

OVG Lüneburg
16.03.2009
1 ME 14/09

An- und Abfahrtsverkehr, Gutachten, Stellplätze, erforderliche, Umstand, veränderter, Verkehr, vorhabenbedingter, Verkehrslärm, Verkehrszunahme, Vorbelastung, gesundheitsgefährdende

Zunahme des Verkehrslärms durch An- und Abfahrtsverkehr eines Innenstadt-Einkaufszentrums

1. Zur Frage, wann ein nachgereichtes Sachverständigengutachten "veränderte Umstände" im Sinne des § 80 Abs. 7 Satz 2 VwGO belegen kann.

2. Nr. 7.4 Abs. 2 der TA Lärm setzt für den Regelfall eine Erhöhung des Beurteilungspegels für Geräusche von zurechenbarem An- und Abfahrtsverkehr um mindestens 3 dB(A) auch dann voraus, wenn die Vorbelastung schon die Werte des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV erreicht hat.

16.BImSchV § 1 II
TA Lärm 7.4
VwGO § 80 VII 2

4 B 3161/08 - VG Oldenburg, vom 15.01.2009

Aus den Gründen:

Die Antragstellerin wendet sich gegen die Genehmigung eines Einkaufszentrums der Beigeladenen. Die näheren Einzelheiten ergeben sich aus den den Beteiligten bekannten Beschlüssen des Senats vom 28. Oktober 2008 - 1 ME 219/08 - und 20. November 2008 - 1 ME 248/08 -, auf die Bezug genommen wird.

Das Verwaltungsgericht hat ihren jetzigen Änderungsantrag im Wesentlichen mit der Begründung abgelehnt, dass veränderte Umstände im Sinne des § 80 Abs. 7 VwGO nicht vorlägen. Eine hierfür vorgelegte Stellungnahme eines Sachverständigen vom 12. November 2008 mit Ergänzungen vom 13. Januar 2009 beschränke sich auf kritische Bemerkungen zu bisherigen Untersuchungen und hätte im Übrigen früher beigebracht werden können.

Weitere nunmehr geltend gemachte Umstände befassten sich mit Gesichtspunkten, die bereits berücksichtigt und als für den verfolgten Anspruch nicht tragend angesehen worden seien. Soweit ein ergänzendes schalltechnisches Gutachten der itap-GmbH vom 20. Oktober 2008 unter Berücksichtigung neuer Verkehrszählungen zu einem höheren Beurteilungspegel gelange, komme es darauf nicht an, weil der vorhabenbezogene Verkehr sich am Grundstück der Antragsteller bereits mit anderen Verkehrsströmen vermischt habe und sich nicht feststellen lasse, dass sich die Verkehrsgeräusche dort mindestens um 3 dB(A) erhöhten. In seinem Beschluss vom 28. November 2008 sei der Senat ausdrücklich auf die Verkehrslärmmenge an der Gebäudefront in der A. Straße eingegangen und habe darauf abgestellt, dass es der Antragstellerin möglich sei, ihr Grundstück und einen angrenzenden Außenwohnbereich in zumutbarer Weise zu nutzen; diese Einschätzung stelle das ergänzende itap-Gutachten nicht in Frage.

Der am 6. Oktober 2008 erteilte Bauvorbescheid für die "Modernisierung der Freiflächen zur Nutzung mit rd. 230 ebenerdigen Pkw-Stellplätzen" auf dem angrenzenden Parkplatz sei der Antragstellerin gegenüber möglicherweise schon bestandskräftig geworden. Schon vor Bekanntwerden dieses Bescheides hätten das Verwaltungsgericht und das Oberverwaltungsgericht im Üb-

rigen schon ausgeführt, dass eine rechtliche Verknüpfung zwischen beiden Vorhaben nicht bestehe.

Auch unter Würdigung des gesamten Vorbringens bestehe kein Anlass für eine Änderung der ablehnenden Ausgangsentscheidung. Nach wie vor sei von der Einschätzung auszugehen, dass sich der Zu- und Abgangsverkehr des Einkaufszentrums schon vor dem Grundstück der Antragstellerin mit dem übrigen Verkehr vermische und dass dort eine Erhöhung des Beurteilungspegels um mindestens 3 dB(A) nicht zu erwarten sei.

Die Rechtsauffassung der Antragstellerin, bei einer Lärmeinwirkung von über 70 dB(A) brauche sie nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht einmal mehr marginale Lärmerhöhungen hinzunehmen, sei nach wie vor nicht überzeugend. Die genannte Rechtsprechung beziehe sich auf Planungsentscheidungen, während hier der Abwehranspruch gegen eine einem privaten Bauherrn erteilte Baugenehmigung in Rede stehe. Das sei nicht ohne weiteres vergleichbar.

Der Senat habe auch schon darauf hingewiesen, dass es der Antragstellerin zuzumuten sei, die schutzwürdigen Räume im Wege architektonischer Selbsthilfe straßenabgewandt anzuordnen und die Außenwohnbereiche von der A. Straße abzuwenden. Dagegen helfe nicht der pauschale Hinweis, dass das Gebäude von einer Großfamilie mit sechs Personen bewohnt werde. Dem Senat sei auch die bauliche Anordnung des Gebäudes bekannt gewesen.

Es bestünden auch keine überzeugenden Anhaltspunkte dafür, dass die Intensivierung der Nutzung des benachbarten Parkplatzes eine angemessene Nutzung der von der A. Straße abgewandten Gebäudeteile verwehre. Hinter ihrem Grundstück befänden sich nur 31 verhältnismäßig umständlich zu erreichende Parkplätze.

Der zwischenzeitlich erteilte Bauvorbescheid für 230 Stellplätze und ein weiterer Bauvorbescheid für ein Parkhaus könnten im Rechtswege selbständig angegriffen werden; im für die Berteilung maßgeblichen Zeitpunkt des 13. November 2007 hätten sie noch nicht vorgelegen. Schließlich gebe es auch keine nachvollziehbare Tatsachengrundlage für eine von der Antragstellerin angeordnete Verstärkung des Suchverkehrs in der Straße "B. ".

Mit ihrer dagegen gerichteten Beschwerde trägt die Antragstellerin vor:

Die gutachterliche Stellungnahme vom 12. November 2008 mit Ergänzung vom 13. Januar 2009 stelle einen veränderten Umstand im Sinne des § 80 Abs. 7 Satz 2 VwGO dar. Das Gutachten habe deutliche Fehler des IVV-Gutachtens aufgezeigt und dieses als völlig unbrauchbar entlarvt. Der Gutachter habe ferner festgestellt, dass mindestens 278 Stellplätze am Standort des Vorhabens fehlten, was einen unzumutbaren Park- und Suchverkehr auslöse.

Ohne Verschulden nicht früher vorgetragen worden sei der Umstand, dass die Antragstellerin ihr Haus mit weiteren fünf zur Familie gehörigen Personen, nämlich ihrem Sohn, ihrer Tochter, deren Ehemann und zwei Enkelkindern bewohne. Es sei zunächst nicht ersichtlich gewesen, dass das Oberverwaltungsgericht auf die konkrete Nutzung des Gebäudes abstellen und offenbar in der irrigen Annahme, das Haus werde nur von zwei Personen bewohnt, auf "architektonische Selbsthilfe" verweisen würde. Für Wohnzwecke stünden nur das 1. und 2. Stockwerk zur Verfügung, wobei das alte Treppenhaus einen großen Teil der Grundfläche beanspruche. Es gebe deshalb nicht einmal sechs Zimmer, die dem Lärm der A. Straße abgewandt seien. Neben den Schlafzimmern seien aber auch andere Wohnbereiche schutzbedürftig. Mit sechs Personen könne man sich also nicht nach hinten zurückziehen. Jedenfalls die Kinder müssten deshalb im 1. Stock Zimmer zur A. Straße heraus bewohnen.

Die zwischenzeitliche Erteilung eines Bauvorbescheides für einen Parkplatz und die gerichtliche Außervollzugsetzung einer Veränderungssperre manifestierten die von Beginn an hohe Wahrscheinlichkeit für die Errichtung eines zusätzlichen Parkhauses. Auch auf die Intensivierung der

Parkplatznutzung hinter ihrem Haus habe sie schon frühzeitig hingewiesen. Es könne ihr nun nicht als verspätet entgegengehalten werden, dass sich von ihr vorausgesagte Entwicklungen bestätigten. Die verstärkte Nutzung des Parkplatzes habe zudem an Bedeutung gewonnen, weil sie auf Rückzugsmöglichkeiten in ihrer Wohnung verwiesen worden sei, die in Richtung des Parkplatzes lägen.

In der Sache habe das Verwaltungsgericht den Inhalt ihrer Schriftsätze offenbar nicht vollständig zur Kenntnis genommen. Die von ihm vermisste Subsumtion unter die Entscheidung des OVG Münster vom 13. März 2008 finde sich im Schriftsatz vom 13. Januar 2009, wo sie darauf hingewiesen habe, dass die Außenwohnbereiche hier - anders als im Fall des OVG Münster - aktuell noch nutzbar und damit schutzwürdig seien. Unstreitig bestehe auch ein Stellplatzdefizit von mindestens 104 Stellplätzen, dass nach Ansicht der Antragsgegnerin im Bereich A. Straße/B. ausgeglichen werden solle. Das schränke die Nutzung ihres Wohnhauses ein, was die Antragsgegnerin allerdings nicht bedacht habe.

Rechtsprechung dahingehend, dass auch bei gesundheitsgefährdender Vorbelastung eine Steigerung des Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) Voraussetzung für die Verletzung des Rücksichtnahmegebots bei Einzelgenehmigungen sei, gebe es bislang nicht. Wenn die Antragsgegnerin Bauleitplanungen vornehme, die zu diesem Ergebnis führten, entstünden unmittelbar städtebauliche Missstände im Sinne des § 136 Abs. 3 BauGB. Dabei dürfe auch das geplante Parkhaus A. Straße/B. nicht außer Betracht bleiben, weil diejenigen Kunden, die mit ihrem Auto im ECE keinen Platz gefunden hätten, über die A. Straße zurückfluten würden. Nach den gegenwärtigen Bauantragsunterlagen für das Parkhaus werde dieser Zusatzverkehr ebenfalls mit dem Argument für unerheblich erklärt, dass er nicht zu einer Verkehrslärmsteigerung von mindestens 3 dB(A) führe. Die beiden inhaltlich zusammenhängenden Vorhaben müssten aber lärmtechnisch in der Gesamtheit ihrer Auswirkungen betrachtet werden.

Für sie sei das Wohnen auf einer "Verkehrinsel" zwischen einer der lautesten Straßen Oldenburgs und einem Parkhaus unzumutbar, zumal der hier geltende Bebauungsplan an sich nur 60/45 dB(A) tags/nachts zulasse. Bei der Planung sei noch von einer Verkehrsbelastung mit 12.000 Fahrzeugen am Tag ausgegangen worden; nun seien es schon mehr als 20.000. Auch die Belastung mit Luftschadstoffen sei schon extrem hoch.

Jenseits von 62 dB(A) sei eine Nutzung von Außenwohnbereich auch nach der Rechtsprechung des OVG Münster nicht mehr zumutbar. Dieser Wert werde durch die Kumulation des vorhabenbedingten Verkehrs selbst und des Park- und Suchverkehrs voraussichtlich überschritten. Das ergebe sich aus einem schalltechnischen Gutachten vom 2. Februar 2009 für das geplante Parkhaus, dort Tabelle 3 auf Seite 27.

Die Antragsgegnerin und die Beigeladene treten der Beschwerde entgegen.

Die Beschwerde, auf deren dargelegte Gründe sich die Überprüfung nach § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO beschränkt, hat keinen Erfolg.

Nach § 80 Abs. 7 Satz 2 VwGO kann jeder Beteiligte die Änderung oder Aufhebung eines vorangegangenen Beschlusses nach § 80 Abs. 5 VwGO wegen veränderter oder im ursprünglichen Verfahren ohne Verschulden nicht geltend gemachter Umstände beantragen. Das Verwaltungsgericht ist zu Recht davon ausgegangen, dass diese Voraussetzungen hier nicht erfüllt sind.

Insgesamt benennt das Antrags- und Beschwerdevorbringen keine Umstände, die nicht schon im Ausgangsverfahren hätten geltend gemacht werden können - zweite Tatbestandsalternative -, so dass der Schwerpunkt der Argumentation in diesem Vorbringen auch auf den Gesichtspunkt "veränderter" Umstände - erste Tatbestandsalternative - gelegt wird. Der Begriff der veränderten Umstände ist jedoch nicht so auszulegen, dass die zweite Tatbestandsalternative "leerläuft".

Bezogen auf das vorgelegte Sachverständigengutachten vom 12. November 2008 mit späterer Ergänzung bedeutet dies:

Veränderte Umstände können bei Vorlage eines neuen Gutachtens gegeben sein (vgl. BVerfG, 2. K. des Zweiten Senats, Beschl. v. 23.10.2007 - 2 BvR 542/07 -, NVwZ 2008, 417; OVG Lüneburg, Beschl. v. 19.12.2006 - 1 ME 207/06 -, NdsVBl. 2007, 102; OVG Münster, Beschl. v. 22.3.2004 - 10 B 549/04 -, juris; VGH München, Beschl. v. 30.11.2000 - 1 ZS/CS 00.2485 -, juris; VGH Mannheim, Beschl. v. 12.10.1994 - 5 S 2609/94 -, UPR 1995, 117). Das gilt z.B., wenn der Bauherr erstmals ein für sein Vorhaben erforderliches Immissionsgutachten vorlegt (VGH Mannheim) oder das Gericht ein solches Gutachten einholt (OVG Lüneburg). Es können aber auch in anderen Fällen veränderte Umstände anzunehmen sein, wenn einem Gutachten neue Anknüpfungstatsachen zugrunde liegen, so etwa eine geänderte Zahl von geplanten Stellplätzen (VGH München) oder eine bisher nicht erkannte Anfälligkeit für retraumatisierende Ereignisse, vor denen im Zielland einer Abschiebung nicht ausgewichen werden kann (BVerfG). Beide zuletzt genannten Entscheidungen gehen allerdings - wenn auch nur kumulativ - noch weiter: Der VGH München stellt auch auf eine "differenziertere Untersuchung" zu erwartender Immissionen ab, das Bundesverfassungsgericht auf die "präzisere Darstellung" bereits bestehender medizinischer Probleme.

Selbst daran gemessen ergibt das Gutachten jedoch keine veränderten Umstände. Dafür reicht es nicht aus, lediglich die Methodik eines anderen Gutachtens kritisch zu beleuchten; vielmehr muss das neue Gutachten auf der Grundlage der von ihm für richtig gehaltenen Methodik selbst konkrete Ergebnisse anführen. Das ist hier durchweg nicht der Fall.

Unabhängig hiervon misst der Senat dem Gutachten nicht den von der Antragstellerin selbst angenommenen Aussagewert bei. Dabei ist zwar verständlich, dass im Hinblick auf die Kosten solcher Gutachten nur ein beschränkter Ansatz gewählt wurde. Solche Kostenerwägungen können sich jedoch nicht auf die Auslegung des § 80 Abs. 7 VwGO auswirken. Deutlich wird jedenfalls, dass das Gutachten das Vorhaben selbst und die Verkehrsverhältnisse in der Umgebung nur sehr oberflächlich in den Blick nimmt und insbesondere eine Reihe von zweifelhaften Annahmen zugrunde legt, die ein breiter und informierter angelegtes Gutachten vermieden hätte.

Soweit das Gutachten im Zusammenhang mit der Verkehrsbelastung und der Herleitung des Verkehrsaufkommens darauf abstellt, das IVV-Gutachten entspreche nicht der "Üblichkeit" und dem "Stand der Technik", sind solche nicht weiter belegten Aussagen allein unter (unausgesprochener) Berufung auf die eigene fachliche Autorität des Gutachters für die richterliche Meinungsbildung wertlos. Gerade dann, wenn die anzuwendende Methodik zwischen verschiedenen Gutachtern umstritten ist, bedürfte es genauerer Nachweise eines fachlich breit anerkannten Methodenstandes.

Die Folgerungen, die der Gutachter bei Berechnung der Zahl der erforderlichen Stellplätze in Ansehung des § 47 NBauO aus den ihm bekannt gewordenen Flächenmaßen zieht, legen zum einen eine bestimmte, von der des Senats (Urt. v. 30.8.1995 - 1 L 1486/94 -, NVwZ-RR 1996, 636) abweichende Rechtsansicht zugrunde, die als solche keinen veränderten Umstand darstellt. Zum anderen setzen sie sich nicht mit den Berechnungsansätzen der Antragsgegnerin auseinander, die diese im Schriftsatz vom 16. Dezember 2008 anschaulich gemacht hat. Das hat insgesamt zur Folge, dass die Angabe, mindestens 278 Stellplätze fehlten, schlicht "ins Blaue hinein" geht. Die nachträglich im Schriftsatz vom 13. Januar 2008 ausführlich begründete These der Antragstellerin, die dem Gutachter offenbar unbekannt Entscheidung des Senats sei nicht einschlägig und durch die städtebauliche Entwicklung überholt, gibt dem Senat keinen Anlass, von seinen Bewertungen im Urteil vom 30. August 1995 abzurücken, auch nachdem der "Stellplatzerlass" in seiner Neufassung vom 19. Dezember 2008 (NdsMBl. 2009, 50) insoweit unverändert fortgeschrieben worden ist. Maßgeblich bleibt die Unterscheidung zwischen integrierter Innenstadtlage einerseits und dezentraler bzw. Lage auf "grüner Wiese" andererseits. Dass sich insoweit Unterschiede in Bezug auf den Stellplatzbedarf ergeben, liegt auf der Hand und bedarf keiner erneuten Erläuterung. Zwar sind inzwischen verstärkt Einkaufszentren in Innenstadtlage errichtet worden, die einen weiten Einzugsbereich haben; das ändert an diesem Differenzierungskriterium aber grundsätzlich

nichts, zumal der "Stellplatzerlass" mit Rücksicht auf solche Besonderheiten flexibel gehandhabt werden kann.

Soweit das Gutachten plausibel zu machen sucht, dass sich die Verkehrszunahme abweichend von den Annahmen des IVV-Gutachtens auf die A. Straße konzentrieren werde, mag es hierfür Anhaltspunkte geben. Das allein wäre jedoch kein veränderter Umstand, der dem Gericht Anlass zu einer grundlegend neuen Beurteilung der Sach- und Rechtslage geben würde. Denn der Gutachter befasst sich in diesem Zusammenhang nicht mit der Frage, ob unter in seinem Sinne geänderten Prämissen eine Zunahme des Verkehrslärms um 3 dB(A) möglich oder wahrscheinlich wäre. Das würde - worauf der Senat bereits mehrfach hingewiesen hat - voraussetzen, dass die Hälfte des zukünftigen Verkehrs auf der A. Straße dem ECE zuzurechnen ist, soweit nicht Rundungsvorgaben die Berechnung beeinflussen (vgl. Landmann/Rohmer, Umweltrecht, TA Lärm Nr. 7, Rdnr. 53). Auch zu der gleichfalls maßgeblichen Frage, ob der Verkehr am Haus der Antragstellerin bereits "vermischt" ist, äußert sich der Gutachter nicht.

Insgesamt belegt das von der Antragstellerin nachgereichte Gutachten mithin keine "veränderten Umstände".

Soweit die Antragstellerin als neuen Umstand einbringt, sie sei entgegen der Annahme des Senats nicht alleinige Bewohnerin ihrer Wohnung, so dass sich die Möglichkeit einer rückwärtigen Ausrichtung anders darstelle, liegt dem möglicherweise zunächst ein Missverständnis zugrunde. Der Senat hat die Antragstellerin nicht als Einzelperson wahrgenommen, sondern - im Hinblick auf die Grundstücksbezogenheit des Bauplanungsrechts - kraft Eigentums als "Repräsentantin" ihres Grundstücks (vgl. hierzu BVerwG, Beschl. v. 4.3.1983 - 4 C 74.80 -, NVwZ 1983, 672; Beschl. v. 26.7.1990 - 4 B 235.89 -, NVwZ 1991, 566; Urt. v. 16.9.1993 - 4 C 9.91 -, NJW 1994, 1233). Maßstab für nachbarrechtliche Zumutbarkeitsfragen ist infolgedessen auch nicht die individuelle Grundstücksnutzung, sondern die regelmäßig zu erwartende Nutzung eines Grundstücks dieser Art; auf die persönlichen Verhältnisse einzelner Eigentümer oder Nutzer kommt es nicht an (vgl. BVerwG, Beschl. v. 14.2.1994 - 4 B 152.93 -, BRS 56 Nr. 165; Urt. v. 23.9.1999 - 4 C 6.98 -, NVwZ 2000, 1050; Urt. v. 16.3.2006 - 4 A 1075.04 -, NVwZ 2006, Beilage zu Heft 8, Rdnr. 325). Das gilt auch für die ohnehin langfristig Schwankungen unterworfenen "Belegungsdichte" von Gebäuden; weder eine besonders hohe noch eine besonders niedrige Zahl von Bewohnern kann für Lärmschutzfragen ausschlaggebend sein.

Unabhängig hiervon ist der Umstand, dass das Grundstück von mehreren Personen bewohnt wird, nicht im Sinne des § 80 Abs. 7 VwGO "ohne Verschulden nicht geltend gemacht". Angaben, die den persönlichen Lebensbereich betreffen, gehören zu den Umständen, die der Rechtsschutzsuchende von sich aus vorzutragen hat (vgl. auch BVerwG, Beschl. v. 9.10.2008 - 9 PKH 2.08 -, NVwZ 2009, 55), wenn er hieraus Rechtsfolgen herleiten will. Allein der Umstand, dass eine entsprechende Substantiierung in Nachbarstreitverfahren verbreitet nur defizitär erfolgt (vgl. z.B. Senatsbeschl. v. 20.02.2009 - 1 MN 28/09 -, Internet-Rechtsprechungsdatenbank des OVG), verändert nicht den rechtlichen Maßstab.

Soweit die Antragstellerin geltend macht, sie habe nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des Oberverwaltungsgerichts Münster auch marginale Zunahmen des Verkehrslärms nicht hinzunehmen, ist der Senat hierauf in seinem Beschluss vom 28. Oktober 2008 (-1 ME 219/08 -) bereits eingegangen. Damit fehlt es auch in diesem Zusammenhang an neuen oder veränderten Umständen. Soweit das Verwaltungsgericht sich hierzu erneut geäußert hat, geht es im Übrigen von zutreffenden Erwägungen aus, wenn es darauf hinweist, dass die von der Antragstellerin in Bezug genommenen Entscheidungen jedenfalls nicht unmittelbar einschlägig sind. Sie betreffen Planfeststellungen bzw. Bebauungspläne, die unter dem Regime des Abwägungsgebots stehen (vgl. Schulze-Fielitz, UPR 2008, 401; Halama, VBIBW 2006, 132), während hier eine Baugenehmigung angegriffen wird, über deren Erteilung nach einem andersgearteten Prüfprogramm entschieden wird. Hinzu kommt, dass das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 16. März 2006 (a.a.O., Rdnr. 390) seine einschlägige Rechtsprechung etwas verkürzt zusammenfasst, wenn es in Bezug auf die Summierung verschiedener Lärmquellen und den "kri-

tischen Bereich der Gesundheitsgefährdung" formuliert: "Ist diese Schwelle überschritten ...". Das in Bezug genommene Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 21. März 1996 (- 4 C 9.95 -, BVerwGE 101, 1 = NVwZ 1996, 1003) betrifft nämlich den Fall, dass erst die zusätzliche Lärmbelastung in Verbindung mit der Vorbelastung den Gesamtlärm über die Schwelle der Gesundheitsgefährdung hebt. Das gleiche gilt für die Urteile vom 20. Mai 1998 (- 11 C 3.97 -, NVwZ 1999, 67) und vom 23. Februar 2005 (- 4 A 5.04 -, BVerwGE 123, 23 = NVwZ 2005, 808). Demgegenüber hat das Bundesverwaltungsgericht erst jüngst bekräftigt, dass Schutzvorkehrungen gegen gesundheitsgefährdende Verkehrsimmissionen nur zu treffen sind, wenn eine Kausalität zwischen dem Bau bzw. der Änderung des Verkehrsweges und der gesundheitsgefährdenden Verkehrsbelastung bestehen (Beschl. v. 15.1.2008 - 9 B 7.07 -, NVwZ 2008, 675), und dass die Planfeststellungsbehörde die Lärmproblematik im Rahmen der Abwägung auch bei Vorbelastungen oberhalb der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle nur aufgreifen muss, wenn die Lärmbelastung durch das Planvorhaben ansteigt (Urt. v. 9.7.2008 - 9 A 5.07 -, NVwZ 2009, 50). Nicht jede Maßnahme, die im Umfeld einer für sich genommen bereits gesundheitsgefährdenden Vorbelastung stattfindet, ist damit nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts unzulässig.

In welchem Maße bei Erteilung einer Baugenehmigung bezüglich des An- und Abfahrtverkehrs Rücksicht auf die Lärmschutzbelange der Nachbarn zu nehmen ist, darf die Baugenehmigungsbehörde der Nr. 7.4 Abs. 2 der TA Lärm entnehmen (OVG Lüneburg, B. v. 19.12.2006 - 1 ME 207/06 -, NdsVBl. 2007, 102; Beschl. v. 25.1.2007 - 1 ME 177/06 -, BauR 2007, 1394; BVerwG, Beschl. v. 12.3.2008 - 4 B 9.08 -, BauR 2008, 1107; vgl. für das Bauleitplanverfahren: BVerwG, Beschl. v. 13.12.2007 - 4 BN 41.07 -, NVwZ 2008, 426). Diese Regelung lautet:

Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen in einem Abstand von bis zu 500 Metern von dem Betriebsgrundstück in Gebieten nach Nummer 6.1 Buchstaben c bis f sollen durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich vermindert werden, soweit

- sie den Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht rechnerisch um mindestens 3 dB(A) erhöhen,
- keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist und
- die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erstmals oder weiter gehend überschritten werden.

Dafür, dass alle diese (kumulativ zu erfüllenden) Voraussetzungen vorliegen, spricht hier nichts.

Insbesondere ist nicht plausibel gemacht, dass der Verkehr am Haus der Antragstellerin im Sinne des Spiegelstriches 2 noch unvermischt ist. Dafür reicht es nicht aus, dass er überhaupt Bestandteile des Zu- und Abgangverkehrs zum ECE enthält; diese müssen vielmehr auch als solche noch erkennbar sein. Das ist über den "Querriegel" der C. - und D. Straße hinaus praktisch nicht vorstellbar.

Auch wenn davon ausgegangen wird, dass die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) weiter gehend überschritten werden, fehlt es an der Plausibilisierung, dass sich der Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht rechnerisch um mindestens 3 dB(A) erhöht.

Das 3-dB(A)-Kriterium beruht auf der Einschätzung, dass geringere Veränderungen der Geräuschsituation nach allgemeinen Gesetzen der Akustik vom menschlichen Ohr noch nicht oder kaum wahrgenommen werden können (vgl. BVerwG, Urt. v. 13.3.2008 - 3 C 18.07 -, BVerwGE 130, 383 = NJW 2008, 2867; Tegeder, UPR 2000, 99, 100). Die Verkehrslärmschutzverordnung selbst zieht zwar unter bestimmten Voraussetzungen auch schon aus einer geringeren Lärmzunahme Konsequenzen, wenn der Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird (§ 1 Abs. 2 16. BImSchV); in diesen Fällen soll nicht erst eine Verdoppelung der Verkehrsstärke Weiterungen haben (vgl. BVerwG, Urt. v. 13.3.2008, a.a.O.). Dies setzt allerdings einen "erheblichen baulichen Eingriff" in den zu ändernden Verkehrsweg voraus und gilt nicht in Gewerbegebieten. Das Bundesverwaltungsgericht hat diese Maßstäbe ohne das Korrektiv des "erhebli-

chen baulichen Eingriffs" auch zur Beantwortung der Frage herangezogen, ob die Auswirkungen eines Mautausweichverkehrs im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO "erheblich" sind (Urt. v. 13.3.2008, a.a.O.). Das kann auf Nr. 7.4 Abs. 2 der TA Lärm allerdings nicht übertragen werden, weil diese Regelung den Gedanken des § 1 Abs. 2 16. BImSchV ersichtlich nicht aufnimmt, sondern mit den unter Spiegelstrich 3 genannten Immissionsgrenzwerten nur diejenigen des § 2 der 16. BImSchV meint. Eine Erhöhung des Beurteilungspegels um mindestens 3 dB(A) ist hiernach immer erforderlich, um die (ohnehin nur beschränkten) Rechtsfolgen der Nr. 7.4 Abs. 2 der TA Lärm auszulösen.

Da eine Erhöhung um 3 dB(A) praktisch eine Verdoppelung der Verkehrsmenge voraussetzt, wäre eine Verkehrszunahme von 170 Fahrzeugen am Tag, wie sie das IVV-Gutachten angenommen hat, gegenüber einem Jahresmittelwert von 16.298 Kfz/Tag, wie sie nunmehr das itap-Gutachten vom 20. Oktober 2008 zugrunde legt, nicht der Rede wert. Die Antragstellerin müsste für einen Erfolg ihres Antrags - vergrößert umschrieben - darlegen können, dass der Gesamtverkehr auf etwa 32.000 Kfz/Tag ansteigen würde, die ECE-bedingte Zunahme also etwa 16.000 Kfz/Tag ausmachen werde. Das ist selbst dann nicht realistisch, wenn hiervon berechnungstechnisch deutliche Abstriche gemacht werden.

Zwar gilt allgemein, dass Vorgaben von Regelwerken wie der TA Lärm nur Orientierungen bieten, die eine Einzelfallwürdigung nicht ohne weiteres erübrigen. Auch das führt hier aber zu keinen abweichenden Ergebnissen.

Zunächst stellt die Nr. 7.4 nicht schon deshalb eine unzureichende Regelung dar, weil sie keine dem § 1 Abs. 2 16. BImSchV vergleichbare Berücksichtigung von Lärmsituationen oberhalb 70/60 dB(A) tags/nachts vorsieht. Die Verkehrslärmschutzverordnung stellt ihrerseits schon einen Kompromiss zwischen dem Lärmschutzanliegen und dessen Finanzierbarkeit dar. Sie betrachtet eine Überschreitung der genannten Pegel nur als wesentlich, wenn der Beurteilungspegel durch einen "erheblichen baulichen Eingriff" in den Verkehrsweg erhöht wird, der Grund für die Lärmzunahme also in staatlichem Handeln liegt, das sich auf den Verkehrsweg selbst bezieht. Weniger deutlich ist die Ursächlichkeit staatlichen Handelns im Falle des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO (vgl. BVerwG, Urt. v. 13.3.2008, a.a.O.); hier hat aber der Staat es jedenfalls in der Hand, wie er die Verkehrsströme lenkt. Demgegenüber betrifft Nr. 7.4 der TA Lärm nicht notwendig, aber typischerweise Fälle, in denen die autonome Entscheidung eines privaten Bauherren Auslöser für die Verkehrszunahme auf dem schon vorhandenen öffentlichen Verkehrsnetz ist, wobei ebenfalls typischerweise nicht allein ein einziges Bauvorhaben, sondern eine langfristige bauliche Entwicklung in größeren Räumen die Verkehrsbelastung ansteigen lässt. Die im Baugenehmigungsrecht angelegten staatlichen Reaktionsmöglichkeiten sind insoweit sehr beschränkt. Das rechtfertigt es, im Rahmen der Nr. 7.4 der TA Lärm von einer Regelung abzusehen, die sinngemäß dem § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV entspricht.

In Einzelfällen mag es angemessen sein, im Wege der Einzelfallbeurteilung auch dann Nachbarschutz zu gewähren, wenn eine Verkehrslärmerhöhung von 3 dB(A) nicht zu erwarten ist. Dafür ist hier aber die "Schere" zwischen der vom IVV-Gutachten angenommenen Verkehrszunahme von 170 Kfz/Tag und der für 3 dB(A) erforderlichen annähernden Zunahme 16.000 Kfz/Tag auch unter Berücksichtigung der sonstigen, im vorliegenden Verfahren beachtlichen Umstände zu groß.

Die Erteilung des Bauvorbescheides vom 6. Oktober 2008 für Parkplatz ist kein veränderter Umstand im Sinne des § 80 Abs. 7 VwGO. Auch dazu hat der Senat bereits früher Stellung genommen. Zu erinnern ist daran, dass Gegenstand des Verfahrens nach den § 80 Abs. 5 und 7 VwGO das genehmigte Vorhaben ist. Es ist - innerhalb der Grenzen, die einer Zusammenfassung oder Trennung objektiv gesetzt sind - Sache des jeweiligen Antragstellers, durch seinen Genehmigungsantrag festzulegen, was "das Vorhaben" im Sinne des § 29 BauGB und damit der zu beurteilende Verfahrensgegenstand sein soll (BVerwG, Urt. v. 4.7.1980 - 4 C 99.77 -, NJW 1981, 776; Urt. v. 15.11.1991 - 4 C 17.88 -, UPR 1992, 182). Ihm kann deshalb auch auf einen nachbarlichen Eilantrag nicht ein davon abweichendes "Gesamtvorhaben" unterschoben werden. Angriffsziel des Nachbarn kann allenfalls sein, dass das Vorhaben in seiner vom Bauherrn festgelegten Form ge-

rade wegen seines defizitären Zuschnitts zu Auswirkungen führt, die der Nachbar nicht hinzunehmen hat, etwa zu einem unverträglichen Park- und Suchverkehr wegen unzureichender Bereitstellung von Stellflächen (vgl. z.B. VGH Mannheim, Beschl. v. 10.1.2008 - 3 S 2773/07 -, NVwZ-RR 2008, 600; VGH Kassel, Beschl. v. 12.5.2003 - 9 TG 2037/02 -, BRS 66 Nr. 190; OVG Bremen, Beschl. v. 18.10.2002 - 1 B 315/02 -, NVwZ-RR 2003, 549; OVG Münster, Urt. v. 10.7.1998 - 11 A 7238/95 -, NVwZ-RR 1999, 365; OVG Lüneburg, Beschl. v. 14.3.1997 - 1 M 6589/96 -). Das ist jedoch nicht gleichbedeutend mit der Einbeziehung von eventuellen Folgevorhaben in den Verfahrensgegenstand. Der Umstand, dass zwischenzeitlich eine Genehmigung für ein Vorhaben erteilt wurde, bei dem der Nachbar einen Zusammenhang mit dem Ausgangsvorhaben erblickt, mag in manchen Fällen Rückschlüsse darauf zulassen, ob dieses Ausgangsvorhaben in allen Details ausreichend bemessen war. Dem kommt hier jedoch kein besonderes Gewicht zu; dies wäre im Hauptsacheverfahren vielmehr anhand objektiver Kriterien zu überprüfen. Die Antragsgegnerin geht selbst davon aus, dass die genehmigte Zahl von Stellplätzen nicht derjenigen entspricht, die sich bei isolierter Betrachtung des Vorhabens ergeben würde. Sie macht aber auch nicht ohne Grund geltend, dass die Einbettung des ECE in die Innenstadt zum einen Fußgängern und Radfahrern Einkaufschancen bietet, zum anderen aber auch Kundenströme zum Teil nur umlenkt, jedenfalls keineswegs nur neuen Verkehr auslöst. Dass sie diese Effekte zu Lasten der Antragstellerin unzutreffend quantifiziert hat, tritt beim gegenwärtigen Erkenntnisstand nicht ohne weiteres hervor. Im Übrigen hat die bisherige "Park- und Suchverkehr"-Rechtsprechung vor allem die erschwerte Nutzung des angrenzenden öffentlichen Straßenraumes im Auge gehabt (also die Schwierigkeit, als Anwohner selbst einen Parkplatz zu finden), nicht so sehr die zusätzliche Lärmbelastung.

Ob die Genehmigung des Parkplatzes (oder eines Parkhauses) seinerseits Lärmschutzanforderungen entspricht, wird deshalb gegebenenfalls in einem eigenen Verfahren zu überprüfen sein.