungsfrist aber nicht darauf hingewiesen, dass sie nach Ablauf der Einwendungsfrist mit Einwendungen gegen den Plan ausgeschlossen ist.
- 22 Nach § 29 Abs. 1a PBefG i. V. m. § 73 Abs. 3 Satz 2 VwVfG kann auf eine Auslegung verzichtet werden, wenn - wie hier - der Kreis der Betroffenen bekannt ist und ihnen innerhalb angemessener Frist Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen. Ob der Antragsgegner der Antragstellerin durch die Übersendung eines Auszugs aus den Planunterlagen, der aus dem Erläuterungsbericht, einer Übersichtskarte, zwei Lageplänen, der Schalltechnischen Untersuchung und zwei Lageplänen der Lärmschutzmaßnahmen bestand, Gelegenheit gegeben hat, den Plan

einzusehen, kann hier dahinstehen. Jedenfalls ist die Antragstellerin mit ihren Einwendungen gegen den Plan nicht präkludiert. Nach § 29 Abs. 4 Satz 1 PBefG sind Einwendungen gegen den Plan, die nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben werden, ausgeschlossen. Hierauf ist in der Bekanntmachung der Auslegung oder der Einwendungsfrist hinzuweisen (§ 29 Abs. 4 Satz 2 PBefG). Das ist hier nicht erfolgt. Sowohl in ihrem Schreiben vom 13. April 2012 als auch in ihrem Schreiben vom 30. April 2012 hat die Landesdirektion Sachsen jeweils nur auf das vor Erlass eines Verwaltungsakts bestehende Anhörungsrecht nach § 28 VwVfG hingewiesen. Auf die Besonderheiten des Anhörungsverfahrens im Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahren ist die Antragstellerin nicht hingewiesen worden.

- 23 Die Plangenehmigung leidet aller Voraussicht nach nicht an durchgreifenden inhaltlichen Fehlern. Das allein zu prüfende Vorbringen der Antragstellerin zum Anstieg der Lärmbelastungen weist nicht auf Mängel bei der planungsrechtlich gebotenen Abwägung (§ 28 Abs. 1 Satz 2, Abs. 1a Satz 2 PBefG) hin. Insbesondere ist für den Senat nicht erkennbar, dass die vom Vorhaben auf die Umgebung ausgehenden Auswirkungen nicht ausreichend berücksichtigt worden sind. Die Entscheidung der Landesdirektion Sachsen für die Erteilung der Plangenehmigung erweist sich hinsichtlich der damit für die Wohngebäude der Antragstellerin verbundenen Lärmimmissionen nicht als abwägungsfehlerhaft.
- 24 Die Antragstellerin rügt, dass in ihren Gebäuden bereits vor Durchführung des Vorhabens Beurteilungspegel von 67 dB (A) am Tage und 62 dB (A) in der Nacht gegeben seien. Durch die Verschiebung der Gleisachsen würde die bereits jetzt grenzwertige Lärmbeeinträchtigung noch weiter steigen. Jede weitere Steigerung der Immissionen führe zu einer Beeinträchtigung ihrer Grundrechte. Die Plangenehmigung sehe lediglich einen Anspruch auf Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen vor für das Erdgeschoss und das erste Obergeschoss ihrer Gebäude in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen, begrenzt durch die Bestimmungen der 24. BImSchV. Nach der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen würden aber Beeinträchtigungen verbleiben.

25 Es dürfte in Bezug auf die Antragstellerin jedoch nicht zu beanstanden sein, dass die
Plangenehmigungsbehörde das Vorhaben im Ergebnis ihrer Abwägung mit den
Belangen des Lärmschutzes insgesamt für vereinbar hält.

