

Titel:

**Erfolglose Klage gegen einen Planfeststellungsbeschluss für den Bau von
Lärmschutzwänden an einer Bundesstraße**

Normenketten:

FStrG § 8a Abs. 4, § 17 Abs. 1, § 17e Abs. 5

BImSchG § 2 Abs. 1 Nr. 4, § 41, § 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 3

Leitsatz:

Die Kläger können die Beibehaltung ihrer bisherigen Zufahrt zur Bundesstraße 15 nicht beanspruchen. Es besteht kein Anspruch auf unveränderten Zugang zu einem Grundstück, sondern lediglich auf eine Verbindung zum Wegenetz, die eine angemessene Nutzung des Grundeigentums ermöglicht. Nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit wird gewährleistet. (Rn. 31) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Planfeststellung, nachträgliche Lärmsanierung, Lärmschutzwand, Präklusion, Abwägungsgebot, Zufahrt und Sichtbezug, baurechtlich nicht genehmigter Autohandel, Alternativlösungen

Tenor

I. Die Verfahren Az. 8 A 20.40006 und 8 A 20.40007 werden zur gemeinsamen Entscheidung verbunden.

II. Die Klagen werden abgewiesen.

III. Die Kläger tragen die Kosten des Verfahrens im Verhältnis der Anteile ihrer Verfahren am Gesamtstreitwert.

IV. Das Urteil ist im Kostenpunkt vorläufig vollstreckbar.

V. Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

1

Die Kläger wenden sich gegen den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Niederbayern vom 30. März 2020 für den Bau von Lärmschutzwänden im M. ... an der Bundesstraße 15 (B 15) Landshut - Regensburg.

2

1. Das Vorhaben umfasst die Errichtung von 3 m hohen Lärmschutzwänden entlang der B 15 (Abschnitt 1200, von Station 0,000 bis Station 0,690) auf einer Länge von 360 m (Nordseite) und 377 m (Südseite). Die in jede Fahrtrichtung zweistreifige B 15 ist im Nordosten von Landshut mit der B 299 verknüpft und führt ab dort weiter durch das Gebiet des M. ... zur Anschlussstelle der Bundesautobahn A 92 Landshut/Essenbach. Das hohe Verkehrsaufkommen (30.300 Kfz/Tag [Zeitpunkt des Erlasses des PFB]; Prognose 2030: 36.600 Kfz/Tag) führt bei den anliegenden Wohnanwesen in E. ... und P. ... zu erheblichen Lärmbelastungen. Das Vorhaben dient als „Lärmsanierungsmaßnahme“ dem Schutz der Anlieger. Bauliche Änderungen an der Fahrbahn der B 15 oder eine Leistungssteigerung werden nicht geplant. Der Ausbau der B 15 im Bereich des M. ... erfolgte vor dem Jahr 1960.

3

2. Die Kläger sind Miteigentümer des Grundstücks FINr. ...2 Gemarkung E. ..., das im Marktgebiet südöstlich an die B 15 (N. ... Straße) grenzt. Aus dem 1.858 m² großen Grundstück werden für das Vorhaben Teilflächen von 100 m² auf Dauer und 365 m² vorübergehend in Anspruch genommen.

4

Der Kläger zu 1 betreibt auf dem Grundstück einen Autohandel, der nicht baurechtlich genehmigt ist. Das Grundstück liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans „P. ...“ des M. ..., der in diesem Bereich entlang

der B 15 ein Mischgebiet (MI) festsetzt. Die Nutzung des Grundstücks als Kfz-Handel wurde dem Kläger zu 1 mit Bescheid des Landratsamts Landshut vom 29. Mai 2018 bestandskräftig untersagt; von einer Vollstreckung dieses Bescheids wurde bislang abgesehen. Über den Antrag des Klägers zu 1 vom 12. Juli 2018 auf Nutzungsänderung von einer Autogastankstelle in einen Kfz-Handel mit Betriebsleiterwohnung wurde noch nicht entschieden. Das Landratsamt Landshut hörte den Kläger zu 1 mit Schreiben vom 13. September 2021 zur Ablehnung dieses Bauantrags an. Das Vorhaben sei unzulässig, weil die Gemeinde ihr Einvernehmen nicht erteilt habe und die Erschließung für den zu erwartenden Verkehr weder derzeit noch mit der geplanten Ersatzzufahrt gesichert sei.

5

Das Grundstück der Kläger hat eine Zufahrt auf die B 15. Der Beklagte hatte dem Voreigentümer am 23. März 2005 eine Sondernutzungserlaubnis - gültig auch für die Rechtsnachfolger - zur Erstellung einer neuen Zufahrt erteilt, die ausschließlich einer Autogastankstelle und einer Befüllstation für Zentralschmierungen diene. Die Sondernutzungserlaubnis wurde den Klägern gegenüber mit Bescheid vom 26. Januar 2017 bestandskräftig widerrufen (vgl. Ziff. I des vor dem Verwaltungsgericht Regensburg am 15.1.2018 geschlossenen Vergleichs); die Anordnung des Rückbaus der Zufahrt im selben Bescheid wurde aufgehoben (vgl. Ziff. II. des Vergleichs).

6

Künftig soll das Grundstück FINr. ...2 rückwärtig vom Westen über einen gewidmeten, 3 m breiten und asphaltierten Eigentümerweg an die „A. ... Straße“ angebunden werden. Den Eigentümern des Grundstücks wird ein Geh- und Fahrrecht eingeräumt (vgl. A.4 des Planfeststellungsbeschlusses [im Folgenden: PFB]).

7

3. Am 7. Dezember 2015 beantragte das Staatliche Bauamt L. die Planfeststellung der Maßnahme. Mit Schreiben vom 14. Februar 2019 wurden geänderte Planunterlagen vorgelegt (Tektur vom 30.11.2018). Den Klägern wurde Gelegenheit gegeben, auch hierzu Einwendungen zu erheben, wovon sie Gebrauch gemacht haben.

8

4. Die Kläger wandten im Anhörungsverfahren ein, der Bau der Lärmschutzwand führe zum Wegfall des Sichtbezugs zur B 15 und sei für den Autohandel akut existenzgefährdend. Derzeit sei ihr Grundstück von der B 15 sehr gut einsehbar. Für einen Autohandel sei Laufkundschaft eine existenzielle Säule eines erfolgreichen Geschäftsbetriebs; dasselbe gelte für eine Tankstelle oder andere gewerbliche Nutzungen. Mit dem Vorhaben werde keine Gefahrenstelle beseitigt, weil ihr Grundstück mit einer eigenen Verzögerungs- und Beschleunigungsspur gefahrlos erschlossen sei.

9

Varianten mit lärmminderndem Straßenbelag oder einer Geschwindigkeitsbegrenzung seien nicht erwogen worden. Die Errichtung einer Lärmschutzwand an der Rückseite des Grundstücks („U-Lösung“), mit dem effektiver Lärmschutz leistbar sei, wäre vorzugswürdig. Die Mehrkosten dieser Variante von 100.000 Euro stünden in keinem Verhältnis zum wirtschaftlichen Schaden der Kläger. Falls die „U-Lösung“ nicht komme, sei eine „Verschnitt-Lösung“ zu prüfen, um die Zufahrt zur B 15 beizubehalten.

10

Am 3. Dezember 2019 fand ein Anhörungstermin statt. Die Kläger nahmen daran teil, erhielten ihre Einwendungen aufrecht und ergänzten diese.

11

5. Der Plan wurde mit Beschluss vom 30. März 2020 festgestellt. Der Planfeststellungsbeschluss wurde den Klägern mit am 30. März 2020 zur Post gegebenem Einschreiben zugestellt und in der Stadt L. ... und dem Markt E. ... vom 20. April 2020 bis 4. Mai 2020 ausgelegt. Die Einwendungen der Kläger wurden zurückgewiesen (vgl. PFB S. 21 ff. Nr. 2.4.2). Die Zufahrt von ihrem Grundstück auf die B 15 könne nicht aufrechterhalten bleiben. Mit der geplanten 60 m langen und 3 m breiten, geradlinig verlaufenden asphaltierten Ersatzzufahrtsstraße werde das Grundstück ausreichend und rechtlich gesichert an das öffentliche Straßennetz („A. ... Straße“) angebunden. Die Kläger könnten die Beibehaltung ihres gewerblich besonders gut geeigneten Zugangs an die B 15 nicht beanspruchen. Die Sichtbarkeit des Gewerbebetriebs sei abwägungsrelevant, betreffe aber, genauso wie eine Wendemöglichkeit für Lkw, Lagegesichtspunkte und werde daher nur bei der Entschädigung relevant, nicht aber in der Planfeststellung. Die von den

Klägern favorisierte „U-Lösung“ habe eine deutlich geringere Schutzwirkung für die Wohnbebauung, sei nur mit erheblichem baulichen Aufwand herzustellen, erschwere den laufenden Unterhalt der Lärmschutzwand und verursache Mehrkosten von ca. 100.000 Euro. Gegen die „Verschnitt-Lösung“ spreche die Verkehrssicherheit (Sichtverhältnisse im Anbindungsbereich), eine erhebliche Grundinanspruchnahme und - für die Anwohner als besonders störend empfundene - Schallpegelsprünge durch eine Lücke in der Lärmschutzwand. Alleine mit einem offenporigen Fahrbahnbelag oder einer Geschwindigkeitsbeschränkung ließe sich die sehr ungünstige Lärmsituation nicht ausreichend verbessern.

12

6. Am 29. April 2020 ließen die Kläger hiergegen Klage erheben. Die Planfeststellungsbehörde habe verkannt, dass ihr Grundstück durch die beabsichtigte Baumaßnahme - insbesondere aufgrund der fehlenden Wendemöglichkeit für Lkw - nicht nur im Wert gemindert, sondern vollkommen unwirtschaftlich werde. Der Planfeststellungsbeschluss sei abwägungsfehlerhaft und rechtswidrig, weil die Eigentumsbelange der Kläger und das Recht des Klägers zu 1 am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb seines Autohandels nicht berücksichtigt und gewichtet worden seien. Das planfestgestellte Vorhaben vernichte die wirtschaftliche Existenz des Klägers zu 1. Im Planfeststellungsbeschluss werde dies verkannt und die Kläger zu Unrecht auf das Entschädigungsverfahren verwiesen. Auf die Einwände im Anhörungsverfahren wurde Bezug genommen; der Planfeststellungsbeschluss berücksichtige diese nicht bzw. nicht ausreichend. Es sei nicht ersichtlich, wie die Kläger künftig die Erreichbarkeit ihres Grundstücks auch für Lkw, die Ver- und Entsorgung (u.a. Müllabfuhr), Schneeräumen und dergleichen sicherstellen sollten. Die geplante Ersatzzufahrt reiche hierfür offensichtlich nicht aus. Ein schmaler Weg zu einem Kfz-Handel, auf dessen Grundstück man mit Lkw nicht umdrehen könne und der von der Müllabfuhr usw. nicht angefahren werden könne, sei nicht ausreichend, um einen Betrieb am Leben zu erhalten. Auch die Baugenehmigungsbehörde vertrete die Auffassung, dass die Erschließung für den Autohandel des Klägers zu 1 mit dem geplanten Eigentümerweg nicht gesichert ist. Der Planfeststellungsbeschluss verkenne zudem, dass die Beteiligten mit dem beim Verwaltungsgericht Regensburg geschlossenen Vergleich gewollt hätten, dass die bisherige Zufahrt zum Gewerbegrundstück aufrecht erhalten bleibt mit dem Ziel, dass der Kläger zu 1 seinen Gewerbebetrieb dort fortführen könne. Damit sei die Erschließung gesichert, sodass die vom Kläger zu 1 beantragte Nutzungsänderung (Autohandel mit Betriebsleiterwohnung) materiell genehmigungsfähig sei.

13

Die Kläger beantragen,

den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Niederbayern vom 30. März 2020 (Az. 32-4354.21-50/B 15) aufzuheben,

hilfsweise festzustellen, dass der o.g. Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Niederbayern rechtswidrig ist und nicht vollzogen werden darf.

14

7. Der Beklagte beantragt,

die Klagen abzuweisen.

15

Er verteidigt den Planfeststellungsbeschluss. Dieser stelle aus Gründen der Rechtssicherheit trotz § 8 Abs. 4 Satz 3 FStrG nicht auf den Widerruf bzw. die Widerruflichkeit der Sondernutzungserlaubnis ab. Die Ersatzanbindung sei angemessen. Das Grundstück sei für eine gewerbliche Nutzung anfahrbar; die dortigen Platzverhältnisse ermöglichten das Wenden eines Lkw durch Rangieren. Lagenachteile müssten in Abwägung mit den die Planung rechtfertigenden Belangen hingenommen werden. Die (bestandskräftig untersagte) Nutzung des Grundstücks zum Betrieb eines Kfz-Handels sei mangels Baugenehmigung nicht abwägungserheblich. Zur „U-Lösung“ erfülle die Klage nicht die Anforderungen des § 17e Abs. 5 Satz 1 FStrG, weil sie sich mit den im Planfeststellungsbeschluss aufgeführten Nachteilen (nahes Heranrücken der Lärmschutzwand an die Wohnbebauung, Mehrkosten von 100.000 Euro, höhere Lärmbelastung für die umliegende Wohnbebauung) nicht substantiiert auseinandersetze. Die Variante einer „überschnittenen Lärmschutzwand“ sei nicht ernsthaft in Betracht zu ziehen, weil sie mehr Privateigentum beanspruche, den (Teil-)Abriss der Überdachung der früheren Tankstelle zur Folge hätte und ausreichende Sichtverhältnisse

bei der Aus- und/oder Einfädung nicht herstellbar seien. Die Kläger hätten auch gegen diese Variante Vorbehalte wegen der fehlenden Sichtbeziehung zur B 15 geäußert.

16

8. Die Beteiligten haben ihr Einverständnis mit einer Entscheidung des Senats ohne mündliche Verhandlung erklärt (Schriftsatz vom 17.1.2022 bzw. 3.2.2022).

17

9. Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf die die Gerichtsakten und die beigezogenen Behördenakten verwiesen.

Entscheidungsgründe

18

Die zulässigen Klagen, die zur gemeinsamen Entscheidung verbunden werden (vgl. § 93 Satz 1 VwGO) und über die der Senat mit Einverständnis der Beteiligten ohne mündliche Verhandlung entscheidet (§ 101 Abs. 2 VwGO), haben keinen Erfolg.

19

A. Die Klagen sind zulässig. Die Kläger sind insbesondere nach § 42 Abs. 2 VwGO klagebefugt. Sie sind Miteigentümer eines Grundstückes, das für das Vorhaben teilweise in Anspruch genommen wird und auf das sich daher die enteignungsrechtliche Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses nach § 19 Abs. 2 FStrG erstreckt.

20

B. Die Klagen sind jedoch unbegründet. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss leidet an keinem Rechtsfehler, der zu seiner Aufhebung oder zur Feststellung seiner Rechtswidrigkeit bzw. Nichtvollziehbarkeit führt (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

21

Die Kläger sind hinsichtlich der planfestgestellten Lärmsanierungsmaßnahme enteignungsbetroffen, so dass ihnen ein Anspruch auf gerichtliche Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses auf ihre objektive Rechtmäßigkeit (sog. Vollüberprüfungsanspruch) zusteht, soweit der geltend gemachte Fehler für die Inanspruchnahme ihres Grundstückes kausal ist (vgl. BVerwG, U.v. 22.11.2016 - 9 A 25.15 - NVwZ 2017, 627 = juris Rn. 10; U.v. 12.8.2009 - 9 A 64.07 - BVerwGE 134, 308 = juris Rn. 24).

22

I. Formelle Mängel des Planfeststellungsbeschlusses, die ihrem Klagebegehren ganz oder teilweise zum Erfolg verhelfen könnten, haben die Kläger nicht geltend gemacht; solche sind auch sonst nicht ersichtlich. Insbesondere wurden die Kläger zu der Planänderung mit Tektur vom 30.11.2018 angehört (vgl. Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG).

23

II. Der Planfeststellungsbeschluss leidet nicht an materiellen Rechtsfehlern, die zum Klageerfolg führen. Die Kläger können mit ihren Einwendungen nicht durchdringen.

24

1. Die Planrechtfertigung für das Vorhaben ist gegeben. Die planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen sind vernünftigerweise geboten. Dies ist nicht erst der Fall, wenn Rechtsansprüche auf Lärmvorsorge beim Neubau oder der wesentlichen Änderung einer Bestandsstraße bestehen (vgl. § 2 Abs. 1 Nr. 4, § 41, § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV), sondern auch dann, wenn - wie hier - nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)“ nachträglich im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel auf eine Unterschreitung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsgrenzen der 16. BImSchV hingewirkt wird (sog. Lärmsanierung, vgl. BayVGh, U.v. 20.5.2014 - 22 A 12.40062 - juris Rn. 23; nachgehend BVerwG, B.v. 18.3.2015 - 3 B 3.15 - juris Rn. 16, 18). Die Kläger haben die Planrechtfertigung mit ihrer Klage auch nicht in Zweifel gezogen.

25

2. Einen Verstoß des Planfeststellungsbeschlusses gegen zwingendes Recht zeigen die Kläger nicht auf; ein solcher ist für den Senat auch sonst nicht zu erkennen.

3. Das planfestgestellte Vorhaben verstößt nicht gegen das Abwägungsgebot.

27

Nach § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Das Abwägungsgebot verlangt, dass - erstens - eine Abwägung überhaupt stattfindet, dass - zweitens - in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, und dass - drittens - weder die Bedeutung der öffentlichen und privaten Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht (stRspr, vgl. nur BVerwG, U.v. 11.7.2019 - 9 A 14.18 - BVerwGE 166, 171 = juris Rn. 45 m.w.N.). Innerhalb des so gezogenen Rahmens wird das Abwägungsgebot nicht verletzt, wenn sich die Planungsbehörde in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendigerweise für die Zurückstellung eines anderen entscheidet (vgl. BVerwG, U.v. 14.3.2018 - 4 A 5.17 - BVerwGE 161, 263 = juris Rn. 73 zu § 43 Satz 4 EnWG a.F.; grundlegend U.v. 14.2.1975 - IV C 21.74 - BVerwGE 48, 56 = juris Rn. 37). Diese Maßstäbe wurden hier eingehalten.

28

a) Die planungsbedingte Schließung der Zufahrt zur B 15 unter Schaffung einer rückwärtigen Ersatzzufahrt erweist sich im Hinblick auf die Reichweite des einfachgesetzlich durch Art. 17 BayStrWG und verfassungsrechtlich im Kernbereich durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützten Anliegergebrauchs (vgl. BVerfG, B.v. 10.6.2009 - 1 BvR 198/08 - NVwZ 2009, 1426 = juris Rn. 24; BayVGh, B.v. 7.12. 2020 - 8 CS 20.1973 - ZfB 2021, 34 = juris Rn. 15) der Kläger als abwägungsfehlerfrei.

29

Der Planfeststellungsbeschluss hat erkannt, dass mit der Errichtung einer durchgehenden Lärmschutzwand entlang der B 15 die Zufahrt vom Grundstück der Kläger auf die Bundesstraße wegfallen wird. Ihre diesbezüglichen Anliegerinteressen wurden in die Abwägung eingestellt, aber zur Erzielung einer möglichst guten Schutzwirkung für die lärm betroffene Wohnbevölkerung zurückgestellt (vgl. PFB S. 21). Die Kläger hätten keinen Anspruch auf Beibehaltung eines gewerblich besonders geeigneten Zugangs; die gewerbliche Nutzung des Grundstücks sei weiter möglich. Die vom Vorhabenträger geplante 60 m lange und 3 m asphaltierte Zufahrtsstraße stelle eine ausreichende Ersatzanbindung an das öffentliche Straßennetz dar (vgl. PFB S. 22).

30

Diese Abwägung lässt Rechtsfehler nicht erkennen. Die Kläger haben keinen Anspruch auf Beibehaltung der Zufahrt zur B 15 (vgl. unten aa). Die geplante Ersatzzufahrt zu ihrem gewerblich genutzten Grundstück ist angemessen (vgl. unten bb). Auch ihre eigentumsbezogenen wirtschaftlichen Belange wurden nicht fehlgewichtet (vgl. unten cc).

31

aa) Die Kläger können die Beibehaltung ihrer bisherigen Zufahrt zur B 15 nicht beanspruchen. Eine gesetzliche Vorschrift, die dies tragen könnte, existiert nicht. Vielmehr ergibt sich aus § 8a Abs. 4 FStrG, dass kein Anspruch auf unveränderten Zugang zu einem Grundstück besteht, sondern lediglich auf eine Verbindung zum Wegenetz, die eine angemessene Nutzung des Grundeigentums ermöglicht (vgl. BVerwG, B.v. 14.1.2019 - 9 B 13.18 - juris Rn. 3). Nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit wird durch § 8a FStrG gewährleistet (vgl. auch BT-Drs. 7/1265 S. 18). Aus der Vorschrift lässt sich kein Anspruch auf Fortbestand einer Verkehrsverbindung herleiten, die für eine bestimmte Grundstücksnutzung von besonderem Vorteil ist (vgl. BVerwG, B.v. 11.5.1999 - 4 VR 7.99 - NVwZ 1999, 1341 = juris Rn. 7). Nur in diesem Umfang sind Inhalt und Schranken des Eigentums einfachgesetzlich bestimmt (Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG), so dass ein Anspruch auf Beibehaltung der Zufahrt auch nicht unmittelbar auf Art. 14 Abs. 1 GG gestützt werden kann (vgl. BVerwG, U.v. 9.7.2003 - 9 A 54.02 - NVwZ 2004, 231 = juris Rn. 20; Depenheuer/Froese in v. Mangoldt/Klein/Starck, GG, 7. Aufl. 2018, Art. 14 Rn. 363).

32

Ein über diese Anforderungen hinausgehendes Interesse eines Grundeigentümers an der Beibehaltung eines bestehenden Lagevorteils ist bei der Planfeststellung zwar in die Abwägung einzustellen (vgl.

BVerwG, B.v. 3.11.2020 - 9 A 13.19 - BVerwGE 170, 262 = juris Rn. 13; U.v. 11.11.1983 - 4 C 82.80 - DÖV 1984, 426 = juris Rn. 19), kann aber, soweit es nicht als geringfügig von vornherein außer Betracht bleibt, durch überwiegende Gemeinwohlbelange zurückgedrängt werden (vgl. BVerwG, B.v. 14.1.2019 - 9 B 13.18 - juris Rn. 3; B.v. 11.5.1999 - 4 VR 7.99 - NVwZ 1999, 1341 = juris Rn. 8).

33

bb) Die Planfeststellungsbehörde ist rechtsfehlerfrei zu der Einschätzung gelangt, bei der vom Vorhabenträger geplanten Ersatzanbindung handle es sich um eine ausreichende, rechtlich gesicherte Anbindung des Grundstücks an das öffentliche Straßennetz (vgl. PFB S. 22; vgl. auch Tenor A.4 „Straßenrechtliche Verfügungen“).

34

Ob der Vorhabenträger aus § 8a Abs. 4 FStrG verpflichtet ist, für die an der B 15 unterbrochene Zufahrt angemessenen Ersatz zu schaffen, oder ob eine solche Verpflichtung nicht besteht, weil die Zufahrt auf einer widerruflichen Erlaubnis beruhte (vgl. § 8a Abs. 4 Satz 3 FStrG), bedarf vorliegend keiner Entscheidung, weil dieser Verpflichtung mit dem geplanten Eigentümerweg tatsächlich entsprochen wird.

35

(1) Die Angemessenheit einer Ersatzzufahrt bestimmt sich nach der jeweiligen konkreten Situation. Entscheidend ist, ob eine angemessene Grundstücksnutzung weiterhin möglich bleibt. Angemessen ist nicht schon jede Nutzung, zu der das Grundstück Gelegenheit bietet. § 8a Abs. 4 Satz 1 FStrG schützt nur die Erhaltung der Zufahrtsmöglichkeit, also des „Kontakts nach außen“ (vgl. BayVGh, U.v. 24.6.2003 - 8 A 02.40090 - BayVBI 2003, 719 = juris Rn. 35). Maßgebend dafür ist, was aus dem Grundstück unter Berücksichtigung der Rechtslage und der tatsächlichen Gegebenheiten als aner kennenswertes Bedürfnis hervorgeht. Deswegen ist auf Quantität und Qualität des Verkehrs abzustellen, der in rechtmäßiger Weise über die bisherige Zufahrt abgewickelt wurde; er muss auch in Zukunft und ohne wesentliche Erschwer nis technisch über die Ersatzzufahrt möglich sein (vgl. BVerwG, U.v. 9.7.2003 - 9 A 54.02 - NVwZ 2004, 231 = juris Rn. 29; vgl. auch Stahlhut in Kodal/Krämer, Straßenrecht, 7. Aufl. 2010, Kap. 26 Rn. 48). Nicht maßgeblich ist, ob die Ersatzzufahrt dem Grundstück denselben oder zumindest einen vergleichbaren Lagevorteil wie bisher vermittelt (vgl. BVerwG, B.v. 21.10.2003 - 4 B 93.03 - juris Rn. 7). Bei der Erfüllung der Verpflichtung aus § 8a Abs. 4 FStrG verbleibt dem Baulastträger ein planerisches Ermessen (vgl. BVerwG, U.v. 27.11.2002 - 9 A 3.02 - DVBI 2003, 541 = juris Rn. 34).

36

(2) Diesen Anforderungen wird die geplante Ersatzzufahrt noch gerecht. Das klägerische Grundstück, das seit vielen Jahren nicht mehr als Tankstelle genutzt wird, ist nach wie vor für einen gewerblichen Liefer- und Kundenverkehr zu erreichen. Dass der in der unmittelbaren Verkehrsbeziehung zwischen dem Grundstück und B 15 bestehende Lagevorteil verloren geht, hat die Planungsbehörde erkannt, aber als nachrangig bewertet, weil mit der planfestgestellten Variante einer durchgehenden Lärmschutzwand entlang der B 15 der bestmögliche Schutz der Anwohner vor Verkehrslärm erzielt werden kann (vgl. auch unten Rn. 64 f. zur Alternativenprüfung).

37

Die diesbezüglichen Einwendungen der Kläger greifen nicht durch.

38

(a) Soweit die Kläger einen „unzulässigen Zirkelschluss“ darin sehen, dass die Ersatzzufahrt laut Planfeststellungsbeschluss die gewerbliche Nutzung weiter ermöglichen soll, die Baugenehmigungsbehörde die Erschließung des Grundstücks für die Nutzung „Autohandel mit Betriebsleiterwohnung“ aber als nicht ausreichend ansieht, greift ihr Vortrag zu kurz. Der Planfeststellungsbeschluss bejaht die Zugänglichkeit des Grundstücks für eine gewerbliche Nutzung (vgl. PFB S. 22: „Das Grundstück bleibt der gewerblichen Nutzung zugänglich, solange und soweit kommunale Planungen dies zulassen.“), verhält sich aber nicht zu derjenigen für den vom Kläger zu 1 betriebenen Autohandel. Dies ist frei von Rechtsfehlern. Für die Angemessenheit einer Ersatzzufahrt kommt es nicht auf den bisher tatsächlich, sondern den rechtmäßig abgewickelten Verkehr an (vgl. oben Rn. 35). Da der Autohandel des Klägers zu 1 weder genehmigt noch offensichtlich genehmigungsfähig ist (vgl. unten Rn. 51 ff.) und die Nutzung des Grundstücks als Autogastankstelle vor Jahren vom Voreigentümer aufgegeben wurde, ist die Angemessenheit der Ersatzzufahrt nicht an diesen Vornutzungen zu beurteilen, sondern anhand des aner kennenswertes

Bedürfnisses der Eigentümer, ihr Grundstück im Rahmen des planungsrechtlich Zulässigen nutzen zu können.

39

(b) Die Behauptung der Kläger, ihr Grundstück sei für Lkw, Ver- und Entsorgung (u.a. Müllabfuhr), Schneeräumen und dergleichen durch den 3 m breiten, asphaltierten Eigentümerweg nicht ausreichend erreichbar, ist nicht näher belegt. Für welche Art von Zu- und Abgangsverkehr eine ausreichende Zufahrt im Sinne des § 8a Abs. 4 Satz 3 FStrG gegeben sein muss, hängt von der planungsrechtlichen Situation ab. Ausreichend ist eine Straßenverbindung dann, wenn auf ihr der Zu- und Abgangsverkehr abgewickelt werden kann, auf den die Anlieger angewiesen sind, um ihr Grundstück im Rahmen des planungsrechtlich Zulässigen nutzen zu können. Es liegt auf der Hand, dass in dem - hier festgesetzten - Mischgebiet (§ 6 BauNVO) an die Erschließung nicht die Maßstäbe anzulegen sind, die für ein Gewerbe- oder Industriegebiet zu fordern wären (vgl. BVerwG, GB v. 11.12.2002 - 4 A 40.01 - Buchholz 407.4 § 8a FStrG Nr. 13 = juris Rn. 17). Zur angemessenen Nutzung eines Gewerbegrundstücks gehört die Möglichkeit, mit Lkw heraufzufahren; ob Wende- oder Rangiermanöver ausführbar sind, ist nicht maßgeblich (vgl. BVerwG, B.v. 14.1.2019 - 9 B 13.18 - juris Rn. 3; B.v. 9.1.2013 - 9 B 33.12 - Buchholz 406.11 § 127 BauGB Nr. 94 = juris Rn. 5).

40

Weshalb der bei einer planerisch zulässigen gewerblichen Nutzung anfallende An- und Abfahrtsverkehr mit einer 3 m breiten asphaltierten Straße nicht hinreichend bewältigt werden sollte, erschließt sich dem Senat nicht. Soweit sich die Kläger auf eine fehlende Wendemöglichkeit für Lkw auf ihrem Grundstück berufen, können sie nicht durchdringen (vgl. oben Rn. 39). Abgesehen davon ist nicht zu erkennen, dass unzureichende Wendemöglichkeiten auf Grundstücksgröße (1.858 m²) oder -zuschnitt zurückzuführen wären. Stattdessen legt u.a. das vom Straßenbauamt im Zeitraum 15. März bis 17. April 2017 gefertigte Fotomaterial (vgl. Verfahrensakte, Register 300/301/302) nahe, dass eine große Zahl auf dem Grundstück abgestellter Fahrzeuge dem entgegensteht. Ein solche Nutzung des Grundstücks wäre selbst von dem baurechtlichen Antrag des Klägers zu 1 auf Genehmigung der Nutzung als Autohandel mit Betriebsleiterwohnung nicht umfasst, der nur 17 Stellplätze vorsieht (vgl. Rn. 53).

41

(c) Die Wertung des Planfeststellungsbeschlusses, es sei den Klägern zumutbar, Mülltonnen zur Abholung am Beginn des künftigen Erschließungswegs abzustellen (vgl. PFB S. 22), erweist sich nicht als abwägungsfehlerhaft. Können Grundstücke vom Abfuhrfahrzeug nicht oder nur unter erheblichen Schwierigkeiten angefahren werden, haben die Überlassungspflichtigen die Abfallbehältnisse zur nächsten vom Abfuhrfahrzeug ordnungsgemäß anfahrbaren öffentlichen Verkehrsfläche zu verbringen (vgl. Art. 7 Abs. 1 Satz 2 BayAbfG i.V.m. § 15 Abs. 9 Satz 3 der Abfallwirtschaftssatzung des Landkreises Landshut i.d.F.v. 10.1.2013). Die damit verbundene erhöhte Mitwirkungspflicht resultiert aus der konkreten räumlichen (Erschließungs-)Situation des Grundstücks (vgl. BVerwG, U.v. 25.8.1999 - 7 C 27.98 - NVwZ 2000, 71 = juris Rn. 20; BayVGh, B.v. 29.10.2018 - 20 ZB 18.957 - juris Rn. 14). Die damit verbundenen Erschwernisse hat die Planfeststellungsbehörde gesehen, aber als zumutbar angesehen; dem sind die Kläger nicht mit konkretem Sachvortrag entgegengetreten.

42

cc) Auch ein planbedingter Wertverlust des Grundstückes, auf den sich die Kläger berufen, hat kein solches Gewicht, dass er im Rahmen der Abwägung nicht zugunsten eines verbesserten Lärmschutzes überwunden werden konnte. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten des Grundeigentums (vgl. BVerfG, B.v. 23.2.2010 - 1 BvR 2736/08 - NVwZ 2010, 512 = juris Rn. 48). Art. 14 Abs. 1 GG schützt die Nutzbarkeit des Eigentums und die diesbezügliche Verfügungsfreiheit. Hoheitlich bewirkte Minderungen des Marktwertes eines Vermögensgutes berühren daher in der Regel nicht den Schutzbereich des Eigentumsrechts. Dies gilt insbesondere auch für Wertverluste an einem Grundstück, die durch die behördliche Zulassung eines Vorhabens in der Nachbarschaft eintreten (vgl. BVerfG, B.v. 24.1.2007 - 1 BvR 382/05 - NVwZ 2007, 805 = juris Rn. 20). Die Grenze zur Abwägungsdisproportionalität ist deshalb erst erreicht, wenn massive Wertverluste dem Betroffenen ein unzumutbares Opfer abverlangen, weil das Grundeigentum praktisch funktionslos würde und nur noch als „leere Rechtshülse“ übrigbliebe (vgl. BVerwG, U.v. 9.11.2006 - 4 A 2001.06 - BVerwGE 127, 95 = juris Rn. 144; BayVGh, U.v. 14.7.2015 - 8 A 13.40037 u.a. - juris Rn. 123).

43

Die Kläger zeigen nicht auf, in welcher Größenordnung sie einen Wertverlust erwarten. Ihre Behauptung, ihr faktisch nur gewerblich nutzbares Grundstück sei mit der geplanten Ersatzzufahrt „weitestgehend funktionslos“ und „vollkommen unwirtschaftlich“, ist nicht näher belegt. Sie gibt dem Senat auch keinen Anlass, von sich aus der Frage nachzugehen, in welchem Umfang das Vorhaben die Nutzbarkeit und den Wert des Grundstücks schmälert (zur Reichweite der gerichtlichen Amtsaufklärungspflicht nach § 86 Abs. 1 VwGO in Bezug zu den Mitwirkungspflichten der Betroffenen vgl. auch BayVGH, U.v. 20.5.2021 - 8 B 19.1587 - KommJur 2021, 272 = juris Rn. 54). Weder dargelegt noch sonst erkennbar ist, dass der Eigentumsgarantie an dem Grundstück ein besonderes Gewicht zukäme, weil es die persönliche Freiheit der Kläger im vermögensrechtlichen Bereich sichert (vgl. BVerfG, B.v. 23.2.2010 - 1 BvR 2736/08 - NVwZ 2010, 512 = juris Rn. 48); alleine der Umstand, dass der Kläger zu 1 mit dem dort betriebenen Autohandel seinen Lebensunterhalt bestreitet, genügt dafür nicht.

44

dd) Das Schließen der Zu- und Abfahrtsmöglichkeit an der B 15 erweist sich im Hinblick auf die schutzwürdigen Belange der Kläger als Miteigentümer des in Anspruch genommenen Grundstücks nach alldem nicht als abwägungsfehlerhaft. Soweit die Kläger eine Fehlgewichtung ihrer Belange behaupten, setzen sie lediglich ihre Auffassung an die Stelle der Abwägung durch die Planfeststellungsbehörde, ohne einen Abwägungsfehler bei der Ausübung des planerischen Ermessens darzulegen.

45

b) Die Auswirkungen des Vorhabens auf den baurechtlich nicht genehmigten Autohandelsbetrieb des Klägers zu 1 sind nicht abwägungserheblich. Der Kläger zu 1 ist mit seinem diesbezüglichen Vorbringen nicht präkludiert (vgl. unten aa). Die betrieblichen Belange sind aber mangels baurechtlicher Genehmigung bzw. Genehmigungsfähigkeit nicht abwägungserheblich (vgl. bb). Aber selbst wenn man dies annähme, führte dies jedenfalls im Ergebnis zu keinem Abwägungsmangel (vgl. cc).

46

aa) Der Kläger zu 1 ist mit seinem Klagevorbringen, der Wegfall des Sichtbezugs zur B 15 sei für seinen Autohandelsbetrieb existenzgefährdend, entgegen der Auffassung des Beklagten nicht nach § 17e Abs. 5 Satz 1 FStrG präkludiert. Die Klagebegründung macht geltend, der Planfeststellungsbeschluss sei abwägungsfehlerhaft, weil er die im Anhörungsverfahren vorgetragene Eigentums- und Betriebsbelange der Kläger nicht entsprechend berücksichtige und gewichte; er verkenne, dass das Vorhaben die wirtschaftliche Existenz des Klägers zu 1 vernichte und verweise die Kläger zu Unrecht auf das Entschädigungsverfahren (vgl. Schriftsatz vom 29.4.2020 S. 4). Dies genügt für die Darlegung nach § 17e Abs. 5 Satz 1 FStrG, auch wenn die Klagebegründung die Worte „Sichtbarkeit“ oder „Sichtbeziehung“ nicht ausdrücklich benennt.

47

Der Zweck des § 17e Abs. 5 FStrG - wie auch des § 6 UmwRG - besteht darin, zur Straffung des Gerichtsverfahrens beizutragen, indem der Prozessstoff zu einem frühen Zeitpunkt handhabbar gehalten wird (vgl. BT-Drs. 19/4459 S. 32, BT-Drs. 18/12146 S. 16). Innerhalb der Begründungsfrist hat der Kläger den Prozessstoff festzulegen, damit für das Gericht und die übrigen Beteiligten klar und unverwechselbar feststeht, unter welchen tatsächlichen Gesichtspunkten eine behördliche Entscheidung angegriffen wird; späterer vertiefender Tatsachenvortrag bleibt möglich (vgl. BVerwG, U.v. 27.11.2018 - 9 A 8.17 - BVerwGE 163, 380 = juris Rn. 14 m.w.N.). Nach dem Wegfall der aus dem Verwaltungsverfahren in den Prozess hineinwirkenden materiellen Präklusion (Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG) soll verhindert werden, dass in einem späten Stadium des gerichtlichen Verfahrens neuer Tatsachenvortrag erfolgt, auf den die übrigen Beteiligten und das Gericht nicht mehr angemessen reagieren können.

48

Dieser Normzweck ist im Hinblick auf den vorhabenbedingten Wegfall der Sichtbeziehung des Grundstücks zur B 15 gewahrt. Anhand der Klagebegründung besteht kein Zweifel, dass der Kläger zu 1 den Planfeststellungsbeschluss insoweit angreift, als dieser seinen Einwand der wirtschaftlichen Existenzvernichtung seines Autohandels unter dem Aspekt der „Sichtbarkeit“ zu Unrecht auf das Entschädigungsverfahren verweise (vgl. PFB S. 22). Das Klagevorbringen erschöpft sich insoweit gerade nicht auf die pauschale Verweisung auf die im Planfeststellungsverfahren erhobenen Einwendungen, ohne

die Begründung des Planfeststellungsbeschlusses zu würdigen (vgl. aber BVerwG, U.v. 6.4.2017 - 4 A 16.16 - DVBl 2017, 1039 = juris Rn. 37).

49

bb) Die auf den baurechtlich nicht genehmigten Autohandel gestützten Belange sind aber nicht abwägungserheblich, weil ihnen die Schutzwürdigkeit fehlt.

50

Die Abwägungserheblichkeit privater Belange, die auf eine (gewerbliche) Nutzung gestützt werden, hängt grundsätzlich davon ab, ob die ausgeübte Nutzung genehmigt ist (vgl. BVerwG, U.v. 6.4.2017 - 4 A 2.16 u.a. - DVBl 2017, 1039 - juris Rn. 80). Eine Grundstücksnutzung, die nicht genehmigt ist und auch nicht genehmigt werden kann, da sie dem materiellen Baurecht widerspricht, braucht die Planungsbehörde grundsätzlich nicht in ihre planerischen Erwägungen einbeziehen (vgl. BVerwG, U.v. 13.12.2018 - 3 A 17.15 - BVerwGE 164, 127 = juris Rn. 32; B.v. 20.10.1993 - 4 B 170.93 - UPR 1994, 72 = juris Rn. 6). In solchen Fällen fehlt es an einem schutzwürdigen Vertrauen des Planbetroffenen in den Fortbestand der für seine Belange günstigen tatsächlichen Situation (vgl. BVerwG, B.v. 10.7.2020 - 4 BN 50.19 - BauR 2020, 1767 = juris Rn. 6; B.v. 9.11.1979 - 4 N 1.78 u.a. - BVerwGE 59, 87 = juris Rn. 50).

51

(1) Der auf dem beanspruchten Grundstück betriebene Autohandel ist nicht baurechtlich genehmigt. Der Kläger zu 1 beantragte am 11. Juli 2017 die Nutzungsänderung von einer Autogastankstelle in einen Kfz-Handel. Das gemeindliche Einvernehmen wurde nicht erteilt; der Antrag wurde vom Landratsamt nicht verbeschieden. Mit Bescheid vom 29. Mai 2018 wurde dem Kläger zu 1 der Kfz-Handel auf dem Grundstück FINr. ...2 untersagt und der Kläger zu 2 zur Duldung verpflichtet. Unter dem 12. Juli 2018 stellte der Kläger zu 1 einen weiteren Antrag auf Nutzungsänderung von einer Autogastankstelle in einen Kfz-Handel mit Betriebsleiterwohnung. Die Gemeinde erteilte ihr Einvernehmen auch hierzu nicht. Das Landratsamt hörte den Kläger zu 1 mit Schreiben vom 13. September 2021 zur Ablehnung seines Bauantrags an. Sein Vorhaben sei unzulässig, weil die Gemeinde ihr Einvernehmen nicht erteilt habe und die Erschließung des Grundstücks für die beantragte Nutzung nicht gesichert sei.

52

(2) Auch der Senat kann nicht erkennen, dass die Erschließung des Grundstücks über die B 15, die den Anträgen des Klägers zu 1 auf bauaufsichtliche Genehmigung der Nutzung als Kfz-Handel (mit Bauleiterwohnung) zugrunde liegt, gesichert wäre. Der Beklagte verneint dies, weil die Zufahrt außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrt liege (vgl. § 8a Abs. 1 Satz 1 FStrG); im Umgriff hätten nur zwei (zusätzlich auch rückwärtig erschlossene) Tankstellen Zufahrten von der B 15 (vgl. Schriftsatz der LAB vom 16.7.2020 S. 4). Dieser Aussage, die anhand der Pläne nachvollzogen werden kann („freie Strecke“; Geschwindigkeitsbegrenzung 80 km/h, vgl. PFB S. 23), sind die Kläger mit ihrer Klage nicht entgegengetreten. Die hieraus abgeleitete Schlussfolgerung steht mit der höchstrichterlichen Rechtsprechung im Einklang (vgl. BVerwG, B.v. 28.5.1997 - 4 B 91.97 - NVwZ 1998, 172 = juris Rn. 5; vorhergehend BayVGh, U.v. 14.1.1997 - 8 A 96.40081 u.a. - juris Rn. 32). Die „Privilegierung“ eines Autohandels entsprechend der nach früherer Rechtslage für Tankstellen angewandten Maßstäbe (vgl. etwa BVerwG, U.v. 30.6.1989 - 4 C 40.88 - BVerwGE 82, 185 = juris Rn. 15; U.v. 4.4.1975 - IV C 55.74 - BVerwGE 48, 123 = juris Rn. 26), erachtet der Senat als fernliegend.

53

(3) Im Übrigen geht die bisherige tatsächliche Nutzung des Grundstücks für den Autohandelsbetrieb des Klägers zu 1 weit über die konkret beantragte Nutzungsänderung mit 17 Stellplätzen (vgl. Entwurfsplan vom 12.7.2018 zum Bauantrag Az. 41N-1489-2018-BAUG) hinaus. Den beigezogenen Akten ist zu entnehmen, dass weit mehr Fahrzeuge auf dem Grundstück, teilweise zudem auf dem Verzögerungstreifen zur B 15, abgestellt waren (vgl. Verfahrensakte Register 300 ff. - Fotos im Zeitraum 15.3 bis 17.4.2017; Baugenehmigungsakte [BGA] des Landratsamts Landshut Az. 41N-1489-2018-BAUG S. 74 - Luftbild zum Aktenvermerk vom 16.12.2020; BGA Az. 41N-1480-2017-BAUG S. 30 ff. - Fotos der Baukontrolle vom 10.11.2017; Anlage 1 des Schriftsatzes des früheren Klägerbevollmächtigten an das VG Regensburg vom 30.11.2017 - Luftbild BayernAtlas, gedruckt am 29.11.2017, Verfahrensakte Register 300 ff.). Nutzungen, die in absehbarer Zeit nicht konkret verwirklicht werden, sind nicht abwägungsrelevant (vgl. BVerwG, U.v. 14.7.2011 - 9 A 14.10 - NuR 2012, 52 = juris Rn. 39).

54

(4) Ein schutzwürdiges Vertrauen des Klägers zu 1 in die unveränderte Fortführung des baurechtlich nicht genehmigten Autohandels ergibt sich auch nicht aus dem Prozessvergleich, den die Beteiligten vor dem Verwaltungsgericht Regensburg im Verwaltungsstreitverfahren (Az. RN 2 K 17.577) betreffend den Widerruf der dem Voreigentümer erteilten Sondernutzungserlaubnis am 15. Januar 2018 geschlossen haben.

55

Die Sondernutzungserlaubnis vom 23. März 2005 ist bestandskräftig widerrufen; dies hat der Kläger zu 1 hingenommen (vgl. Ziff. I des Vergleichs). Dass die im Widerrufsbescheid zugleich getroffene Anordnung des Rückbaus der Zufahrt (vgl. dort Ziff. II) aufgehoben wurde (vgl. Ziff. II des Vergleichs), führt zu keinem schutzwürdigen Vertrauen des Klägers zu 1 in den Fortbestand der Zufahrt zur B 15 (vgl. BVerwG, B.v. 12.12.2018 - 4 BN 22.18 - ZfBR 2019, 272 = juris Rn. 6; U.v. 28.3.2007 - 9 A 17.06 - NuR 2007, 488 = juris Rn. 19). Die subjektive Erwartung, die Zufahrt zur B 15 würde unbefristet weiter gewährt, ist dem Prozessvergleich objektiv nicht zu entnehmen (zur Auslegung eines Prozessvergleichs vgl. BVerwG, U.v. 1.12.1989 - 8 C 17.87 - BVerwGE 84, 157 = juris Rn. 26). Auch in den Akten ist vermerkt, dass dem Kläger zu 1 die Nutzung nur noch so lange ermöglicht werden sollte, bis er eine andere Zufahrt zu dem Grundstück erhalten hat (vgl. Besprechungsvermerk vom 7.8.2018 S. 2, Verfahrensakte Register 300 ff. und BGA Az. 41N-1480-2017-BAUG S. 103).

56

cc) Ob die Planfeststellungsbehörde die betrieblichen Belange des Klägers zu 1, insbesondere die von ihm behauptete Existenzgefährdung, ausreichend in ihre fachplanerische Abwägung einbezogen hat, bedarf keiner abschließenden Klärung.

57

(1) Der Planfeststellungsbeschluss lässt nicht klar erkennen, ob er eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung des Betriebs des Klägers zu 1 annimmt (vgl. PFB S. 21 ff. Nr. 2.4.2), was vom Vorhabenträger verneint wurde (vgl. Äußerung des Straßenbauamts Landshut vom 10.10.2019 S. 2). Die Frage wurde weder weiter aufgeklärt noch erkennbar als gegeben unterstellt (vgl. BVerwG, U.v. 28.4.2016 - 9 A 7.15 - NVwZ 2016, 1735 = juris Rn. 17). Der Aspekt der Sichtbarkeit des Autohandels von der B 15, der im Anhörungsverfahren von den Klägern thematisiert wurde („Laufkundschaft“), wurde als irrelevant außer Betracht gelassen (vgl. PFB S. 22; vgl. aber BayVG, U.v. 25.10.2019 - 8 A 16.40026 - juris Rn. 92; NdsOVG, U.v. 20.3.2003 - 7 KS 4179/01 - VklBI 2003, 456 = juris Rn. 46 f.). Allerdings hat es der Kläger zu 1 auch versäumt, zu Auswirkungen des befürchteten Kundenrückgangs auf die Rentabilität des Autohandels substantiiert vorzutragen (vgl. auch BVerwG, U.v. 12.6.2019 - 9 A 2.18 - BVerwGE 166,1 = juris Rn. 26; U.v. 9.6.2004 - 9 A 16.03 - juris Rn. 28). Aber selbst wenn man zugunsten des Klägers zu 1 unterstellt, dass der Abwägungsvorgang lückenhaft war, bestünde nach Auffassung des Senats nicht die konkrete Möglichkeit, dass ohne den Verfahrensfehler eine andere Entscheidung getroffen worden wäre; die bloß abstrakte Möglichkeit einer anderen Entscheidung genügt dafür nicht (vgl. BVerwG, U.v. 22.10.2015 - 7 C 15.13 - NVwZ 2016, 308 = juris Rn. 29; vgl. auch BVerfG, B.v. 24.10.2017 - 1 BvR 1026/13 - DVBl 2018, 175 = juris Rn. 46 ff.). Vorliegend spricht nichts dafür, dass die Planfeststellungsbehörde eine für den Kläger zu 1 günstigere Planungsentscheidung getroffen hätte, wenn sie eine ernsthafte Existenzgefährdung des Autohandelsbetriebs unterstellt hätte. Auswirkungen auf den Autohandel wurde gesehen, aber gegenüber einer möglichst guten Schutzwirkung für die lärm betroffenen Anwohner als nachrangig eingestuft (vgl. PFB Nr. 2.4.2 S. 22).

58

(2) Das Gewicht des Interesses an der bisherigen Nutzung der Zufahrt von der B 15 wird zudem gemindert durch die damit einhergehenden Gefahren für die Verkehrssicherheit. Die Zu- und Abfahrt wurde des Öfteren als Parkplatz für Kunden sowie als Stellplatz für angebotene Fahrzeuge benutzt. Das Straßenbauamt hat insoweit eine enorme Gefahr für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesstraße festgestellt (vgl. Schreiben vom 19.7.2017 an das VG Regensburg im Verfahren betreffend den Widerruf der Sondernutzungserlaubnis Az. RN 2 K 17.577 S. 2 f., Verfahrensakte Register 300 ff.; zur Verringerung des Gewichts des Nutzungsinteresses bei damit einhergehenden Gefahren für die Verkehrssicherheit vgl. auch BVerwG, U.v. 14.7.2011 - 9 A 17.10 - Buchholz 407.4 § 8a FStrG Nr. 15 = juris Rn. 16). Auch der Baukontrolleur des Landratsamts Landshut stellte bei einer Ortseinsicht am 10. November 2017 fest, dass das klägerische Grundstück derart mit Alt-Kfz überfüllt sei, dass ein(e) Zufahrt bzw. Zugang („man parkt auf dem Verzögerungsstreifen“) nicht möglich und ein Abfahren wegen eines eingeschränkten Sichtfelds durch parkende Kfz gefährlich sei (vgl. BGA Az. 41N-1480-2017-BAUG S. 29).

Auch unter dem 16. Dezember 2020 hat die Bauaufsichtsbehörde festgehalten, dass zurzeit auf der gesamten Länge des Seitenstreifens Kraftfahrzeuge abgestellt sind, die dem Betrieb des Klägers zu 1 zuzurechnen seien (vgl. BGA Az. 41N-1489-2018-BAUG S. 74).

59

c) Noch viel weniger können die Kläger durchdringen, soweit sie sich auf denkbare andere gewerbliche Nutzungen ihres Grundstücks berufen. Zukunftsplanungen eines Eigentümers, die durch die Zulassung eines Planvorhabens unmöglich gemacht oder erschwert werden, müssen nur dann in die Abwägung eingestellt werden, wenn sie sich nach Lage und Beschaffenheit des Grundstücks bei vernünftiger und wirtschaftlicher Betrachtungsweise objektiv anbieten und nach dem Willen des Eigentümers in absehbarer Zeit verwirklicht werden sollen (vgl. BVerwG, U.v. 14.7.2011 - 9 A 14.10 - NuR 2012, 52 = juris Rn. 39 m.w.N.). Die Kläger haben nicht dargelegt, inwiefern sie eine andere gewerbliche Nutzung auf dem Grundstück konkret planen.

60

d) Die Planfeststellungsbehörde hat die von den Klägern angeführten Alternativlösungen im Wege der Abwägung ohne Rechtsfehler verworfen.

61

aa) Im Rahmen der Abwägung müssen ernsthaft in Betracht kommende Planungsalternativen ermittelt, bewertet und untereinander abgewogen werden. Bei der Auswahl unter verschiedenen Planungsvarianten überschreitet die Planfeststellungsbehörde die Grenzen ihrer planerischen Gestaltungsfreiheit erst dann, wenn sich ihr entweder eine verworfene Alternative als eindeutig vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen, weil sie für öffentliche und private Belange insgesamt schonender ist, oder wenn ihr infolge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 - 4 A 1075.04 - BVerwGE 125, 116 = juris Rn. 98; U.v. 22.10.2015 - 7 C 15.13 - NVwZ 2016, 308 = juris Rn. 55). Als zumutbare Alternative sind nur solche Planungen anzusehen, die nicht die Identität des Vorhabens berühren, d.h. nicht auf ein anderes Projekt hinauslaufen, weil mit ihnen die in zulässiger Weise verfolgten Planungsziele nicht mehr verwirklicht werden können (vgl. BVerwG, U.v. 17.1.2007 - 9 A 20.05 - BVerwGE 128, 1 = juris Rn. 143; B.v. 22.6.2015 - 4 B 61.14 - juris Rn. 17).

62

Die Planungsbehörde ist nicht verpflichtet, die Alternativenprüfung bis zuletzt offenzuhalten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Sie braucht den Sachverhalt nur so weit zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist; Alternativen, die ihr aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen, darf sie schon in einem frühen Verfahrensstadium ausscheiden. Ergibt sich dagegen nicht bereits bei einer Grobanalyse des Abwägungsmaterials die Vorzugswürdigkeit einer Wahlmöglichkeit, so muss die Behörde die dann noch ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen im weiteren Planungsverfahren detaillierter untersuchen und vergleichen (stRspr, vgl. nur BVerwG, U.v. 25.1.1996 - 4 C 5.95 - BVerwGE 100, 238 = juris Rn. 29; U.v. 11.7.2019 - 9 A 14.18 - BVerwGE 166,171 = juris Rn. 78).

63

bb) Gemessen an diesen Maßstäben hat die Planfeststellungsbehörde die von den Klägern favorisierte „U-Lösung“ abwägungsfehlerfrei ausgeschieden.

64

Der Planfeststellungsbeschluss hat die „U-Lösung“ als nicht ernsthaft in Betracht kommende Alternative verworfen, weil sie eine deutlich geringere Schutzwirkung für die Wohnbebauung habe, nur mit erheblichem baulichen Aufwand herzustellen sei, den laufenden Unterhalt der Lärmschutzwand erschwere und zu Mehrkosten in Höhe von etwa 100.000 Euro führe (vgl. PFB S. 22; vgl. hierzu auch der Erläuterungsbericht [Tektur vom 30.11.2018] S. 19). Die Schutzwirkung einer seitlich und hinter dem Grundstück der Kläger verlaufenden Lärmschutzwand hat die Planfeststellungsbehörde anhand einer lärmtechnischen Überprüfung ermitteln lassen (vgl. E-Mail des Straßenbauamts Landshut vom 24.2.2020 mit Anlage Variantenvergleich der M2. Ingenieure AG, Verfahrensakte Register 300 ff.). Bei einem Vergleich mit der geplanten Variante entlang der B 15 ergeben sich bei der von den Klägern favorisierten „U-Lösung“ an

einzelnen hinter dem klägerischen Grundstück liegenden Wohngebäuden um bis zu 5 dB(A) höhere Beurteilungspegel (vgl. Anlage Tabelle Differenzpegel).

65

Damit setzt sich die Klagebegründung nicht auseinander. Soweit die Kläger einwenden, ihr finanzieller Schaden stehe in keinem Verhältnis zur Kosteneinsparung des Beklagten (vgl. Schriftsatz vom 30.4.2019), können sie nicht durchdringen. Die Planfeststellungsbehörde hat bei ihrer Entscheidung, die Lärmschutzwand entlang der B 15 der hinter dem klägerischen Grundstück liegende „U-Variante“ vorzuziehen, nicht isoliert auf Mehrkosten in Höhe von etwa 100.000 Euro (vgl. hierzu BayVGh, U.v. 25.10.2019 - 8 A 16.40026 - juris Rn. 92), sondern insbesondere auf den besseren Lärmschutz der günstigeren Lösung abgestellt. Die von den Klägern favorisierte „U-Lösung“ verringert die Lärmschutzwirkung für hinter dem klägerischen Grundstück liegenden Wohngebäude erheblich (vgl. oben Rn. 64). Dies verkennen die Kläger, die eine Unverhältnismäßigkeit der planfestgestellten Variante auf eine isolierte Gegenüberstellung des bei ihnen eintretenden wirtschaftlichen Schadens mit der Kostenersparnis der öffentlichen Hand in Höhe von 100.000 Euro stützen wollen.

66

cc) Auch die von den Klägern hilfsweise erstrebte „Verschnitt-Lösung“, mit der eine Zufahrt auf die B 15 möglich bliebe, wurde ohne Rechtsfehler nicht weiterverfolgt.

67

Der Planfeststellungsbeschluss stützt sich hierfür auf Gründe der Verkehrssicherheit, eine größere Inanspruchnahme des Grundstücks FINr. ...2 sowie Schallpegelsprünge infolge einer Lücke in der Lärmschutzwand, die für die Wohnbebauung im Bereich P. ... als besonders störend empfunden würde (vgl. PFB S. 23). Weshalb sich dies als abwägungsfehlerhaft erweisen sollte, legen die Kläger nicht dar; dies ist auch sonst nicht erkennbar. Im Gegenteil belegen die vom Vorhabenträger ergänzend vorgelegten Planunterlagen (vgl. E-Mail des Straßenbauamts vom 31.1.2020, Verfahrensakte Register 300 ff.), dass die Sicht für den Führer eines auf die B 15 einbiegenden Fahrzeugs (Sichtdreieck) eingeschränkt ist. Im Übrigen läge der dauerhafte Grunderwerb für diese Variante vom Grundstück FINr. ...2 bei 525 m² (statt 100m² bei der Vorzugsvariante), d.h. weit mehr als bei der planfestgestellten Variante (entspricht ca. 28% der Grundstücksfläche). Die Kläger, die wegen des Wegfalls der Sichtbeziehung zur B 15 auch die „Verschnitt-Variante“ kritisch bewerteten und einer Grundabtretung nicht zustimmten (vgl. Niederschrift zur Anhörung am 3.12.2019 S. 4), haben sich mit diesen Auswählerwägungen nicht auseinandergesetzt (§ 17e Abs. 5 Satz 1 FStrG).

68

dd) Dass eine parallele Wegführung südlich der Lärmschutzwand vom Grundstück der Kläger bis zum Ende der Lärmschutzwand im Osten nicht realisierbar ist, hat der Beklagte plausibel dargelegt (vgl. Schriftsatz vom 16.7.2020 S. 8).

69

Die Beschleunigungsspur zur Auffahrt auf die B 15 stünde dabei in einem 90-Grad-Winkel zur Zu- bzw. Ausfahrt der auf Grundstück FINr. ... gelegenen Tankstelle. Die Führung eines Beschleunigungsstreifens über eine Grundstückszufahrt sei aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht vertretbar. Zudem käme es zu einer Versiegelung von 240 m² Straßenbegleitgrün. Die Klägerseite setzt sich damit nicht auseinander.

70

ee) Der Planfeststellungsbeschluss führt auch plausibel an, dass sich alleine mit einem offenporigen Fahrbahnbelag oder mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung die sehr ungünstige Lärmsituation nicht ausreichend verbessern ließe (vgl. PFB S. 23). Damit setzt sich die Klage nicht auseinander (§ 17e Abs. 5 Satz 1 FStrG).

71

4. Mit der Behauptung, ihnen stehe ein Übernahmeanspruch betreffend das gesamte Grundstück zu (vgl. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG), können die Kläger die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses nicht infrage stellen. Abgesehen davon fallen unter einen solchen Ausgleichsanspruch mit Surrogat-Charakter nicht Vorkehrungen, die Wertminderungen oder den Verlust von Erwerbschancen oder Lagevorteilen zum Gegenstand haben (vgl. BVerwG, U.v. 28.11.2017 - 7 A 1.17 - VRS 133, 187 = juris Rn. 93; BayVGh, U.v. 24.6.2003 - 8 A 02.40090 - BayVBI 2003, 719 = juris Rn. 44). Im Übrigen kann ein

solcher Anspruch auf Geldausgleich nur bestehen, wenn ihm ein Anspruch auf eine bestimmte technisch-reale Schutzvorkehrungen zugeordnet werden kann (vgl. BVerwG, B.v. 8.9.2004 - 4 B 42.04 - juris Rn. 11 m.w.N.).

72

C. Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO.

73

D. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt § 167 Abs. 1 VwGO in Verbindung mit §§ 708 ff. ZPO.

74

E. Die Revision war nicht zuzulassen, da die Voraussetzungen des § 132 Abs. 2 VwGO nicht vorliegen.