



# **BUNDESVERWALTUNGSGERICHT**

**IM NAMEN DES VOLKES**

## **URTEIL**

BVerwG 9 A 17.10

Verkündet  
am 14. Juli 2011  
von Förster  
Hauptsekretärin  
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

In der Verwaltungsstreitsache

hat der 9. Senat des Bundesverwaltungsgerichts  
auf die mündliche Verhandlung vom 29. Juni 2011  
durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Storost,  
die Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Nolte und Domgörgen,  
die Richterin am Bundesverwaltungsgericht Buchberger und  
den Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Christ

am 14. Juli 2011 für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten des Verfahrens.

#### G r ü n d e :

##### I

- 1 Der Kläger wendet sich gegen den Planfeststellungsbeschluss der Landesdirektion Chemnitz vom 24. Februar 2010 für den Bau der Ortsumgehung Freiberg im Zuge der Bundesstraßen B 101 Aue-Berlin und B 173 Bamberg-Dresden. Die geplante Straße soll von der Bestandsstrecke der B 101 im Nordwesten von Freiberg westlich um die Ortslage der Stadt bis zur B 173 Richtung Chemnitz herumgeführt werden; von dort aus verläuft die Trasse südlich des Stadtgebietes, wo die B 101 in Richtung Brand-Erbisdorf abzweigt, und östlich des Stadtgebietes bis zur Bestandsstrecke der B 173 in Richtung Dresden. Das planfestgestellte Vorhaben umfasst den Bau des Knotenpunkts 4, in dem die Bestandsstrecke der B 101 (Brander Straße) mit einer Brücke (Ingenieurbauwerk Nr. 15) über die Ortsumgehung Freiberg geführt und mit dieser verknüpft werden soll, sowie den Ausbau dieser Bestandsstrecke auf einem Teilstück, das um ca. 200 m über die querende Ortsumgehung nach Süden hinausreicht.
- 2 Der Kläger ist Eigentümer des Grundstücks Gemarkung ... Flurstück 285/5, das an der Ostseite der freien Strecke der B 101 ca. 100 m südlich des Knotenpunkts liegt. Er betreibt dort in einem längs der Straße errichteten Gebäude den Gasthof „...“. Das Gebäude hält von der Straße einen Abstand von mehr als 5 m; der zwischen Straße und Gebäude liegende Grundstücksstreifen ist as-

phalziert und wird mit Ausnahme des mittleren Teilstücks vor dem Eingang des Gasthofs, wo parallel zur Straße eine niedrige Bruchsteinmauer steht, quer zur Fahrbahn als Parkgelegenheit genutzt. Auf Höhe des Gasthofs befindet sich auf beiden Straßenseiten je eine Bushaltestelle. Von der Fahrbahn ist dort durch Markierungen jeweils eine Bushaltespur abgetrennt. Schräg gegenüber dem Gasthof liegt auf der westlichen Straßenseite das im Miteigentum des Klägers stehende unbebaute Grundstück Gemarkung ... Flurstück 283, auf dem eine befestigte Teilfläche mit zwei Zufahrten zur Straße als Parkplatz des Gasthofs dient.

- 3 Für den Ausbau der B 101 sollen nach den Planungen des Beklagten in der Gestalt der 1. Tektur aus beiden Grundstücken des Klägers straßenseitig Teilflächen teils erworben, teils dauerhaft beschränkt werden. Der Erwerb dient namentlich dazu, auf der Westseite der Straße einen Gehweg anzulegen und auf der Ostseite eine von der Fahrbahn durch ein Hochbord abgegrenzte Aufstellfläche für Busfahrgäste zu schaffen. Die Natursteinmauer auf dem Grundstück des Klägers soll der Aufstellfläche weichen. Ein Parken quer zur Fahrbahn wird wegen Verminderung des Abstands zwischen Straße und Gasthof nicht mehr möglich sein; südlich der Aufstellfläche verbleibt lediglich - vorbehaltlich straßenverkehrsrechtlicher Zulässigkeit - Platz zum Parken für zwei PKW oder einen Bus längs der Straße.
- 4 Im Anhörungsverfahren zur 1. Tektur erhob der Kläger mit Schreiben vom 5. Juni 2009 fristgerecht folgende Einwendungen: Eine Einschränkung der Parkplatzflächen vor dem Gasthof sei ebenso wenig hinnehmbar wie ein Eingriff in die Bruchsteinmauer, die u.a. der Sicherheit der Gäste und als Wetterschutz diene. Wegen der vorgesehenen Verbreiterung der Straße sei eine sichere Querung durch Fußgänger nur mit einem ampelgeregelten Fußgängerüberweg möglich. Die auf dem Parkplatz an der Westseite der Straße verloren gehende Parkplatzfläche müsse kompensiert werden.
- 5 Mit Planfeststellungsbeschluss vom 24. Februar 2010 wies die Planfeststellungsbehörde die Einwendungen des Klägers zurück, soweit ihnen nicht durch den Plan Rechnung getragen werde: Für die Planung sei zu berücksichtigen

gewesen, dass eine spätere Veränderung der B 101 durch den Bau einer Orts-umgehung Brand-Erbisdorf ohne baulichen Eingriff in das Brückenbauwerk 15 als Teil des Knotens 4 erfolgen könne. Da die Planungen für eine solche Orts-umgehung sich noch nicht verfestigt hätten, sei der Knoten 4 so konzipiert worden, dass der Anschluss an die Bestandsstrecke der B 101 auf möglichst kurzer Distanz erfolge. Hiervon ausgehend müssten die vor dem Gasthof vorhandenen Parkflächen der Aufstellfläche für Busfahrgäste weichen. Die bisherige Parksituation vor dem Gasthof sei ohnehin problematisch. Berücksichtige man, dass der Parkplatz auf der anderen Straßenseite über einen lichtsignalgesteuerten Fußgängerübergang erreicht werden könne und der Verlust von Parkmöglichkeiten durch eine Neuorganisation der dortigen Stellflächen weitgehend kompensiert werde, sei der Wegfall von Parkgelegenheiten vor dem Gasthof hinnehmbar. Die Beseitigung der Bruchsteinmauer sei dem Kläger gleichfalls zuzumuten, zumal ihre Schutzfunktion durch eine Geländerkonstruktion am hinteren Abschluss der Aufstellfläche übernommen werde.

6 Mit seiner fristgerecht erhobenen Klage trägt der Kläger im Wesentlichen vor: Die Planung verstoße gegen das Abwägungsgebot. Die Planfeststellungsbehörde habe verkannt, dass durch eine Verschiebung der Trasse um wenige Meter seinen schutzwürdigen Belangen hätte Rechnung getragen werden können. Eine solche Lösung erschwere weder die Abstimmung auf das Bauwerk 15 noch sei nachgewiesen, dass sich dadurch das Ausbauende wesentlich nach Süden verschiebe. Die planfestgestellte Lösung beeinträchtige wegen der beengten räumlichen Verhältnisse vor dem Gasthof die Verkehrssicherheit. Der Wegfall der Parkplätze vor dem Gasthof, die in ähnlicher Form bereits seit 1914 vorhanden seien, und der Verlust der Schutzmauer griffen überdies erheblich in die Eigentumsrechte des Klägers ein. Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen glichen diese Beeinträchtigungen nicht aus.

7 Der Kläger beantragt,

den Planfeststellungsbeschluss des Beklagten vom  
24. Februar 2010 aufzuheben.

- 8 Der Beklagte beantragt,  
die Klage abzuweisen.

II

- 9 Die Klage ist zulässig, aber unbegründet. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss leidet an keinem Rechtsfehler, der den Kläger in seinen Rechten verletzt und die - vollständige oder teilweise - Aufhebung des Beschlusses oder zumindest die Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit rechtfertigt.
- 10 Als von der enteignungsrechtlichen Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses (§ 19 FStrG) Betroffener kann der Kläger die Planfeststellung grundsätzlich umfassend darauf überprüfen lassen, ob bei der fachplanerischen Abwägung (§ 17 Satz 2 FStrG) sowohl seine eigenen als auch öffentliche Belange hinreichend beachtet worden sind. Insoweit können nach § 17e Abs. 6 FStrG allerdings nur solche Fehler bedeutsam sein, die offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind (Satz 1) und sich nicht durch Planergänzung beheben lassen (Satz 2). Die Rügen des Klägers, die sich im Kern gegen die Entscheidung richten, von einer Verschiebung der Ausbaustrecke der Brander Straße um einige Meter nach Westen abzusehen, führen nicht auf derartige Fehler.
- 11 1. Die Planfeststellungsbehörde hat die bautechnischen Konsequenzen, die mit einer Trassenverschiebung dieser Größenordnung verbunden wären, weder unzureichend ermittelt noch fehlgewichtet. Ausweislich der Erwägungen im Planfeststellungsbeschluss (S. 528) und der dazu vom Beklagten in der mündlichen Verhandlung gegebenen Erläuterungen und Klarstellungen ist sowohl eine „Trassenverdrückung“ auf kurzem Stück als auch eine über das planfestgestellte südliche Ausbauende der Brander Straße hinausreichende Verschiebung der Trasse in Betracht gezogen worden. Die erstgenannte Alternative würde dazu

führen, dass die Brander Straße die Ortsumgehung Freiberg in einem anderen Winkel als die planfestgestellte Lösung schnitte und deshalb das Brückenbauwerk 15 entsprechend gedreht werden müsste. Da die „Verdrückung“ im Zuge der Planung der Ortsumgehung Brand-Erbisdorf aller Voraussicht nach nicht beibehalten würde, hätte dies neben trassierungstechnischen Nachteilen zur Konsequenz, dass das Bauwerk im Zuge der späteren Planung unter Inkaufnahme der damit verbundenen Verkehrsbehinderungen und Kosten wieder umgestaltet werden müsste. Die zweite Alternative würde zwar diese Nachteile vermeiden, aber - wie ein Sachbeistand des Vorhabenträgers in der mündlichen Verhandlung schlüssig und vom Kläger unwidersprochen ausgeführt hat - im Interesse einer stetigen Trassierung einen über das planfestgestellte Ausbauende deutlich weiter nach Süden reichenden Ausbau der Brander Straße bedingen. Zusätzliche Flächeninanspruchnahmen und deutlich höhere Kosten wären die Folge. Angesichts der Ungewissheit über die Trassenführung der Brander Straße im Zusammenhang mit der Planung einer Ortsumgehung Brand-Erbisdorf stellt es ein berechtigtes Anliegen dar, diese Nachteile zu vermeiden und den vom hier in Rede stehenden Vorhaben umfassten Ausbau der B 101 auf möglichst kurzer Distanz auf die Bestandstrasse dieser Straße zu führen, um alle Optionen für die spätere Trassenführung der Ortsumgehung Brand-Erbisdorf offen und zugleich den mit diesem Projekt verbundenen Anpassungsbedarf so gering wie möglich zu halten. Der Planfeststellungsbeschluss lässt in dieser Hinsicht keine Fehlgewichtungen erkennen; die Ausrichtung der Planung auf einen möglichst frühen Anschluss an die Bestandsstrecke ist nach den vorstehenden Ausführungen Ergebnis eines abwägenden Alternativenvergleichs, nicht - wie der Kläger meint - Ausdruck einer fehlerhaften Zwangspunktsetzung.

- 12 2. Die Belange der Verkehrssicherheit hat der Beklagte gleichfalls ordnungsgemäß abgewogen. Die Fahrgastaufstellfläche an der Bushaltestelle vor dem Gasthof des Klägers ist mit 2,5 m nicht zu schmal bemessen worden. Nach Nr. 4.4.2.1 der Empfehlungen für Anlagen des Öffentlichen Personennahverkehrs, Ausgabe 2003 - EAÖ 03 - sollen Warteflächen an Haltestellen zwar eine Mindestbreite von 3 m nicht unterschreiten. Es handelt sich bei dieser Angabe aber um einen „Sollwert“, der insbesondere innerörtlichen Verhältnissen Rech-

nung trägt und nach dem Kontext der Empfehlung jedenfalls in erster Linie auf den Aspekt der Leichtigkeit des Verkehrs (Bequemlichkeit beim Ein- und Aussteigen, Fahrgastwechselzeit) zugeschnitten ist. In Anbetracht dessen begegnet es keinen durchgreifenden Bedenken, dass der Beklagte sich mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse an der Bushaltestelle vor dem Gasthof des Klägers für eine schmalere Ausgestaltung der Aufstellfläche entschieden hat. Nach den eingehenden Erläuterungen eines Mitarbeiters der Planfeststellungsbehörde sind diese Verhältnisse dadurch gekennzeichnet, dass die Haltestelle wegen ihrer Außerortslage nur wenig von Fahrgästen frequentiert wird und mit mehr als 30 m vergleichsweise lang ist. Nimmt man hinzu, dass die Aufstellfläche an eine gesonderte Busbucht grenzt, von dem Fahrzeugverkehr auf der durchgehenden Fahrbahn also Abstand hält, und - anders als im Falle überdachter Flächen (vgl. Bild 4.6.1 der EAÖ 03) - die Nutzbarkeit der Aufstellfläche in voller Breite nicht durch Einbauten eingeengt wird, so spricht alles für die Einschätzung des Beklagten, die Breitenbeschränkung auf 2,5 m sei für Fahrgäste und Besucher des Gasthofs nicht mit einer greifbaren Gefahr verbunden, auf die Straße gedrängt zu werden und dort zu Schaden zu kommen.

- 13 Die planfestgestellte Lösung ist im Gegenteil darauf gerichtet und dazu geeignet, die Verkehrssicherheit zu verbessern. Dazu dienen nicht nur die Anlage eines Gehwegs auf der Westseite der Brander Straße und der vorgesehene ampelgesteuerte Überweg, der es Fußgängern ermöglicht, vom Gasthof aus gefahrlos die Bushaltestelle auf der westlichen Straßenseite, den dortigen Parkplatz und den Gehweg zu erreichen. Vielmehr wird zusätzlich eine unter dem Sicherheitsaspekt bedenkliche Verkehrssituation dadurch entschärft, dass vor dem Gasthof nicht mehr quer zur Fahrtrichtung geparkt werden darf. Wenngleich sich in diesem Bereich - soweit ersichtlich - noch keine Verkehrsunfälle ereignet haben, ist doch die Gefahr nicht von der Hand zu weisen, dass es beim rückwärtigen Ausparken auf die schon bisher mit knapp 16 000 Kfz/24 h und künftig voraussichtlich sogar mit ca. 26 500 Kfz/24 h belastete freie Strecke der Brander Straße zu Fahrzeugkollisionen kommt. Dies gilt umso mehr, als die Straße mit immerhin 70 km/h befahren werden darf und die zum Parken genutzten Flächen unmittelbar im Bereich der Bushaltestelle liegen, worunter die Übersichtlichkeit des Verkehrsraums zusätzlich leidet.

- 14 3. Der Beklagte hat schließlich auch die planungsbetroffenen Belange des Klägers weder unzureichend ermittelt noch fehlgewichtet.
- 15 Es spricht nichts dafür, dass er die Zahl der verloren gehenden Stellplätze vor dem Gasthof zu gering veranschlagt hat. Der Kläger macht zwar den Verlust von 17 PKW-Stellplätzen vor dem Gasthof geltend und nennt damit eine um 5 Stellplätze höhere Zahl als der Beklagte. Die Zahlenangabe des Beklagten geht aber auf eine vom Kläger selbst im Anhörungsverfahren gegebene Information zurück und wird durch eine vom Beklagten gefertigte Bestandsskizze schlüssig belegt, während sich der Kläger im Klageverfahren auf eine schlichte Behauptung beschränkt hat, ohne diese näher zu substantiieren.
- 16 Ebenso wenig ist zu beanstanden, dass der Planfeststellungsbeschluss dem Interesse des Klägers an der Beibehaltung der Parkflächen vor dem Gasthof nur ein geringes Gewicht beigemessen hat, obgleich diese direkt neben dem Eingang des Gasthofs liegen. Der Kläger hat kein Recht auf Fortbestand der Stellplätze. § 8a Abs. 4 FStrG ist zu entnehmen, dass die dauerhafte Unterbrechung von Zufahrten zu Grundstücken an der freien Strecke von Bundesstraßen nicht ersatzlos hingenommen werden muss, dass aber kein Anspruch auf Beibehaltung einer besonders großzügigen Zufahrtsmöglichkeit besteht. Diese Wertung ist auch maßgeblich, soweit es um den Fortbestand der Möglichkeit geht, Kfz-Stellplätze auf nahezu ganzer Grundstücksbreite unmittelbar von der Straße aus anzufahren. Das Gewicht des Interesses an der weiteren Nutzbarkeit der Stellplätze wird zudem stark gemindert durch die bereits dargestellten Gefahren, die mit einem rückwärtigen Ausparken auf die freie Strecke der Bundesstraße verbunden sind. Weiterhin lassen auch die Erwägungen der Planfeststellungsbehörde zur Abmilderung des Eingriffs durch die nach den Planunterlagen vom Vorhabenträger auf seine Kosten auszuführende Optimierung des Parkplatzes auf der Westseite der Straße keine Fehlgewichtung zu Lasten des Klägers erkennen. Die verloren gehende Stellplatzfläche ist wegen ihrer Nähe zum Gasthof zwar attraktiver; im Hinblick auf die Erreichbarkeit des Parkplatzes auf der anderen Straßenseite über den planfestgestellten ampelgesteuerten



Überweg kommt aber auch diesem Gesichtspunkt kein bedeutendes Gewicht zu.

17 Tragfähig ist auch die Annahme der Planfeststellungsbehörde, die bisher von der Bruchsteinmauer erfüllten Schutzfunktionen könnten im Wesentlichen durch eine beplankte Geländerkonstruktion wahrgenommen werden, deren Herstellung der Vorhabenträger zugesagt habe. Dass ein solcher Ersatz in die Abwägung einbezogen worden ist, lässt Fehler nicht erkennen; denn die durch die Begründung des Planfeststellungsbeschlusses aktenkundige Zusage des Vorhabenträgers ist durch die Regelung unter A IV des Planfeststellungsbeschlusses verbindlich geworden. Das Geländer vermag nicht nur zu verhindern, dass der Eingang des Gasthofs von wartenden Fahrgästen versperrt wird, sondern wirkt für den Eingangsbereich auch als gewisse Barriere gegenüber den Gefahren des Straßenverkehrs. Auf Grund der vorgesehenen Beplankung bietet es darüber hinaus Schutz vor Verschmutzung des Gebäudesockels. Selbst wenn die Schutzwirkung der Geländerkonstruktion im Vergleich zu der Mauer vermindert sein sollte, stellt dies keinen Umstand dar, dem die Planfeststellungsbehörde Bedeutung für die Entscheidung über die Trassenführung hätte beimessen müssen.

18 Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO.

Dr. Storost

Dr. Nolte

Domgörgen

Buchberger

Dr. Christ

## B e s c h l u s s

Der Wert des Streitgegenstandes wird mit Rücksicht auf die vergleichsweise geringen Beeinträchtigungen, die mit dem Vorhaben für das Grundeigentum des Klägers und seinen Gaststättenbetrieb verbunden sind, abweichend von der vorläufigen Festsetzung auf 30 000 € festgesetzt (§ 52 Abs. 1, § 63 Abs. 2 GKG).

Dr. Storost

Dr. Nolte

Domgörgen