26

In ihrer Abwägung weist die Plangenehmigungsbehörde darauf hin, dass für die
Erzielung nennenswerter Lärmvermeidungseffekte kein planerischer Spielraum sei
(Ziffer II 2.2 der Entscheidungsgründe, S. 14) und aktiver Lärmschutz bereits aus
städtebaulichen und verkehrlich-funktionalen Gründen ausscheide (Ziffer II 2.2 der
Entscheidungsgründe, S. 15). Dies ist im Hinblick auf die überwiegend
straßenbündige Bebauung im plangegegenständlichen Bereich nachvollziehbar. Des
Weiteren erkennt und benennt die Plangenehmigungsbehörde bei Realisierung des für
den umzubauenden Streckenabschnitt prognostizierten Straßenbahnverkehrs
Erhöhungen des Beurteilungspegels bei den Gebäuden der Antragstellerin. Sie geht
davon aus, dass der Pegel am Gebäude H..... Str. .. auf mindestens 60 dB (A) nachts
steigen wird sowie am Gebäude H..... Str. .. weitere Erhöhungen der bereits über 60
dB (A) nachts liegenden Beurteilungspegel eintreten werden. Die Frage der
Zumutbarkeit der Belastungen bezieht die Plangenehmigungsbehörde in ihre
Abwägung ein (Ziffer II 2.2 der Entscheidungsgründe, S. 16-18). Zudem stellt sie in
Nebenbestimmung Nr. 15 für die Eigentümer der Gebäude H..... Straße.. und.. für
das Erdgeschoss und das 1. Obergeschoss auf der nördlichen Gebäudeseite einen
Anspruch gegenüber der Beigeladenen fest auf Entschädigung für
Schallschutzmaßnahmen, begrenzt durch die Bestimmungen der 24. BImSchV. Die
enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle sieht sie nicht als überschritten an, da
die prognostizierten Pegelsteigerungen von maximal 0,4 dB (A) nicht hinreichend
wahrnehmbar seien, weshalb es insgesamt zu keiner spürbaren Gesamtlärmzunahme
kommen werde und eine vorhabenbedingte Verschärfung der bestehenden
Verkehrslärmsituation ausgeschlossen erscheine (Ziffer II 2.2 der
Entscheidungsgründe, S. 17-19).

27 Die Würdigung der von der Landesdirektion herangezogenen Abwägungskriterien ist
nachvollziehbar. Die Entscheidung, zugunsten der Antragstellerin lediglich für zwei
der Geschosse an den nördlichen Gebäudeseiten eine Entschädigung für passive
Schallschutzmaßnahmen festzustellen (Nebenbestimmung Nr. 15), ist
verhältnismäßig.

- 28 Die Schalltechnische Untersuchung des Büros ...-Ingenieure vom 15. März 2012 (Unterlage 17 der Genehmigungsunterlagen) kommt im „Vergleich der Immissionsprognosen ohne und mit Ausbau der Gleisanlage (2020)“ in Anlage 2 zu dem Ergebnis, dass für die H..... Straße.. ohne Ausbau der Gleisanlage an der nördlichen, den Gleisen zugewandten, Gebäudeseite im Erdgeschoss tagsüber mit einer Lärmbelastung von 64,7 dB (A) zu rechnen ist und nachts von 59,9 dB (A). Bei einem Ausbau der Gleisanlagen ist ein Beurteilungspegel von 64,8 dB (A) tagsüber und 60,0 dB (A) nachts zu erwarten. Ebenfalls mit einer Pegelerhöhung um 0,1 dB (A) ist an der nördlichen Gebäudeseite im 1. Obergeschoss zu rechnen. Dort würden die Werte bei einem Ausbau von 64,0 dB (A) am Tage auf 64,1 dB (A) und von 59,3 dB (A) in der Nacht auf 59,4 dB (A) steigen. In den übrigen drei Geschossen bleiben die erwarteten Immissionspegel mit Ausbau der Gleisanlage - trotz teilweiser Erhöhung der Pegel um 0,1 dB (A) - unter 64 dB (A) tagsüber und unter 59 dB (A) nachts. Für die H..... Str. .. wird im Erdgeschoss an der nördlichen Gebäudeseite ein Lärmpegel von 66,0 dB (A) für den Tag prognostiziert, der bei einer ausgebauten Gleisanlage auf 66,2 dB (A) steigt. Für die Nacht wird eine Erhöhung von 61,2 dB (A) auf 61,4 dB (A) erwartet. Im 1. Obergeschoss sollen die Lärmwerte bei 64,9 dB (A) tagsüber liegen und sich mit einem Ausbau auf 65,0 dB (A) erhöhen. Nachts wird eine Erhöhung von 60,1 dB (A) auf 60,2 dB (A) erwartet. In den übrigen drei Geschossen bleiben die erwarteten Immissionspegel an der nördlichen Gebäudeseite - trotz teilweiser Erhöhung der Pegel um 0,1 dB (A) - ebenfalls unter 64 dB (A) tagsüber. Nachts erreichen sie maximal 59 dB (A). Für die östliche Gebäudeseite ergibt die Berechnung Reduzierungen des Lärmpegels um jeweils 0,1 dB (A). Im Ergebnis geht die Schalltechnische Untersuchung davon aus, dass der Beurteilungspegel an der nördlichen Gebäudeseite beider Gebäude im Erdgeschoss und im 1. Obergeschoss ohne Lärmschutz nachts auf 60 dB (A) und mehr erhöht wird (Unterlage 17 der Genehmigungsunterlagen, Anlage 3) und deswegen von einer wesentlichen Änderung der Gleisanlage auszugehen ist (Unterlage 17 der Genehmigungsunterlagen, Ziffer 4).
- 29 Nach der o. g. schalltechnischen Untersuchung ist für den Planfall davon auszugehen, dass der Beurteilungspegel des von der Gleisanlage ausgehenden Verkehrslärms an den Gebäuden der Antragstellerin teilweise auf mindestens 60 dB (A) in der Nacht erhöht wird bzw. der Beurteilungspegel des von der Gleisanlage bereits jetzt ausgehenden Verkehrslärms von 60 dB (A) in der Nacht noch erhöht wird. Durch

