VGH München, Beschluss v. 27.07.2026 – 8 AS 26.40019

Titel:

Erfolgloser Eilantrag gegen die Planfeststellung einer Autobahnanschlussstelle

Normenketten:

VwGO § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 3a, Abs. 5 S. 1 Alt. 1, § 80a Abs. 3 S. 2
FStrG § 3 Abs. 1 S. 2 Hs. 1, § 17 Abs. 1 S. 6, § 17e Abs. 2 S. 1, § 19 Abs. 2
GG Art. 14 Abs. 1
BayVwVfG Art. 75 Abs. 1a

Leitsätze:

1. Der Neubau einer Autobahnanschlussstelle ist im Sinne des Bundesfernstraßengesetzes dann gerechtfertigt, wenn er zur Deckung des verkehrsmäßigen Aufschließungsbedürfnisses vernünftigerweise geboten ist. (Rn. 17) (redaktioneller Leitsatz)
2. Es gibt kein gesetzlich festgelegtes Verfahren für die Anfertigung von Schadstoffprognosen im Rahmen von Planungsverfahren. (Rn. 25) (redaktioneller Leitsatz)
3. Die Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012, Stand 2020) berücksichtigen in ihrem aktuellen Emissionsmodell sowohl die motorbedingten als auch die nicht motorbedingten (Partikel-)Emissionen des Straßenverkehrs und entsprechen den anerkannten Regeln der Technik. (Rn. 25) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

einstweiliger Rechtsschutz, fernstraßenrechtliche Planfeststellung für den Neubau einer Autobahnanschlussstelle, Planrechtfertigung, verkehrsmäßiges Aufschließungsbedürfnis, Abwägungsgebot, Ansatz von Reduktionsfaktoren für Luftreinhaltung aufgrund voraussichtlich zu erwartender steigender Verbreitung der Elektromobilität (verneint), Planfeststellungsbeschluss, Verkehrsplanung, Eigentumseingriff, Umweltbelange, Prognoseentscheidung, Sofortige Vollziehbarkeit, Planfeststellung, Autobahnanschlussstelle, Eilverfahren, vernünftiger Weise geboten, Vollüberprüfungsanspruch, Enteignungsbetroffener, Verkehrszählung, Planungsziel, Schadstoffprognose, Reduktionsfaktoren, RASt 06, motorbedingte (Partikel-)Emissionen

Tenor

I. Der Antrag wird abgelehnt.

II. Die Antragstellerin hat die Kosten des Verfahrens zu tragen.

Die Beigeladene trägt ihre außergerichtlichen Kosten selbst.

III. Der Streitwert wird auf 10.000.- € festgesetzt.

Gründe

I.

1
Die Antragstellerin wendet sich gegen den Planfeststellungsbeschluss des Antragsgegners vom 10. Februar 2026. Mit diesem hat er den Plan der Beigeladenen für den Neubau einer Anschlussstelle der Bundesautobahn A 9, Berlin – München, bei Münchberg (B 289) im Gebiet der Stadt Münchberg und des Marktes Zell im Fichtelgebirge (Anschlussstelle Münchberg-Mitte) festgestellt.

2
Die Antragstellerin ist Eigentümerin der verpachteten landwirtschaftlichen Grundstücke FlNr. ... und …1 Gemarkung M. …, die von dem Vorhaben dauerhaft und vorübergehend in Teilflächen in Anspruch genommen werden. Die dauerhafte Inanspruchnahme erfasst insgesamt 10.850 m², die vorübergehende 1.925 m² der Grundstücksflächen. Nach Auslegung der Planunterlagen hat die Antragstellerin mit Schreiben

vom 29. Januar 2024 Einwendungen erhoben und an diesen im Erörterungstermin vom 29. Januar 2025 festgehalten.

3
Der Antragsgegner hat den Planfeststellungsbeschluss unter dem 10. Februar 2026 erlassen. Die Zustellung an die Antragstellerin erfolgte dadurch, dass der Planfeststellungsbeschluss mit einer Rechtsbehelfsbelehrungund dem festgestellten Plan auf der Internetseite des Antragsgegners in der Zeit vom 23. Februar 2026 bis einschließlich 9. März 2026 veröffentlicht wurde und eine Bekanntmachung des verfügenden Teils des Planfeststellungsbeschlusses, der Rechtsbehelfsbelehrungund eines Hinweises auf die Veröffentlichung auf der Internetseite des Antragsgegners und eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit in der örtlichen Tageszeitung erfolgt ist.

4
Die Antragstellerin hat gegen den Planfeststellungsbeschluss durch ihren Bevollmächtigten am 23. März 2026 Klage erhoben, die beim Senat unter dem Az. 8 A 26.40018 anhängig ist. Gleichzeitig hat sie um einstweiligen Rechtsschutz nachsuchen lassen. Sie beantragt,

5
die aufschiebende Wirkung der Klage anzuordnen.

6
Die Antragstellerin hat den Antrag mit weiterem Schriftsatz ihres Bevollmächtigten vom 23. März 2026 begründet. Sie kritisiert maßgeblich, dass der Planfeststellungsbeschluss die Verbesserung der Verkehrsqualität und Verkehrsimmissionen unrichtig erfasst und gewichtet habe. Aufgrund der zukünftig verstärkt zu erwartenden Elektromobilität im Straßenverkehr könne die planfestgestellte Maßnahme die vom Antragsgegner prognostisch erwartete Entlastungswirkung bei den Lärm- und Luftschadstoffimmissionen nicht mehr in erheblicher Weise leisten. Zudem sei der Ort Straas nur ein sehr kleiner Ort mit wenigen Anliegern an der Straße, es handele sich insgesamt lediglich um einige Dutzend Wohngebäude. Auch sei die Erhebung in der Verkehrszählung vom 29. Juni 2019 aufgrund der Wetterverhältnisse im Monat Juni nicht repräsentativ bzw. ausreichend belastbar.

7
Der Antragsgegner beantragt,

8
den Antrag abzulehnen.

9
Er tritt dem Vorbringen der Antragstellerin im Einzelnen entgegen.

10
Die Beigeladene stellt keinen Antrag.

11
Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der beigezogenen Behördenakte und der Gerichtsakten Bezug genommen.

II.

12
Der zulässige Antrag nach § 80a Abs. 3 Satz 2, § 80 Abs. 5 Satz 1 Alt. 1 VwGO bleibt in der Sache ohne Erfolg. Das öffentliche Interesse des Antragsgegners und der Beigeladenen an der nach § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO von Gesetzes wegen bestehenden sofortigen Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses für den Ausbau der Bundesautobahn A 9 überwiegt das Interesse der Antragstellerin an der aufschiebenden Wirkung ihrer Klage. Dieses Vollzugsinteresse hat Vorrang vor dem Suspensivinteresse der Antragstellerin. Denn ihre im Eilverfahren fristgerecht vorgebrachten Einwände, auf die der Senat bei seiner Prüfung nach § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG beschränkt ist (BVerwG, B.v. 30.5.2024 – 9 VR 1.24 – juris Rn. 9), lassen bei der gebotenen summarischen Prüfung keinen Erfolg der in der Hauptsache erhobenen Klage (8 A 26.40018) erwarten.

13

Die Antragstellerin hat als Eigentümerin der Grundstücke FlNr. ... und …1, die von dem Vorhaben dauerhaft und vorübergehend in Teilflächen mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung (§ 19 Abs. 2 FStrG) in Anspruch werden, einen – durch Kausalitätserwägungen begrenzten – sogenannten Vollüberprüfungsanspruch (stRspr, aktuell BVerwG, B.v. 28.1.2026 – 9 VR 1.26 – juris Rn. 12; BayVGH, B.v. 31.3.2026 – 8 AS 25.40089 – juris Rn. 13).

14
Der Planfeststellungsbeschluss leidet bei summarischer Prüfung nicht an den in der Antragsbegründung vom 23. März 2026 geltend gemachten Mängeln.

15
1. Für das Vorhaben liegt voraussichtlich die erforderliche Planrechtfertigung vor.

16
Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in Rechte Dritter verbunden ist. Das Erfordernis ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall; die Planrechtfertigung ist lediglich eine Schranke, die groben und einigermaßen offensichtlichen Missgriffen bei der Planung entgegenwirken soll. Die Planrechtfertigung ist deshalb nicht erst dann zu bejahen, wenn ein Vorhaben unausweichlich ist, sondern bereits dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (vgl. statt vieler z.B. BVerwG, B.v. 23.2.2026 – 9 B 7.25 – NVwZ 2026, 855 – juris Ls. und Rn. 6; BayVGH, U.v. 27.3.2024 – 8 B 21.1222 – juris Rn. 55).

17
Gemessen daran bestehen mit Blick auf den Vortrag in der Antragsbegründung keine durchgreifenden Zweifel daran, dass für das streitgegenständliche Vorhaben die Planrechtfertigung gegeben ist, denn dieses dient den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes, insbesondere des § 3 Abs. 1 Satz 2 Halbs. 1 FStrG. Nach dieser Vorschrift haben die Träger der Straßenbaulast die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Daher ist der Neubau einer Autobahnanschlussstelle im Sinne des Bundesfernstraßengesetzes dann gerechtfertigt, wenn er zur Deckung des verkehrsmäßigen Aufschließungsbedürfnisses vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, B.v. 14.4.1997 – 4 B 30.97 – NVwZ 1997, 992 – juris Rn. 4; NdsOVG, U.v. 22.4.2024 – 7 KS 19/22 – juris Rn. 43 und 45).

18
Die Planung verfolgt das Ziel einer verkehrlichen Entlastung der Anschlussstelle Münchberg-Süd und die Vermeidung von Sicherheitsdefiziten in Folge einer Überlastung der Anschlussstelle Münchberg-Nord für den Anschlussstellenverkehr und auch für den durchgehenden Verkehr auf der Bundesautobahn A 9. Die im Wesentlichen auf der als Planunterlage 22.1 festgestellten „Machbarkeitsstudie neue AS Münchberg-Mitte, verkehrlichen Wirkungen 2017/2019/2021“ (im Folgenden: Machbarkeitsstudie) fußenden Erwägungen des Planfeststellungsbeschlusses zeigen eine im Prognosefall 2035 defizitäre Bestandssituation auf, für die durch das Vorhaben eine sinnvolle und verkehrlich gebotene Abhilfe geschaffen wird. Das Vorhaben findet seine Rechtfertigung darin, dass mit ihm erstmals eine unmittelbare Anbindung der im Jahr 2021 für den Verkehr neu freigegebenen Südumgehung Münchberg der Bundesstraße B 289 mit der Bundesautobahn A 9 geschaffen und dadurch, gerade auch unter Entfall von Um- und Mehrwegen zwischen den bestehenden Anschlussstellen Münchberg-Süd und Münchberg-Nord, eine entsprechend verbesserte Verknüpfung im Bundesfernstraßennetz erreicht werden kann. Der Vortrag der Antragstellerin, wonach der Planfeststellungsbeschluss die vom Vorhaben insbesondere für den Ort Straas ausgehenden verkehrlichen Entlastungseffekte mit Blick auf die Verminderung der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen falsch erfasst und gewichtet habe, vermag im Lichte des dargestellten (Haupt-)Planungsziels einer verbesserten Anbindung der B 289 an die A 9 keine Zweifel an seiner Rechtfertigung zu begründen.

19
Gleiches gilt hinsichtlich der Kritik der Antragstellerin, die aktuellste Erfassung des Verkehrsaufkommens durch (nur) eine Verkehrszählung am 29. Juni 2019 sei nicht ausreichend repräsentativ. Die Prognose der im Vergleich zum Prognosenullfall erheblich positiven verkehrlichen Wirkungen in der Machbarkeitsstudie

für den Planfall 2035 fußt nicht entscheidend auf dieser Verkehrszählung. Zutreffend verweist der Beklagte hierzu darauf, dass die kritisierte Verkehrszählung vom 29. Juni 2019 lediglich der Aktualisierung der bereits früher durchgeführten Verkehrsuntersuchungen und Bestandsanalysen aus den Jahren 2002, 2012 und 2017 diente und lediglich auch als solche Eingang in die Machbarkeitsstudie gefunden hat. Dass hieraus, insbesondere mit Blick auf den von der Verkehrszählung am 29. Juni 2019 vor allem ermittelten erheblichen Schwerverkehrsanteil, relevante Mängel auch für das maßgebliche Ergebnis der Machbarkeitsstudie – wonach die planfestgestellte Anschlussstelle Münchberg-Mitte eine deutliche Effektivitätssteigerung des über die Bundesstraße B 289 abgewickelten Verkehrs unter Entlastung der Anschlussstelle Münchberg-Nord und vor allem der Ortsdurchfahrtstraße Straas mit sich bringt – resultierten, zeigt die Antragstellerin mit ihrem Vorbringen bereits selbst nicht auf.

20
Sonach bestehen vor dem Hintergrund der sich hier unmittelbar aus § 3 Abs. 1 Satz 2 Halbs. 1 FStrG ergebenden Planungsziele nach der gebotenen summarischen Prüfung der Einwände der Antragsgegnerin keine Bedenken gegen die Rechtfertigung des planfestgestellten Vorhabens (BVerwG, B.v. 14.4.1997 – 4 B 30.97 – NVwZ 1997, 992 – juris Rn. 4; BayVGH, U.v. 21.11.2023 – 8 A 21.40040 – juris Rn. 21; zur landesrechtlichen Parallelvorschrift in Art. 9 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG U.v. 28.5.2025 – 8 A 22.40063 – juris Rn. 32). Das notwendige verkehrsmäßige Aufschließungsbedürfnis für den Neubau der Anschlussstelle Münchberg-Mitte liegt zur Überzeugung des Senats nach Aktenlage vor.

21
2. Der Planfeststellungsbeschluss hat bei der im Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes allein gebotenen summarischen Prüfung auch die privaten Belange der Antragstellerin zutreffend erfasst und abwägungsfehlerfrei abgehandelt. Eine übermäßige und damit vor dem Hintergrund des Art. 14 Abs. 1 GG abwägungsfehlerhaft zu gering gewichtete Beeinträchtigung ihres Grundeigentums ist nicht festzustellen. Der Antragsgegner hat erkannt, dass die Antragstellerin durch die Inanspruchnahme der in ihrem Eigentum stehenden, landwirtschaftlich genutzten Flächen nicht unerheblich belastet wird, die Belastung jedoch als unvermeidbar und daher gerechtfertigt angesehen, um die planerischen Ziele des Vorhabens zu verwirklichen (PFB S. 108). Der Vortrag der Antragstellerin zeigt hierzu keine beachtlichen Fehler auf.

22
Das Abwägungsgebot nach § 17 Abs. 1 Satz 6 FStrG verlangt, dass – erstens – eine Abwägung überhaupt stattfindet, dass – zweitens – in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge 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. Innerhalb des so gezogenen Rahmens wird das Abwägungsgebot nicht verletzt, wenn sich die zur Planung ermächtigte Stelle in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung eines anderen entscheidet (aktuell vgl. BVerwG, B.v. 29.6.2026 – 9 VR 6.26 – juris Rn. 14; BayVGH, U.v. 28.5.2025 – 8 A 22.40063 – juris Rn. 48).

23
Die im Eilverfahren vorgebrachte Kritik der Antragstellerin zeigt voraussichtlich keine nach Art. 75 Abs. 1a Satz 2 BayVwVfG für das Abwägungsergebnis erheblichen Defizite auf.

24
Wie vorstehend bereits ausgeführt, greift die Kritik an der Machbarkeitsstudie und der daraus abgeleiteten Verkehrsprognose für den Planfall 2035 nicht durch. Die für den Ortsteil Straas resultierende verkehrliche Entlastungswirkung des planfestgestellten Anschlussstellenneubaus ist dabei offenkundig, während die Größe, Bewohnerzahl und Siedlungsstruktur dieses Ortsteils entgegen der Auffassung der Antragsstellerin nicht verkennt oder fehlgewichtet wurden.

25
Auch der Hinweis auf den Umstand, dass Elektromobilität im Straßenverkehr zukünftig eine immer größere Rolle spielen werde und damit die von Verbrennungsmotoren ausgehenden Emissionen im Straßenverkehr tendenziell abnähmen, führt auf keinen Abwägungsfehler. Es ist nicht zu beanstanden, dass der Antragsgegner die Untersuchung der Belange der Luftreinhaltung immissionsschutzfachlich nach den vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (ARS 3/2021 vom 11.1.2021) und Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (BayMBl. 2021 Nr. 423 vom 26.5.2021) eingeführten

Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012, Stand 2020) durchgeführt hat und seine Entscheidung hierauf gründet (PFB S. 62 f. und Planunterlage 17.2). Dieses Regelwerk berücksichtigt in seinem aktuellen Emissionsmodell sowohl die motorbedingten als auch die nicht motorbedingten (Partikel-)Emissionen des Straßenverkehrs (vgl. Nr. 1 des Einführungserlasses vom 26.5.2021) und entspricht den anerkannten Regeln der Technik (vgl. BVerwG, U.v. 1.10.2024 – 9 A 5.23 – UPR 2025, 184 – juris Ls. 1 und Rn. 70 f. zu den RAL und RASt 06). Es gibt kein gesetzlich festgelegtes Verfahren für die Anfertigung von Schadstoffprognosen im Rahmen von Planungsverfahren (vgl. BVerwG, U.v. 9.6. 2010 – 9 A 20.08 – NuR 2010, 870 – juris Rn. 124; U.v. 27.3.2024 – 8 B 21.1222 – juris Rn. 134). Der Verzicht auf den Ansatz von Reduktionsfaktoren, der aufgrund der voraussichtlich zu erwartenden steigenden Verbreitung der Elektromobilität oder auch der Entwicklung sauberer (Diesel-)Antriebe ergänzend in Betracht zu ziehen sein könnte, ist von Rechts wegen nicht zu beanstanden (vgl. BVerwG, U.v. 11.10.2017 – 9 A 14.16 – BVerwGE 160, 78 – juris Rn. 121).

26
In der Folge erweist sich auch die hiermit im Zusammenhang stehende Bewertung des Antragsgegners, mit dem Vorhaben gingen relevante verkehrliche Entlastungen der Ortsdurchfahrten der Orte Straas und Gottersdorf sowie der Stadt Münchberg einschließlich auch der damit verbundenen Immissionen einher, als nicht zu beanstanden. Dies gilt umso mehr deshalb, weil die Antragstellerin gerade für die von der Planfeststellung insbesondere betrachtete starke Entlastung der Ortsdurchfahrt von Straas im Hinblick auf den Schwerverkehrsanteil nichts Substanziiertes zur Bedeutung der Elektromobilität gerade für diesen Verkehrsanteil anführt.

27
Der Antrag war daher mit der Kostenfolge nach § 154 Abs. 1 VwGO abzulehnen. Die Beigeladene trägt ihre außergerichtlichen Kosten selbst, weil sie keinen Antrag gestellt und sich damit keinem Kostenrisiko ausgesetzt hat (§ 162 Abs. 3, § 154 Abs. 3 VwGO).

28
Die Streitwertfestsetzung folgt aus § 53 Abs. 2 Nr. 2 GKG i.V.m. Nr. 1.5 und Nr. 34.2.5 der Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit 2025.

29
Dieser Beschluss ist unanfechtbar (§ 152 Abs. 1 VwGO).