diese wesentliche Änderung (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2, Satz 2 der 16. BImSchV) erscheint eine Belastung möglich, die im Bereich der sog. enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle liegt. Doch das genehmigte Vorhaben erweist sich auch deshalb nicht als abwägungsfehlerhaft.

30

Die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle für Verkehrslärmimmissionen ist nach höchstrichterlicher Rechtsprechung in Wohngebieten im Allgemeinen bei Werten von 70 bis 75 dB (A) tagsüber und von 60 bis 65 dB (A) nachts anzusetzen. Wegen des Fehlens allgemein verbindlicher mathematisch präziser Lärmgrenzwerte für die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle ist eine wertende Beurteilung des Tatrichters erforderlich, um festzustellen, ob Wohneigentum durch Umfang und Intensität straßenverkehrsbedingter Lärmimmissionen schwer und unerträglich betroffen wird (BVerwG, Beschl. v. 8. September 2004 - 4 B 42/04 -, juris Rn. 8 f., m. w. N.; Urt. v. 20. Mai 1998, NVwZ 1999, 67, juris Rn. 33, m. w. N.). Eine schwere und unerträgliche Betroffenheit ist hier nicht erkennbar. Weitere Lärmvorsorgeansprüche wären unverhältnismäßig, weil eine spürbare Gesamtlärmzunahme angesichts der bereits bestehenden Belastung ausgeschlossen werden kann. Der schalltechnischen Untersuchung ist zu entnehmen, dass die nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete geltenden Grenzwerte - 59 dB (A) tagsüber und 49 dB (A) nachts - bereits jetzt erheblich überschritten werden. Angesichts dieser Vorbelastung ist die zu erwartende Steigerung von maximal 0,2 dB (A) an den Gebäuden der Antragstellerin nur geringfügig und dürfte akustisch nicht wahrnehmbar sein. Es ist nachvollziehbar, wenn die Plangenehmigungsbehörde deshalb eine vorhabenbedingte Verschärfung der bereits bestehenden Verkehrslärmsituation in Bezug auf Gesundheitsgefährdungen für ausgeschlossen hält.

31

Im Übrigen ist bei den verwendeten Prognosewerten zu berücksichtigen, dass sie eher zu hoch sein dürften, da in der plangenehmigten schalltechnischen Untersuchung als Berechnungsgrundlage eine Geschwindigkeit von 40 km/h verwendet worden ist (Ziffer 3.3, Tabelle 2), obwohl diese Geschwindigkeit in dem Gleisbogen nicht erreicht werden kann. Der Antragsgegner hat darauf hingewiesen, dass sich die Straßenbahnzüge in beide Richtungen im Anfahrvorgang befinden und es ausgeschlossen ist, bei regelgerechter Fahrweise eine Geschwindigkeit von 30 km/h zu

erreichen. Diese Angaben dürften anhand der Lage der Haltestellen in dem Gleisbogen zutreffend sein.

32 Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1, § 162 Abs. 3 VwGO. Es entspricht der Billigkeit, die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen der Antragstellerin aufzuerlegen, da die Beigeladene das Verfahren durch ihre Stellungnahme vom 10. Januar 2013 wesentlich gefördert hat.

33 Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 63 Abs. 2 Satz 1, § 53 Abs. 2 Nr. 2, § 52 Abs. 1 GKG in Übereinstimmung mit Ziffer 34.2, 2.2.2, 1.5 des Streitwertkataloges für die Verwaltungsgerichtsbarkeit (NVwZ 2004, 1327). Der für das Verfahren eines drittbetroffenen Privaten anzunehmende Streitwert von 15.000,00 € ist im vorliegenden einstweiligen Rechtsschutzverfahren auf die Hälfte zu reduzieren.

34 Dieser Beschluss ist unanfechtbar (§ 152 Abs. 1 VwGO, § 68 Abs. 1 Satz 5, § 66 Abs. 3 Satz 3 GKG).

gez.:
Künzler

Kober

Düvelshaupt

*Ausgefertigt:
Bautzen, den
Sächsisches Obergerverwaltungsgericht*

*Ufer
Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle*