

**Titel:**

**Planfeststellung für die Verlängerung einer Straßenbahnlinie**

**Normenkette:**

PBefG § 28, § 29

UmwRG § 4

UVPG § 9, § 11

BayVwVfG Art. 29, Art. 73

BayEGovG Art. 6

BauGB § 38

BImSchG § 41

16. BImSchV § 4 Abs. 1 S. 1

**Leitsätze:**

1. Fehler der inhaltlichen Ermittlung und Bewertung von Belangen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung, die sich nach der Beteiligung der Öffentlichkeit etwa bei der Erstellung der Bewertung der Umweltauswirkungen und bei Erarbeitung der Entscheidung ergeben, können - soweit sie nicht ohnehin dem materiellen Recht zuzuordnen sind - keine absoluten Verfahrensfehler nach § 4 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 UmwRG sein. (Rn. 99) (redaktioneller Leitsatz)
2. Der Vorhabensträger und die Planfeststellungsbehörde haben bei ihren Planungen und Entscheidungen einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, auch wenn den in einem Nahverkehrsplan enthaltenen Feststellungen mangels einer entsprechenden gesetzlichen Regelung für das Planfeststellungsverfahren keine bindende Wirkung zukommt. (Rn. 104) (redaktioneller Leitsatz)
3. Der sog. Schienenbonus ist sowohl mit Blick auf Vorhaben des Eisenbahnbaues als auch für Straßenbahnvorhaben verfassungsgemäß; dies gilt auch hinsichtlich der unterschiedlich lang ausgestalteten Übergangsfristen. (Rn. 122 – 129) (redaktioneller Leitsatz)
4. Gegen die Berücksichtigung der Bauleitplanung als eines von mehreren Kriterien bei der Variantenprüfung ist nichts zu erinnern, zumal eine von der Bauleitplanung freigehaltene Trasse erhebliche Vorteile bei der Realisierung des Vorhabens mit Blick auf Grunderwerb und Baufeldfreimachung haben kann. (Rn. 153) (redaktioneller Leitsatz)

**Schlagworte:**

Planfeststellung für eine Straßenbahntrasse nach dem PBefG, Umweltverträglichkeitsprüfung, Anhörungsverfahren, Einwendungsfrist, Hinweis auf Präklusion im Verwaltungsverfahren, zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen, Akteneinsichtsrecht im Planfeststellungsverfahren, Planrechtfertigung für eine Straßenbahntrasse mit Blick auf Nahverkehrsplan, überörtliche Bedeutung eines Vorhabens nach § 38 Satz 1 BauGB, Lärmimmissionen, Anwendung des sog. Schienenbonus auf Straßenbahnen, Trassenwahl, Erschütterungsimmissionen, aufschiebende Wirkung, Bebauungsplan, Ermessensentscheidung, Planfeststellung, Planrechtfertigung, Verfahrensfehler, Vorhaben, Wohnbebauung, Wohngebiet, Straßenbahntrasse

**Fundstelle:**

BeckRS 2020, 3218

**Tenor**

- I. Der Antrag wird abgelehnt.
- II. Der Antragsteller hat die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen zu tragen.
- III. Der Streitwert wird auf 7.500 Euro festgesetzt.

**Gründe**

I.

1

Der Antragsteller begehrt die Anordnung der aufschiebenden Wirkung seiner Klage gegen einen Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Schwaben vom 30. August 2019, mit dem die Verlängerung einer Straßenbahnlinie planfestgestellt wurde.

2

Der Antragsteller ist Eigentümer des Grundstücks A...str. ... in K. (Fl.-Nr. ...). Das Grundstück liegt in einem durch den Bebauungsplan Nr. ... der Stadt Königsbrunn als allgemeines Wohngebiet festgesetzten Baugebiet.

3

1. Mit Antragsunterlagen vom 31. Januar 2018, bei der Regierung von Schwaben am gleichen Tag eingegangen, beantragte die Beigeladene die Planfeststellung für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 in Augsburg von der derzeitigen Endhaltestelle im Ortsteil Haunstetten-West in Richtung Süden unter Überschreitung der Stadtgrenze Augsburg/Königsbrunn bis zum Zentralen Omnibusbahnhof der Stadt Königsbrunn. Das Projekt ist Bestandteil des Ausführungsnetzes Straßenbahn im Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Augsburg 2015plus sowie Teilprojekt der Gesamtmaßnahme Mobilitätsdrehscheibe Augsburg-Hauptbahnhof.

4

Auf entsprechende Bekanntmachungen hin wurden die Planunterlagen in den Städten Augsburg und Königsbrunn für die Zeit vom 5. März bis zum 4. April 2018 zur Einsicht ausgelegt; sie wurden in dieser Zeit auch im Internet digital zur Verfügung gestellt. Die Bekanntmachungen vom 23. Februar 2018 sahen eine Frist zur Erhebung von Einwendungen gegen den Plan von zwei Wochen, d.h. bis zum 19. April 2018, vor. Mit Änderungsbekanntmachungen vom 23. März 2018 wurde die Einwendungsfrist auf einen Monat verlängert, d.h. auf die Zeit bis zum 4. Mai 2018 festgelegt. Der Antragsteller erhob mit Schreiben vom 2. Mai 2018 Einwendungen. Zuvor hatte er unter Berufung auf § 21 Abs. 3 UVPG eine Verlängerung der Einwendungsfrist auf drei Monate nach Abschluss der Auslegungsfrist beantragt; dies wurde von der Regierung von Schwaben unter Verweis darauf abgelehnt, dass die Voraussetzungen der Norm nicht vorlägen. Nach Ablauf der Einwendungsfrist erhob der Antragsteller mit diversen Schreiben weitere Einwendungen.

5

Am 15. November 2018 führte die Regierung von Schwaben einen Erörterungstermin zu dem Vorhaben durch.

6

2. Aufgrund von Einwendungen sowie mit Blick auf die Stellungnahmen einiger Träger öffentlicher Belange brachte die Beigeladene mit Antrag vom 20. Februar 2019 Planänderungen (Tekturen) in das Verfahren ein. Diese betreffen u.a. eine Korrektur der schalltechnischen sowie der erschütterungstechnischen Untersuchung. Zudem wurden aufgrund von Einwendungen und auf den Wunsch der Stadt Königsbrunn hin mehrere Lärmschutzwände auf dem Stadtgebiet Königsbrunn in die Planunterlagen aufgenommen.

7

Die geänderten Planunterlagen wurden in den Städten Augsburg und Königsbrunn nach Bekanntmachung in der Zeit vom 11. März 2019 bis zum 10. April 2019 öffentlich zur Einsicht ausgelegt. Darüber hinaus wurden die Unterlagen für die Dauer der öffentlichen Auslegung auch im Internet digital zur Verfügung gestellt. Nach den Bekanntmachungen bestand innerhalb einer Frist von einem Monat nach dem Ende der Auslegung die Möglichkeit, Einwendungen gegen den Plan zu erheben, d.h. bis zum 10. Mai 2019. Der Antragsteller erhob mit Schreiben vom 9. Mai 2019 Einwendungen.

8

Am 2. Juli 2019 wurde ein Erörterungstermin in Bezug auf die geänderten Pläne durchgeführt.

9

Der Planfeststellungsbeschluss vom 30. August 2019 wurde dem Antragsteller am 12. September 2019 zugestellt.

10

Die Straßenbahntrasse soll nach dem festgestellten Plan unmittelbar neben dem Grundstück des Antragstellers verlaufen, und zwar auf einer bisher von Bebauung freigehaltenen Trasse, die im Bebauungsplan Nr. ... der Stadt Königsbrunn aus dem Jahr 1998 als Verkehrsfläche ausgewiesen ist. Der Planfeststellungsbeschluss sieht zwischen dem Grundstück des Antragstellers und der Straßenbahntrasse eine 1,20 m hohe Schallschutzwand vor; auf der gegenüberliegenden Seite der Straßenbahntrasse soll eine Schallschutzwand mit einer Höhe von 2,20 m errichtet werden (s. Anlage 7.2.5T der Planunterlagen). Zur Dämpfung von Erschütterungen ist für die Straßenbahntrasse im Bereich des antragstellerischen Grundstücks eine hochelastische Schienenlagerung vorgesehen (s. Anlage 8.3 der Planunterlagen). Diese Planunterlagen haben gemäß der ausdrücklichen Verfügung in Abschnitt A.II. des Planfeststellungsbeschlusses an dessen Feststellungswirkung teil. Der Planfeststellungsbeschluss sieht weiter vor, dass am Grundstück des Antragstellers vor Beginn der Baumaßnahmen hinsichtlich des Bauzustandes und eventuell vorhandener Vorschädigungen ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen ist. Der Bauzustand des Grundstücks ist nach Ablauf von sechs bis zwölf Monaten nach Aufnahme des Linienbetriebs erneut zu erheben, eventuell neu hinzugekommene Schäden bzw. Verschlechterungen von Vorschädigungen sind zu dokumentieren. Soweit neu hinzugekommene Schäden oder Verschlechterungen von Vorschädigungen auf den Betrieb der Straßenbahnlinie zurückzuführen sind, hat die Beigeladene eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten (Abschnitt A.V. des Planfeststellungsbeschlusses). Darüber hinaus sind nach dem Planfeststellungsbeschluss für Anwesen, deren Anwohner nach der Aufnahme des Linienbetriebs mit Straßenbahnen im Neubauabschnitt Erschütterungen durch den Straßenbahnbetrieb wahrnehmen, Erschütterungsmessungen durchzuführen. Bei Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 ist Erschütterungsschutz durch geeignete bauliche Maßnahmen im betroffenen Bereich nachzurüsten, soweit dies technisch möglich und verhältnismäßig ist. Andernfalls sind die von Anhaltswertüberschreitungen Betroffenen durch Geld zu entschädigen (Abschnitt A.V. des Planfeststellungsbeschlusses).

#### **11**

3. Der Antragsteller hat mit Schriftsatz vom 11. Oktober 2019, bei Gericht am gleichen Tag eingegangen, Klage erhoben und einen Antrag gemäß § 80 Abs. 5 VwGO gestellt und begründet; die Begründung wurde mit Schriftsätzen vom 29. November 2019 und vom 10. Dezember 2019 ergänzt.

#### **12**

Der Antragsteller beantragt mit seiner Klage,

den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Schwaben vom 30. August 2019 aufzuheben, hilfsweise festzustellen, dass der Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig ist und nicht vollzogen werden darf.

#### **13**

Weiter hilfsweise beantragt er,

den Beklagten zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss um verschiedene Schutzauflagen zu ergänzen, u.a. zum passiven Lärm- und zum Erschütterungsschutz. Die Klageanträge wurden mit Schriftsatz vom 19. Dezember 2019 ergänzt.

#### **14**

Der Antragsteller beantragt zudem,

die aufschiebende Wirkung seiner Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss anzuordnen.

#### **15**

Er trägt vor, der streitgegenständlichen Planung mangle es an einer ausreichenden Rechtfertigung. Das geplante Vorhaben stelle ein Überangebot und Übermaß dar, da die vorhandenen Buskapazitäten infolge einer fehlenden Taktverdichtung nicht ausgeschöpft seien. Daher sei das Vorhaben auch vor dem Hintergrund des Haushaltssatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nicht zu vertreten. Eine Straßenbahn sei nur auf der Hauptachse wirtschaftlich vertretbar; ein Grünkorridor falle nicht darunter. Es sei von einem planerischen Missgriff zu sprechen, da dem Vorhabenträger eine andere umweltfreundlichere Trassenführung zur Verfügung stehe, nämlich die „alte B 17“. Dies habe umso mehr Gewicht, als ein dringender Bedarf an einer Straßenbahnverlängerung nach Königsbrunn nicht dargetan sei. Das Vorhaben stelle auch nicht die nach dem Personenbeförderungsgesetz geforderte ausreichende Bedienung der Königsbrunner Bevölkerung mit ÖPNV sicher. Die Stadt Königsbrunn bleibe in weiten Teilen, nämlich im Osten, Südosten und Süden, ohne Anschluss an die geplante Straßenbahnlinie, so dass die betroffenen

Fahrgäste bei Realisierung des Vorhabens am ZOB in Königsbrunn von einem Bus in die Straßenbahn umsteigen müssten. Dies sei bei der bisherigen Schnellbuslinie 740 nicht der Fall. Eine Taktnachverdichtung auf der Schnellbuslinie 740 sei kostengünstiger und würde Eingriffe in Rechte Dritter in Form von Schallimmissionen und Erschütterungen sowie Enteignungen und zusätzlichen Flächenverbrauch ersparen.

## 16

Der Planfeststellungsbeschluss verstoße gegen § 41 BImSchG i.V.m. § 2 16. BImSchV. Die Planfeststellungsbehörde habe zu Unrecht bei der Bewertung der Lärmimmissionen den sog. Schienenbonus angewendet. Straßenbahnen seien auch nach der Definition des Art. 1 Abs. 1 Satz 3 BayÖPNVG kein Schienenverkehr. Der Schienenbonus für Eisenbahnen sei nicht auf Straßenbahnen übertragbar, da für Straßenbahnen keine entsprechende wissenschaftliche Absicherung vorliege. Die von der Planfeststellungsbehörde in Bezug genommene Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts habe einen eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsbeschluss zum Gegenstand und sei daher nicht einschlägig. Schon die Privilegierung des Schienenverkehrs im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln stelle eine Ungleichbehandlung dar. Die Differenzierung zwischen Eisenbahnen und Straßenbahnen bei der Abschaffung des Schienenbonus sei nicht gerechtfertigt. Der Schienenbonus sei hier auch deshalb nicht anwendbar, weil die Planungen für das streitgegenständliche Vorhaben erst Ende 2016 begonnen hätten und das Vorhaben daher im Zeitpunkt des Inkrafttretens der Übergangsregelung in § 43 BImSchG im Juli 2013 weder laufend noch in der Planung fortgeschritten gewesen sei. Die Intention der Übergangsregelung sei es aber gewesen, dass Aufgabenträger sich auf die Rechtsänderung einstellen könnten. Im Übrigen berücksichtige die neue „Schall 03“ (2015) (d.h. die Anlage 2 zur 16. BImSchV) neue Erkenntnisse im Zusammenhang mit der Lärmwirkungsforschung nicht. Der Ordnungsgeber sei nach einer Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 18. März 1998 - 11 A 55.96 - seither verpflichtet, die Fortentwicklung der Lärmwirkungsforschung zu beobachten. In einer Studie aus dem Jahr 2003 sei für die Abendstunden eine höhere Lästigkeit des Schienenverkehrs festgestellt worden, die einem Malus von -3 bis -7 dB entsprechen würde. Die Anwendung des Schienenbonus stehe auch in eklatantem Widerspruch zu dem Vorsorgeprinzip des UVPG. Umweltauswirkungen seien bereits erheblich im Sinne des UVP-Rechts, wenn sie an eine Zumutbarkeitsschwelle heranreichten.

## 17

Bei der schalltechnischen Untersuchung sei eine veraltete kugelförmige Schallausbreitung zugrunde gelegt worden. Die Festlegungen der neuen „Schall 03“ zur Teilstückzerlegung seien nach gutachterlicher Feststellung ungeeignet. Die „Schall 03“ entspreche damit nicht dem Stand der Technik. Zu berücksichtigen sei eine linienförmige Schallausbreitung, die für die betroffenen Anlieger günstiger sei.

## 18

Die schalltechnische Untersuchung habe zudem das Runden von Zahlen nicht gemäß der „Schall 03“ vorgenommen; es sei zu fragen, warum die Werte ohne Schallschutz und mit freiwilligem Schallschutz nicht aufgerundet worden seien. Der Ordnungsgeber wolle etwaigen Ungenauigkeiten durch eine generelle Aufrundung der Gesamtbeurteilungspegel Rechnung tragen (s. hierzu BVerwG, U.v. 29.6.2017 - 3 A 1.16).

## 19

Bei den Beurteilungspegeln müsse auch der Abstand zwischen Gleis und Wohnbebauung ausgewiesen werden. Dies sei eine elementare Anforderung der „Schall 03“, und anderenfalls sei eine Plausibilitätsprüfung nicht möglich.

## 20

Weiter sei entgegen der Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV bei der schalltechnischen Untersuchung der Immissionsort des Außenwohnbereichs des Antragstellers nicht ermittelt worden; stattdessen sei auf einen Fassadenpunkt abgestellt worden. Da der Außenwohnbereich näher zum Gleis liege als das Gebäude, seien die Beurteilungspegel dort höher.

## 21

Zudem sei die schalltechnische Untersuchung durch das Bayerische Landesamt für Umwelt zu Lasten des Antragstellers korrigiert worden, ohne dass dies erläutert worden sei. Die Regierung von Schwaben habe dies zu Unrecht als nicht entscheidungserheblich eingestuft. Dadurch würden jedoch das Recht auf rechtliches Gehör und die Beteiligungsrechte verletzt.

## 22

Eine mögliche Taktnachverdichtung sei Gegenstand der Erörterung am 15. November 2018 gewesen, obwohl der Sachverhalt in den ausgelegten Planunterlagen nicht enthalten gewesen sei. Darin liege ein Verfahrensfehler, weil dem Antragsteller die Möglichkeit der Beteiligung am Entscheidungsprozess, insbesondere die Einsicht in die ergänzende schalltechnische Untersuchung vom 14. Februar 2019, genommen worden sei. Eine Taktnachverdichtung gehöre als wesentliche Veränderung in die Tekturplanung mit Auslegung der Nachberechnung der schalltechnischen Untersuchung. Dipl.-Ing. M2. gehe in einem Gutachten zu „Lästigkeit und Schienenbonus“ selbst von einer Pegelerhöhung um 3 dB(A) aus, wenn sich die Verkehrsmenge verdoppele. Im vorliegenden Fall werde sich die Verkehrsmenge mehr als verdoppeln, so dass sich die Beurteilungspegel um mehr als 3 dB(A) erhöhen würden. Bei Nichtanwendung des Schienenbonus zusammen mit der Erhöhung um mehr als 3 dB(A) aufgrund der Taktnachverdichtung habe der Antragsteller mindestens um 9 bis 10 dB(A) höhere Werte zu erdulden als bisher berechnet. Es sei nicht nachvollziehbar, wie der Antragsgegner zu der Annahme gekommen sei, der erhöhte Lärmpegel werde unter den Grenzwerten bleiben (Planfeststellungsbeschluss S. 62). Die vom Antragsgegner so bezeichnete rein vorsorgliche Berechnung der Lärmbelastung bei Taktnachverdichtung habe mit der Sicherstellung des Schienenbonus bis Ende 2018 zu tun. Im Übrigen seien zukünftig andere Normen als § 41 BImSchG und die 16. BImSchV zur Beurteilung der Immissionswerte anwendbar, nämlich die TA Lärm und die DIN 18005, die für den Antragsteller günstiger seien.

## 23

Das Vorhaben verstoße gegen § 34 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4 BauNVO. Dessen Anwendung sei nicht durch § 38 BauGB ausgeschlossen, da Straßenbahnvorhaben nach dem Personenbeförderungsgesetz nach der gebotenen typisierenden Betrachtungsweise keine Vorhaben von überörtlicher Bedeutung seien. Dies ergebe sich aus § 4 Abs. 1 PBefG. Es handele sich um die Beförderung von Personen im Nachbarschaftsbereich Haunstetten-Königsbrunn. Die städtebauliche Steuerungsfunktion sei hier separat durch die Städte Augsburg und Königsbrunn wahrgenommen worden, was gegen eine einheitliche überörtliche Planung spreche. Vielmehr gehe es hier um zwei Vorhaben, nämlich eine Verlängerung in Haunstetten und eine Verlängerung in Königsbrunn. Ein überörtliches Interesse hätte die Trasse dann, wenn anliegende Gemeinden wie Bobingen, Mering oder Oberottmarshausen auf die Anbindung Königsbrunn-Augsburg angewiesen wären; dies sei aber nicht der Fall. Die Verbindung zum Augsburger Hauptbahnhof begründe nicht die überörtliche Bedeutung. Die von der Beigeladenen zitierte Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts aus dem Jahr 1988 zu § 38 BauGB sei hier nicht anwendbar, da sie sich auf eine andere Fassung der Norm beziehe. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 30. März 2017 - 7 V 17.15 - sei ebenfalls nicht einschlägig, da vorliegend kein Raumordnungsverfahren durchgeführt worden sei. Der Vorhabenträger habe die Planfeststellung nicht nach § 38 BauGB beantragt. Die Planfeststellung sei gemäß § 28 Abs. 3 PBefG auch nicht obligatorisch; vielmehr sei die Stadt Königsbrunn aufgrund ihrer Planungshoheit selbst befugt, im Rahmen der Bauleitplanung über die Gestaltung des Wohngebiets Nr. ... zu bestimmen. Die Neufassung des § 38 BauGB könne hier schon aus zeitlichen Gründen keinen Vorrang der Fachplanung vor der Planungshoheit der Gemeinde begründen, weil die Planungshoheit der Stadt Königsbrunn bereits vor 20 Jahren bestanden habe.

## 24

Mangels Anwendbarkeit von § 38 BauGB richte sich die Zulässigkeit des geplanten Vorhabens nach § 34 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4 BauNVO. Dies bedeute, dass mit Blick auf Lärmimmissionen die DIN 18005 anstelle der 16. BImSchV anwendbar sei. Zwar setze der Bebauungsplan Nr. ... der Stadt Königsbrunn in dem Grünstreifen, der zwischen der Wohnbebauung verlaufe, eine Verkehrsfläche gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB fest. Diese Festsetzung sei aber unwirksam, weil sie offenkundig gegen das Trennungsgebot des § 50 BImSchG verstoße. Bei der Festsetzung der Verkehrsfläche habe die Stadt Königsbrunn die Lärm- und Erschütterungseinwirkungen auf das angrenzende Wohngebiet überhaupt nicht berücksichtigt. Entgegen der Auffassung der Beigeladenen sei die konkrete Ermittlung schädlicher Umwelteinwirkungen keine Voraussetzung des § 50 BImSchG. Das Trennungsgebot fordere nicht nur die bloße Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte. Für die Anwendung des § 50 BImSchG hätte es genügt zu wissen, dass das Vorhaben erhebliche Schallimmissionen und Erschütterungen hervorrufe und schwere Unfälle wie Entgleisungen verursachen könne. Der Konflikt sei hier in unzulässiger Weise auf das Planfeststellungsverfahren verlagert worden. Der damalige Hinweis auf die Erforderlichkeit von Schallschutzwänden gehe fehl, da diese weder Erschütterungen beseitigen noch schwere Unfälle

vermeiden könnten. Im Übrigen sei der notwendige Platz für Schallschutzwände nicht freigelassen worden. Die Planung stelle einen erheblichen Eingriff in die Grundkonzeption des Wohngebietes dar; der Gebietscharakter müsse gewahrt bleiben. Eine Straßenbahntrasse im Wohngebiet entfalte erhebliches Störpotenzial und erzeuge ohne jeglichen Abstand zur Wohnbebauung erdrückende Wirkung. Selbst wenn das Trennungsgebot als Abwägungsdirektive anzusehen sei, komme dies insbesondere bei Gemengelage in Betracht. Eine solche habe bei Aufstellung des Bebauungsplans nicht vorgelegen. Der Bezug auf das Gebot sparsamen Umgangs mit Grund und Boden (§ 1a Abs. 2 Satz 1 BauGB) könne nicht die Missachtung des Trennungsgebots begründen. Es wäre Aufgabe der Stadt Königsbrunn gewesen, nicht nur die Fläche für den ÖPNV gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB freizuhalten, sondern auch gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB die notwendigen Schutzflächen zu bestimmen. Nach § 4 BauNVO seien selbständige Verkehrsanlagen, die nicht der unmittelbaren Erschließung der Baugrundstücke dienen, grundsätzlich unzulässig.

## 25

Der Antragsteller könne als klagebefugter Anlieger gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 UmwRG allein aufgrund einer fehlerhaften Umweltverträglichkeitsprüfung die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses verlangen. Die Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen nach §§ 11, 12 UVPG a.F. basiere auf unvollständigen und nicht nachvollziehbaren Unterlagen. Die derzeitige Immissionsschutzsituation, d.h. das Fehlen einer Vorbelastung, sei nicht erfasst worden. Da das UVP-Recht auf Umweltvorsorge abziele, könne nicht allein auf die zwingend einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte abgestellt werden. Die schalltechnische Untersuchung und das Erschütterungsgutachten seien fehlerhaft. Auch sei im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung die Verkehrssicherheit des Vorhabens nicht hinreichend geprüft worden. Bei der zusammenfassenden Darstellung und der Bewertung der Umweltauswirkungen seien die Stellungnahmen der zuständigen Behörden und die Einwendungen der betroffenen Öffentlichkeit sowie eventuelle Eigenermittlungen der Planfeststellungsbehörde nicht berücksichtigt worden. Die Planfeststellungsbehörde habe hier nur die Sichtweise des Vorhabenträgers übernommen. Die Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit und der Behörden seien in der Darstellung der Umweltauswirkungen nicht zu finden; die zusammenfassende Darstellung solle auch Auskunft darüber geben, woher die jeweilige Information stamme. Die Genehmigungsbehörde wäre zudem verpflichtet gewesen, bei ihrer Zulassungsentscheidung die begründete Bewertung der Umweltauswirkungen zu berücksichtigen, also sich damit substantiell auseinanderzusetzen und Vor- und Nachteile des Vorhabens aus der Sicht des Umweltschutzes mit Blick auf die Zulassungsvoraussetzungen abzuwägen und zu gewichten.

## 26

Die Verstöße gegen die Anforderungen der §§ 11, 12 UVPG a.F. seien nach Art und Schwere damit vergleichbar, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht stattgefunden habe, so dass ein Verfahrensfehler gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 Buchst. b) UmwRG vorliege. Dem Antragsteller sei auch die Möglichkeit der gesetzlich vorgesehenen Beteiligung am Entscheidungsprozess genommen worden, weil seine Äußerungen in der Darstellung der Umweltauswirkungen nicht zu finden seien. Entgegen der Auffassung der Beigeladenen sei eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nun - nach Baubeginn - auch nicht mehr nachholbar. Es könne deshalb die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses verlangt werden.

## 27

Für die Öffentlichkeit sei unklar geblieben, ob das UVPG in der vor dem 16. Mai 2017 oder in der ab dem 16. Mai 2017 geltenden Fassung zur Anwendung gekommen sei. Insbesondere die Äußerungen der Regierung zum Hintergrund der Verlängerung der Einwendungsfrist seien unklar gewesen. Dem Antragsteller gehe es mit Blick auf die Hinweisfunktion des Bekanntmachungstextes um eine eindeutige Rechtsgrundlage, aus der er seine Rechte ableiten könne. Weder Art. 73 Abs. 4 und Abs. 8 BayVwVfG noch § 29 PBefG räumten den Betroffenen eine längere Äußerungsfrist als zwei Wochen ein. Dem Antragsteller stehe jedoch die Frist des § 21 Abs. 2 UVPG zu, die auch auf bis zu drei Monate verlängerbar sei (§ 21 Abs. 3 UVPG). Durch die Ablehnung der Verlängerung habe die Planfeststellungsbehörde versucht, die Öffentlichkeit durch nicht angemessene Äußerungsfristen in ihren Rechten zu beeinträchtigen. Dabei gehe es auch um die Gleichbehandlung aller Beteiligten im Beteiligungsverfahren; bei Behörden sei eine Verlängerung auf bis zu drei Monate möglich. Der Fehler rechtfertige die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses nach § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 UmwRG.

## 28

Da eine materielle Präklusion im Klageverfahren gegen EU-Recht verstoße, sei der Wortlaut des Art. 73 Abs. 4 BayVwVfG widersprüchlich. Auch fehle in der Rechtsbehelfsbelehrung ein Hinweis auf den Entfall der materiellen Präklusion. Gleiches gelte für den Bekanntmachungstext. Dort werde eine rechtswidrige Rechtsgrundlage zitiert. Auch sei nicht klar, welche Klagebegründungsfristen gälten, nämlich § 29 Abs. 7 PBefG oder § 6 UmwRG. All dies verstoße gegen den Grundsatz der Rechtssicherheit.

### **29**

Weiter sei das Beteiligungsverfahren fehlerhaft gewesen. Nach den Angaben im Planfeststellungsbeschluss sei die nach Art. 78a BayVwVfG i.V.m. §§ 18 - 22 UVPG notwendige Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 29 Abs. 1a PBefG i.V.m. Art. 73 Abs. 3 - 7 BayVwVfG erfolgt. § 29 Abs. 1a PBefG stehe aber im Widerspruch zu §§ 18 - 22 UVPG.

### **30**

Der Antragsteller habe bei dem Erörterungstermin am 2. Juli 2019 lediglich eine Stellungnahme zu Protokoll abgeben können, da ihm die Erwidern des Vorhabenträgers vom 29. Mai 2019 erst am 1. Juli 2019 und damit verspätet zur Verfügung gestellt worden seien, so dass ihm eine Vorbereitung auf den Erörterungstermin nicht möglich gewesen sei. Anderen Betroffenen seien die Erwidern des Vorhabenträgers einen Monat vor dem Erörterungstermin zugeleitet worden.

### **31**

Die Öffentlichkeitsbeteiligung sei nicht unionsrechtskonform erfolgt, da nach Angaben der Regierung von Schwaben das Verfahren so angelegt gewesen sei, dass im Zeitpunkt der Antragstellung Gegenstand nur noch die vom Vorhabenträger ausgewählte Variante gewesen sei. Eine frühzeitige und effektive Öffentlichkeitsbeteiligung müsse aber erfolgen, wenn alle Optionen noch offen seien. Dies sei Ziel des Art. 25 Abs. 3 BayVwVfG. Die Behörde habe danach bereits im Vorfeld des Verwaltungsverfahrens Beratungspflichten gegenüber dem Vorhabenträger. Die Vorschrift signalisiere auch die Neutralität der Behörde. Im vorliegenden Verfahren sei die Anhörung jedoch nur Formsache gewesen. Eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung sei auch tragendes Element einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Im Übrigen sehe § 15 Abs. 3 Nr. 4 UVPG die Hinzuziehung Dritter vor der Antragstellung vor. Das Kooperationsprinzip des UVPG setze ein Zusammenwirken aller Beteiligten voraus. In dem fehlerhaften Beteiligungsverfahren liege ein absoluter Verfahrensfehler nach § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 Buchst. c) UmwRG. Dem Antragsteller sei aufgrund der fehlenden Frühbeteiligung die Möglichkeit der Beteiligung am Entscheidungsprozess genommen worden. Die Voraussetzungen des § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 Buchst. c) UmwRG seien nicht nur kumulativ zu den Buchstaben a) und b) der Nr. 3 erfüllt, sondern auch die Voraussetzungen des § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Buchst. a) und b) UmwRG. Die Fehler bei der Öffentlichkeitsbeteiligung stünden nach Art und Schwere dem vollständigen Fehlen der Öffentlichkeitsbeteiligung praktisch gleich.

### **32**

Auch sei dem Akteneinsichtsrecht des Antragstellers nicht Rechnung getragen worden. Er habe nach dem Bayerischen Umweltinformationsgesetz Anspruch auf freien Zugang zu Umweltinformationen. Er hätte insoweit nicht auf die Möglichkeit der Akteneinsicht nach Art. 29 BayVwVfG verwiesen werden dürfen; es sei auch nicht ausreichend gewesen, Einsicht in die Unterlagen im Büro der Regierung von Schwaben anzubieten, zumal der Antragsteller diese in digitaler Form angefordert habe. Nach Art. 6 Abs. 1 BayEGovG habe ein Beteiligter an einem Verwaltungsverfahren einen Anspruch darauf, dass ein Verwaltungsverfahren ihm gegenüber elektronisch durchgeführt werde, soweit dies wirtschaftlich und zweckmäßig sei. Die angebotene Akteneinsicht habe auch nicht den Anforderungen der §§ 18 - 22 UVPG genügt. Die Stellungnahmen der Behörden hätten nach §§ 18 - 22 UVPG auf einer geeigneten Internetplattform unaufgefordert ausgelegt werden müssen. Auch insoweit handele es sich um einen Verfahrensfehler nach § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 UmwRG.

### **33**

Zudem verstoße der Planfeststellungsbeschluss gegen das planerische Abwägungsgebot.

### **34**

Die Variantenprüfung sei fehlerhaft gewesen, weil nicht alle ernsthaft in Betracht kommenden Trassenvarianten in die Abwägung eingestellt worden seien, nämlich nicht die Alternative „alte B 17“. Eine vom Antragsgegner behauptete Grobanalyse zur Erreichung der Planungsziele unter Berücksichtigung der „alten B 17“ habe nicht stattgefunden. Soweit die Planfeststellungsbehörde ihre Entscheidung damit begründe, dass es sich bei dieser nicht berücksichtigten Hauptachse Augsburg - Königsbrunn um ein

weiteres eigenständiges Ausbauprojekt handele, gelte dies nur für Augsburg und nicht für Königsbrunn. Für den Antragsteller sei nur die „alte B 17“ in Königsbrunn von Interesse. Da die Vorzugsvariante eine nicht ortsübliche Anlage darstelle, hätte umso mehr die bestehende Hauptverbindung Augsburg - Königsbrunn in Betracht gezogen werden müssen. Lege man entlang der Strecke der „alten B 17“ an möglichen Haltepunkten Kreise mit einem Umfang von 500m an, erreiche man mindestens so viele Fahrgäste wie auf der Vorzugsvariante. An den Flächennutzungsplan, der die Vorzugsvariante enthalte, sei der Vorhabenträger nicht gebunden. Es liege eine geänderte Sachlage vor, aufgrund derer der Vorhabenträger dem Flächennutzungsplan der Stadt Königsbrunn hätte widersprechen können und müssen (§ 7 Satz 3 BauGB), allein schon aufgrund der Verpflichtung zur Prüfung naheliegender Planungsalternativen. Die suggerierte Bindung an den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan mache die Abwägungsentscheidung fehlerhaft. Der Antragsteller habe auf das Verbot der Schienenparallelverkehre hingewiesen. Der Nahverkehrsplan 2015plus berücksichtige die Verlängerung der Linie 2 nach Königsbrunn deswegen nicht, weil dadurch Schienenparallelverkehr entstünde; diese Verlängerung komme daher auch zukünftig nicht in Betracht. Auch bestehe keine Bindung an den Nahverkehrsplan. Es sei nicht Aufgabe des Antragstellers, Fehler des Nahverkehrsplans aufzuzeigen; dies hätte vielmehr die Planfeststellungsbehörde prüfen müssen. Die Variantenprüfung habe von Anfang nicht ergebnisoffen sein können, weil man die „seit Jahren freigehaltene“ Trasse bevorzugt habe. Die Planfeststellungsbehörde habe eine eigene Planungsentscheidung zu treffen; für sie gelte nicht der eingeschränkte Kontrollmaßstab, der für das Gericht gelte.

### **35**

Zudem bestehe insoweit ein Abwägungsdefizit, als die Betroffenheit des Antragstellers von Erschütterungen nicht mit dem ihnen zukommenden Gewicht eingestellt worden sei; eine fehlerfreie Gewichtung hätte zu einer veränderten Streckenführung führen müssen. Es seien technische Richtlinien (DIN 4150-2) nicht berücksichtigt worden, so dass unklar sei, ob die geplante elastische Schienenlagerung zum Ausgleich der Erschütterungen genüge. Es sei unklar, wie die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis kommen könne, dass keine derart massiven Beeinträchtigungen zu befürchten seien, dass das Projekt als solches in Frage gestellt sei, gleichzeitig aber ausführe, dass Erschütterungsmessungen nur bei bestehenden Schienenverkehrswegen möglich seien, so dass eine abschließende Entscheidung über notwendige Schutzmaßnahmen erst nach der Betriebsaufnahme möglich sei. Es sei versäumt worden, die vorhandene Erschütterungssituation zu ermitteln. Hierfür sei die DIN 4150 einschlägig und nicht das der Planfeststellung zugrunde gelegte Verfahren der TU München. Der wichtigste Faktor bei den Erschütterungen sei der Abstand zwischen dem Gleis und der Wohnbebauung. Die Werte nach der DIN 4150, Teil 2 und Teil 3, würden erheblich überschritten. Die Belastung sei nicht zumutbar. Das Wohngebiet sei durch Erschütterungen nicht vorbelastet und die geplante Anlage ortsfremd. Mit einer Entschädigung in Geld seien die Erschütterungen nicht zu beseitigen.

### **36**

Darüber hinaus sei die bauplanungsrechtliche Situation im Rahmen der Variantenprüfung nicht abwägungsfehlerfrei berücksichtigt worden, weil die Festsetzung der Fläche für den öffentlichen Personennahverkehr wegen eines Verstoßes gegen § 50 Satz 1 BImSchG unwirksam sei (s. hierzu die Ausführungen oben zu § 50 BImSchG).

### **37**

Die stadteigene Wohnungsbaugesellschaft GWG habe den Zuschnitt der Baugrundstücke so geplant, dass die weniger schutzbedürftigen Garagen und Stellflächen östlich der Reihenhäuser errichtet worden seien, während die Wohnhäuser selbst mit den Außenbereichen zu der bisherigen Grünfläche und Plantrasse hin ausgerichtet seien. Daher habe der Antragsteller ein Vertrauen entwickeln können, dass an seinem Grundstück vorbei keine Straßenbahntrasse errichtet werden würde. Sein Recht auf gesunde Wohnverhältnisse sei nicht ausreichend berücksichtigt worden.

### **38**

Auch seien Sicherheitsfragen im Rahmen der Variantenuntersuchung nicht geprüft worden. Bei der Umweltverträglichkeitsprüfung hätte die Anfälligkeit für schwere Unfälle in Bezug auf das Schutzgut Mensch im Wohngebiet beurteilt werden müssen. Wohnbebauungen seien besonders anfällig für Unfälle. Sicherheitsbedenken der Technischen Aufsichtsbehörde hinsichtlich des hochliegenden Rasengleises seien erst im Planfeststellungsbeschluss geäußert worden, ohne dass die betroffene Öffentlichkeit darüber Bescheid gewusst hätte. Dass die Trasse darüber hinaus zum Schutz der Fledermäuse in Teilen

unbeleuchtet bleiben müsse, stehe im Widerspruch zu jeglichen Sicherheitsbemühungen. Das Ziel der Planung, durch hohe Geschwindigkeiten kurze Fahrzeiten zu erreichen, zeige, dass die Trassenführung verfehlt sei. Durch das Kreuzen der Trasse mit viel befahrenen Geh- und Radwegen entstünden viele Gefahren.

### 39

Das Interesse des Antragstellers, vor einer Entscheidung in der Hauptsache von Wirkungen des Planfeststellungsbeschlusses verschont zu bleiben, überwiege das öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses. Dem Antragsteller seien auch die bereits während des Baus zu gewärtigenden Wirkungen nicht zuzumuten. Bei dem Vorhaben handele es sich möglicherweise zum Teil um eine privatnützige Planfeststellung, denn es ziele darauf ab, eine über das gesetzlich vorgesehene Mindestmaß hinausreichende Bedienung zu ermöglichen. Es fehle insoweit eine unmittelbare öffentlich-rechtliche Zweckbestimmung. Da das Vorhaben keine überörtliche Bedeutung im Sinne des § 38 BauGB habe, sei unter Allgemeinheit nur die Öffentlichkeit zu verstehen, die an die geplante Trasse angeschlossen sei, also nicht die Königsbrunner Bürger auf der östlichen, nordöstlichen und südlichen Seite der geplanten Trasse. Für sie verschlechtere sich die verkehrliche Situation im Gegensatz zu der bestehenden Schnellbuslinie 740. Soweit Flächen neben der Trasse derzeit unbebaut seien, könne kein öffentliches Interesse am Sofortvollzug bestehen. Die Busanbindung Haunstetten Süd-Ost und Süd solle auch nach Umsetzung der Maßnahme bestehen bleiben (Planfeststellungsbeschluss S. 76, 77), was die Frage nach dem Parallelverbot sowie nach der Dringlichkeit des Vollzuges aufwerfe.

### 40

4. Der Antragsgegner beantragt,  
den Antrag abzulehnen.

### 41

Die Planrechtfertigung sei nach den Maßstäben der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gegeben, die einen dringenden Bedarf nicht fordere. Bezweckt werde insbesondere im Einklang mit der Nahverkehrsplanung 2015plus der direkte Anschluss der Stadt Königsbrunn an den Schienenverkehr. Ein Übermaß bestehe nicht, da die Verkehrsbedienung mit Buslinien in diesem Bereich abgebaut werden solle. Die Realisierbarkeit des Vorhabens sei auch nicht mangels Finanzierbarkeit ausgeschlossen. Ein „Wirtschaftlichkeitsnachweis“ spiele für die Frage der Planrechtfertigung keine Rolle. Dies gelte auch nicht für die Frage nach aus Sicht des Antragstellers besseren Planungsalternativen, die nur im Zusammenhang mit dem Abwägungsgebot relevant seien.

### 42

Es könne dahinstehen, ob es sich bei der Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 in Augsburg von Haunstetten nach Königsbrunn-Zentrum um ein Vorhaben von überörtlicher Bedeutung gemäß § 38 BauGB handele. Der Planfeststellungsbeschluss habe unter Ziffer C.III.3. städtebauliche Belange berücksichtigt. Im Bebauungsplan Nr. ... sei die Trasse als Trasse für den öffentlichen Nahverkehr gekennzeichnet. Eine planungsrechtliche Unzulässigkeit ergebe sich nicht daraus, dass Verkehrsanlagen in § 4 BauNVO nicht genannt seien. Vielmehr sei die Baunutzungsverordnung auf die Verkehrsfläche nicht anwendbar. Entgegen der Auffassung des Antragstellers würden die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an seinem Grundstück eingehalten. Dabei komme es nicht darauf an, ob das Vorhaben im beplanten oder unbeplanten Bereich verwirklicht werden solle. Nach § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG habe der sog. Schienenbonus berücksichtigt werden können, da das Planfeststellungsverfahren bereits vor dem 1. Januar 2019 eröffnet worden sei. Das Bundesimmissionsschutzgesetz treffe ausdrücklich auch eine Regelung für Straßenbahnen. Die Werte seien vom angewendeten schalltechnischen Programm SoundPLAN 8.0 entsprechend den gesetzlichen Vorgaben berechnet worden; dies gelte auch für das Runden von Zahlen. Die Beurteilungspegel der Tabelle ohne und mit Schallschutz seien richtigerweise aufgerundet worden und nicht das Ergebnis einer Differenzrechnung, wie sie der Antragsteller vorgenommen habe. Die Differenzzahl in der vorletzten Spalte gebe die Differenz der beiden nicht gerundeten Werte aus den Spalten „Pegel ohne Schallschutz“ und „Pegel mit Schallschutz“ an.

### 43

Die Korrektur des Beurteilungspegels um 3 dB(A), die auf Einwand des Landesamts für Umwelt als Träger öffentlicher Belange vorgenommen worden sei, sei einem Fehler bei der Eingabe der Daten in das oben genannte Programm geschuldet gewesen. Für die Ermittlung des zu erwartenden Fahrgeräusches sei nach

der Anlage 2 zur 16. BImSchV die Anzahl der Achsen einzusetzen. Es sei irrtümlich davon ausgegangen worden, dass die Straßenbahnen mit 2 x 8 Achsen fahren würden; sie wiesen aber tatsächlich insgesamt nur 8 Achsen auf. Die korrigierte Berechnung sei im Zuge der Tektur in das Planfeststellungsverfahren eingeführt worden. Dies bedeute, dass die Lärmbelastung nicht so hoch sein werde wie ursprünglich prognostiziert.

#### **44**

Eine Taktverdichtung sei im Prognosezeitraum weder vorgesehen noch beantragt. Die Immissionswerte für den Fall einer möglichen Taktverdichtung seien nur rein vorsorglich berechnet worden; diese seien aber zu keinem Zeitpunkt Teil des Verfahrens geworden. Eine Beteiligung hierzu sei daher weder erforderlich noch geboten.

#### **45**

Entgegen der Annahme des Antragstellers sei in der schalltechnischen Untersuchung die Vorbelastung der näheren Umgebung betrachtet worden. Die Pegelliste selbst müsse nicht um den Straßenlärm ergänzt werden, da nach Vorgabe der 16. BImSchV nur der zu bauende Verkehrsweg zu berücksichtigen sei. Bei Einhaltung der Immissionsgrenzwerte sei auch der vom UVPG geforderten Umweltvorsorge Rechnung getragen.

#### **46**

Es liege weder ein absoluter noch einen relativer Verfahrensfehler nach § 4 UmwRG vor. Es sei eine Äußerungsfrist von einem Monat nach Auslegung der Unterlagen nach § 21 Abs. 2 UVPG eingeräumt worden, so dass dahinstehen könne, welche Fassung des UVPG einschlägig sei. Anhaltspunkte für die Einräumung einer noch längeren Äußerungsfrist gemäß § 21 Abs. 3 UVPG bestünden nicht; es handele sich um ein eher kleineres Verfahren ohne besonders aufwendige oder komplexe Sachverhalte. Ein Hinweis auf § 7 Abs. 4 UmwRG sei nicht zwingender Inhalt der Rechtsbehelfsbelehrung:.

#### **47**

Beide Erörterungstermine seien ordnungsgemäß durchgeführt worden. Die aus Sicht des Antragstellers verspätete Übermittlung der Erwiderung der Vorhabenträgerin auf seine Einwände zur Tektur sei keine Voraussetzung für eine ordnungsgemäße Durchführung des Erörterungstermins. Im Übrigen beziehe sich § 9 UVPG a.F. bzw. § 18 UVPG auf die Öffentlichkeitsbeteiligung bezüglich der Umweltauswirkungen und sei daher nicht vollständig deckungsgleich mit Art. 73 Abs. 3 BayVwVfG. Die Durchführung einer frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß Art. 25 Abs. 3 BayVwVfG sei nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde. Die Regierung von Schwaben sei zu Recht davon ausgegangen, dass Gegenstand der Öffentlichkeitsbeteiligung das beantragte Vorhaben sei.

#### **48**

Dem Antragsteller sei in geeigneter und zumutbarer Weise Akteneinsicht gemäß Art. 72 Abs. 1 Hs. 2 BayVwVfG i.V.m. Art. 29 BayVwVfG gewährt worden. Das Bayerische E-Government-Gesetz habe im Vergleich zu § 8 EGovG auf eine Regelung zur Akteneinsicht verzichtet. Ein Anspruch nach dem Umweltinformationsgesetz sei unabhängig von der Akteneinsichtsregelung nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz. Eine eventuell verspätete Erfüllung des Anspruchs nach Umweltinformationsgesetz sei ohne Einfluss auf die Rechtmäßigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses. Der Antragsteller mache nicht geltend, dass ihm die Möglichkeit der gesetzlich vorgesehenen Beteiligung gänzlich genommen worden sei.

#### **49**

Die Regierung von Schwaben habe im Planfeststellungsbeschluss eine ausführliche Variantenabwägung vorgenommen. Der Antragsteller erbringe keinen Beleg für seine Behauptung, dass die „alte B 17“ eine Hauptachse im schienengebundenen öffentlichen Nahverkehr sei. Es sei nicht zu beanstanden, dass die Regierung eine etwaige Verlängerung der Straßenbahnlinie 2 als anderes Projekt eingeordnet habe. Aus dem Nahverkehrsplan 2015plus gehe hervor, dass die planerische Zielsetzung auf die Verlängerung der Linie 3 gerichtet sei. Ob eine etwaige Verlängerung der Linie 2 wegen des Verbots von Parallelverkehr nicht betrieben werden könne, sei eine andere Frage.

#### **50**

Hinsichtlich der Rügen bezüglich der Verkehrssicherheit spreche einiges dafür, dass der Antragsteller als einfacher Drittbetroffener nicht antragsbefugt sei. Er lege nicht substantiiert dar, in welcher Hinsicht seine Verkehrssicherheit konkret gefährdet sei.

#### **51**

Die Beurteilung von Erschütterungen sei beim Neubau eines Schienenverkehrswegs problematisch. Anders als beim Lärmschutz existierten keine rechnerischen Prognoseverfahren und keine gesetzlichen Grenzwerte. Ein Simulationsverfahren sei mit großen Unsicherheiten behaftet und sehr aufwendig. Nach den Praxiserfahrungen werde die Erschütterungsempfindlichkeit von Gebäuden durch Ermittlung ihres Gleisabstandes und der Bauweise mit Hilfe einer empirischen Formel erfasst und bewertet, wie es im vorliegenden Erschütterungsgutachten erfolgt und mit der TU München - Lehrstuhl und Prüfamf für Verkehrswegebau - abgestimmt worden sei. Bisher seien bei Verwendung dieser Methode keine Probleme durch schädliche Erschütterungen bekannt geworden. Zusätzlich seien im Planfeststellungsbeschluss Erschütterungsmessungen vor Baubeginn und nach Inbetriebnahme an repräsentativen Gebäuden sowie Messungen nach Aufforderung nach Inbetriebnahme vorgesehen. Soweit danach die Anhaltswerte der DIN 4150-2 überschritten würden, sei Erschütterungsschutz durch geeignete bauliche Maßnahmen nachzurüsten, soweit dies technisch möglich und verhältnismäßig sei. Anderenfalls sei in Geld zu entschädigen. Die Auflage der Nachmessung gelte auch für den sekundären Luftschall. Das Anwesen des Antragstellers sei vom Erschütterungsgutachten mit Gefährdungsgrad III als „gering/keine besonderen Maßnahmen erforderlich“ eingestuft worden. Zudem sei eine hochelastische Schienenlagerung vorgesehen. Das gestufte Vorgehen mit Kontrollmessungen und ggf. nötigen Abhilfemaßnahmen, hilfsweise Entschädigung, sei bei Erschütterungsimmissionen von der Rechtsprechung anerkannt.

#### **52**

5. Die Beigeladene beantragt, den Antrag abzulehnen, hilfsweise die aufschiebende Wirkung nur teilweise für die Aufnahme des Linienbetriebs der Straßenbahn anzuordnen und den Antrag im Übrigen abzulehnen. Weiter beantragt sie hilfsweise, das Verfahren nach § 4 Abs. 1b Satz 2 UmwRG bis zur Heilung von eventuellen Verfahrensfehlern auszusetzen.

#### **53**

Der Antrag sei unbegründet. Im Rahmen der Interessenabwägung sei zu berücksichtigen, dass die Verletzung von Verfahrensvorschriften und materiellen Rechtsvorschriften nach § 4 Abs. 1b Satz 1 und § 7 Abs. 5 UmwRG nur dann zur Aufhebung der Entscheidung führen könne, wenn sie nicht durch Entscheidungsergänzung oder ergänzendes Verfahren behoben werden könne. Sollten eine Entscheidungsergänzung oder ein ergänzendes Verfahren erforderlich sein, sei angesichts der Bauzeit bis Ende 2021 damit zu rechnen, dass die Heilung bis zur Aufnahme des Straßenbahnbetriebs erfolgt sein werde. Das Interesse des Antragstellers, auch die Durchführung von Bauarbeiten zu verhindern, trete somit hinter dem öffentlichen Interesse am Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs zurück; er habe insoweit auch keine Belastungen geltend gemacht. Die aufschiebende Wirkung sei jedenfalls nicht insgesamt anzuordnen, sondern allenfalls im Hinblick auf die Aufnahme des Linienbetriebs der Straßenbahn.

#### **54**

Die Planrechtfertigung ergebe sich aus der Zielsetzung des § 8 Abs. 3 PBefG i.V.m. dem Nahverkehrsplan Augsburg 2015plus. Die Verlängerung der Linie 3 nach Königsbrunn sei in dessen Ausführungsnetz aufgenommen worden. Darüber hinaus seien die weiteren fachplanerischen Zielsetzungen des BayÖPNVG zu berücksichtigen (Art. 2 Abs. 1 Satz 2, Art. 2 Abs. 3, Art. 4 Abs. 2, Art. 4 Abs. 3 Satz 2 und 3, Art. 4 Abs. 4 BayÖPNVG), die im Planfeststellungsbeschluss umgesetzt würden. Der öffentliche Nahverkehr in Königsbrunn bestehe bislang ausschließlich aus Busbedienung; die Stadt erhalte durch die Verlängerung der Linie 3 erstmals einen direkten Anschluss an den Schienenverkehr. Damit seien der Augsburger Hauptbahnhof und der K1.platz in der Augsburger Innenstadt sowie Universität, Hochschule, Schulen etc. umsteigefrei erreichbar. Nach der Rechtsprechung genüge es für die Erforderlichkeit der Verlängerung einer Straßenbahn im Sinne der Planrechtfertigung bereits, dass die Notwendigkeit des Umsteigens von einer Straßenbahnlinie eine Busverbindung entfalle. Das Vorhaben sei auch realisierbar, weil die Finanzierung nicht ausgeschlossen sei. Es werde kein ÖPNV-Überangebot geschaffen, da nach dem Nahverkehrsplan Augsburg 2015plus die Schnellbuslinie 740 nach der Umsetzung eingestellt und andere Buslinien dem neuen Angebot angepasst werden sollten. Eine Taktnachverdichtung von Buskapazitäten stünde im Widerspruch zu den fachplanerischen Zielsetzungen, insbesondere dem Nahverkehrsplan und Art. 2 Abs. 3

BayÖPNVG. Der Vortrag des Antragstellers zur Wirtschaftlichkeit genüge nicht den Anforderungen an eine hinreichend substantiierte Begründung eines Antrags nach § 80 Abs. 5 VwGO i.V.m. § 29 Abs. 6 Satz 3 PBefG. Mangels drittschützender Wirkung von kommunalen Haushaltsgrundsätzen könne der Antragsteller nicht geltend machen, dass das Vorhaben den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nicht entspreche. Die Frage der Trassenführung sei im Rahmen der Planrechtfertigung unerheblich.

#### **55**

Es liege kein Verstoß gegen § 41 Abs. 1 BImSchG vor. Aus § 41 BImSchG könne allenfalls ein Anspruch auf aktiven Lärmschutz folgen, jedoch nicht auf Verlegung der Trasse. Aktive Lärmschutzmaßnahmen habe der Antragsteller allerdings nicht beantragt.

#### **56**

Die DIN 18005, auf die sich der Antragsteller berufe, enthalte Hinweise an Gemeinden, Städteplaner, Architekten und Bauaufsichtsbehörden zur Berücksichtigung des Schallschutzes bei der städtebaulichen Planung. Sie gelte aber nicht in Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren wie hier.

#### **57**

Auf den Bau von Schienenwegen sei vielmehr nach § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV diese Verordnung anwendbar. Deren Grenzwerte seien hier eingehalten; dabei sei zu Recht der Schienenbonus berücksichtigt worden. Selbst wenn der Schienenbonus nicht angewendet werden könnte, seien die Grenzwerte der 16. BImSchV nur um 1 dB(A) überschritten. Damit könne der Antragsteller nicht die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, sondern allenfalls eine Planergänzung im Hinblick auf zusätzlichen aktiven oder passiven Schallschutz verlangen.

#### **58**

Hinsichtlich des Themas Verkehrssicherheit bestehe kein durchgreifender Abwägungsfehler. Beim Überqueren der Trasse bestehende Gefahren seien durch ein Sicherheitskonzept so weit wie möglich berücksichtigt worden. Soweit der Antragsteller auf Sicherheitsbedenken seitens der technischen Aufsichtsbehörde verweise, übersehe er, dass diese den Streckenabschnitt in Haunstetten betreffen.

#### **59**

Die Planung verstoße auch nicht gegen bauplanungsrechtliche Vorschriften, insbesondere nicht gegen § 34 Abs. 2 BauGB. Das Planfeststellungsverfahren betreffe ein Vorhaben von überörtlicher Bedeutung i.S.v. § 38 Satz 1 BauGB, so dass sich die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit nicht unmittelbar nach §§ 29 bis 37 BauGB richte. Nach der früheren Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu § 38 Satz 2 BauGB a.F. sei eine Überörtlichkeit regelmäßig angenommen worden, wenn ein Vorhaben das Gebiet zumindest zweier Gemeinden tatsächlich berühre. Nach der jüngeren Rechtsprechung werde im Rahmen einer typisierenden Betrachtungsweise auf einen gemeindeübergreifenden Koordinierungsbedarf abgestellt; dabei bleibe die tatsächliche Betroffenheit der Gebiete von mindestens zwei Gemeinden ein gewichtiges Indiz für die Überörtlichkeit. Das Vorhaben berühre hier die Planungshoheit mehrerer Gemeinden und besitze auch einen gemeindeübergreifenden Koordinierungsbedarf, da es weder die Stadt Augsburg noch die Stadt Königsbrunn allein umsetzen könnten. Das Vorhaben könne nicht in zwei unabhängige Vorhaben aufgeteilt werden. Durch die Umsetzung werde auch Entwicklung der Stadt Königsbrunn als Mittelzentrum i.S.d. Landesentwicklungsplans gefördert.

#### **60**

Unabhängig von der Frage der Anwendbarkeit des § 38 Satz 1 BauGB seien die Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. ... der Stadt Königsbrunn ohnehin berücksichtigt worden. Das Vorhaben sei nach § 30 Abs. 1 BauGB bauplanerisch zulässig, da die planfestgestellte Trasse auf Flächen verlaufe, die im Bebauungsplan als Verkehrsfläche i.S.v. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB festgesetzt worden seien. Der Bebauungsplan verstoße nicht gegen § 50 BImSchG. Eine Berücksichtigung des Trennungsgebots bei der Bauleitplanung setze voraus, dass der Umfang der schädlichen Umwelteinwirkungen in diesem Zeitpunkt hinreichend konkret ermittelt werden könne. Dies sei hier nicht der Fall gewesen. Die Satzung enthalte den Hinweis, dass bei Verwirklichung des öffentlichen Nahverkehrsmittels entlang der Trasse zwischen S.weg und K1.allee voraussichtlich aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden erforderlich werden würden. Es sei anerkannt, dass planerische Konflikte auf nachgelagerte Verwaltungsverfahren verlagert werden könnten. Das Gebot der Konfliktbewältigung sei erst dann verletzt, wenn das durch die Planung hervorgerufene Problem zu Lasten des Betroffenen ungelöst bliebe und diesem ein unzumutbares Opfer abverlangt würde. Das

Trennungsgebot stelle eine Abwägungsdirektive dar. Selbst im Falle eines Verstoßes des Bebauungsplanes gegen das Trennungsgebot wäre ein solcher hier unbeachtlich geworden, wenn er nicht innerhalb von sieben Jahren nach der Bekanntmachung des Bebauungsplans schriftlich und unter Darlegung der Gründe gerügt worden wäre. Es sei nicht vorgetragen, dass dies hier der Fall sei.

#### **61**

Der Variantenprüfung mangle es nicht an einer Prüfung der Verlängerung der Linie 2 nach Königsbrunn als Alternative. Im Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Augsburg 2015plus sei die Festlegung getroffen worden, dass die Linie 3 und nicht die Linie 2 bis nach Königsbrunn Zentrum zu verlängern sei. Dies sei für den Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde bindend. Im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses sei daher nur zu prüfen gewesen, welche Trassenalternativen für die Verlängerung der Linie 3 ernsthaft in Betracht kämen. Soweit der Antragsteller meine, der Vorhabenträger dürfe sich nicht im Nahverkehrsplan auf eine bestimmte Linienführung festlegen, verkenne er, dass der Nahverkehrsplan nicht vom Vorhabenträger, sondern von den Aufgabenträgern zu erstellen sei.

#### **62**

Dem Vortrag des Antragstellers zur Möglichkeit der Verlängerung der Linie 3 über die „alte B 17“ mangle es an einer Darlegung, wie die von ihm gewünschte Trasse genau verlaufen solle. Der Antragsteller habe nicht dargelegt, wie die Straßenbahn von der derzeitigen Endhaltestelle in Haunstetten-West die „alte B 17“ und von dort aus den Zentralen Omnibusbahnhof Königsbrunn als neue Endhaltestelle erreichen könne. Theoretisch denkbar seien hier nur zwei Ost-West-Verbindungen, nämlich über die Inninger oder die A2. Straße, die jedoch beide mit verschiedenen, im Einzelnen beschriebenen Schwierigkeiten verbunden seien. Gegen die Trassenführung über die I. Straße spreche auch, dass bei Verlängerung der Linie 2 bis zur Stadtgrenze Augsburg/Königsbrunn dieselbe Trasse verwendet werden müsse, so dass es zu einer Überserschließung komme. Auch würde bei der Trassenführung über die I. Straße das geplante Neubaugebiet Haunstetten-Südwest von der Trasse nicht erschlossen. Daher sei es rechtlich nicht zu beanstanden, dass die Beigeladene diese Möglichkeiten nicht im Rahmen der Variantenuntersuchung habe genauer prüfen lassen.

#### **63**

Der Antragsteller könne sich nicht auf einen nach § 4 Abs. 1 Satz 1 UmwRG beachtlichen Verfahrensfehler berufen. Vom Antragsteller behauptete inhaltliche Mängel der Umweltverträglichkeitsprüfung seien keine Verfahrensfehler. Ein Verstoß gegen die §§ 11, 12 UVPG a.F. liege nicht vor. Die Planfeststellungsbehörde habe gerade eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG a.F. erstellt. In dem Abstellen auf die geltenden Immissionsgrenzwerte liege auch kein Verstoß gegen geltendes Recht.

#### **64**

Auch liege kein Verfahrensfehler in Form einer fehlerhaften Information der Öffentlichkeit in Bezug auf das anzuwendende Recht vor. Nach § 74 Abs. 2 Nr. 1 UVPG sei vorliegend die Umweltverträglichkeitsprüfung nach der vor dem 16. Mai 2017 geltenden Fassung des UVPG zu Ende zu führen gewesen, da das Verfahren zur Unterrichtung über voraussichtlich beizubringende Unterlagen in der bis dahin geltenden Fassung des § 5 Abs. 1 UVPG a.F. mit Termin vom 8. März 2016 und damit vor dem 16. Mai 2017 eingeleitet worden sei. Es sei unschädlich, dass die Planfeststellungsbehörde auf S. 38 des Planfeststellungsbeschlusses auf die §§ 18 - 22 UVPG in der aktuellen Fassung verweise. Die Anforderungen seien grundsätzlich deckungsgleich mit denen der alten Fassung und stellten im Zweifelsfall strengere Anforderungen als der bisherige § 9 UVPG a.F. Soweit der Antragsteller vorbringe, dass ihm § 21 Abs. 2 UVPG eine Äußerungsfrist von mehr als zwei Wochen einräume, die nach § 21 Abs. 3 UVPG auf bis zu drei Monate verlängerbar sei, verkenne er, dass diese Regelung bereits in § 9 Abs. 1c und Abs. 1d UVPG a.F. enthalten gewesen sei.

#### **65**

Die Bekanntmachung vom 23. Februar 2018 sei zwar mit Blick auf § 21 Abs. 2 UVPG fehlerhaft gewesen, soweit dort ausgeführt worden sei, dass Einwendungen spätestens zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist erhoben werden müssten. Falsch sei wegen § 7 Abs. 4 UmwRG auch der Hinweis gewesen, dass mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhten, ausgeschlossen seien. Diese Mängel seien in ihrer Art und Schwere aber nicht damit vergleichbar, die Umweltverträglichkeitsprüfung oder die Öffentlichkeitsbeteiligung überhaupt nicht durchzuführen. Im Übrigen habe die Planfeststellungsbehörde alle Stellungnahmen, auch die nach

Fristablauf eingegangenen, behandelt. Es gelte § 4 Abs. 1a UmwRG i.V.m. § 46 VwVfG. Ein fehlerhafter Hinweis auf die Präklusion in der Bekanntmachung der Tektur vom 8. März 2019 sei ebenso unbeachtlich.

#### **66**

Es sei weiter unbeachtlich, dass eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung unterblieben sei. Nach § 4 Abs. 1 UmwRG könne eine Aufhebung von Entscheidungen nur dann verlangt werden, wenn die Vorschriften über die Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 18 UVPG oder nach § 10 BImSchG verletzt seien, nicht aber andere Vorschriften über die Öffentlichkeitsbeteiligung.

#### **67**

Die weiteren Ausführungen der Beigeladenen entsprechen im Wesentlichen denjenigen des Antragsgegners.

#### **68**

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Gerichts- und die vorgelegten Behördenakten verwiesen.

#### **II.**

#### **69**

Der Antrag bleibt ohne Erfolg.

#### **70**

Nach § 80a Abs. 3, § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann das Gericht der Hauptsache die aufschiebende Wirkung der Klage des Antragstellers anordnen, der gemäß § 29 Abs. 6 Satz 2 PBefG keine aufschiebende Wirkung zukommt. Das Gericht hat dabei eine eigene Ermessensentscheidung zu treffen, bei der eine Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse des Antragsgegners und der Beigeladenen an der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses auf der einen Seite und dem Interesse des Antragstellers an dessen Aussetzung auf der anderen Seite anzustellen ist. Maßgebend für diese Abwägung sind im Regelfall die Erfolgsaussichten des eingelegten Rechtsbehelfs. Ist der angefochtene Planfeststellungsbeschluss nach der im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes regelmäßig gebotenen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage voraussichtlich rechtmäßig und verletzt den Antragsteller nicht in subjektiven Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO), kann ein schutzwürdiges Interesse des Antragstellers an der Anordnung der aufschiebenden Wirkung seines Rechtsbehelfs in der Regel nicht anerkannt werden. Erweist sich die Klage dagegen als voraussichtlich erfolgreich, ist dem Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung in der Regel stattzugeben. Sofern die Erfolgsaussichten des Hauptsacherechtsbehelfs offen erscheinen, sind die betroffenen Interessen gegeneinander abzuwägen. Der Entscheidung des Gesetzgebers, dass dem Rechtsbehelf keine aufschiebende Wirkung zukommt, ist dabei erhebliches Gewicht beizumessen (vgl. BVerwG, B.v. 14.4.2005 - 4 VR 1005.04 - juris Rn. 11; B.v. 6.3.2014 - 9 VR 1.14 - juris Rn. 7).

#### **71**

Für die Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses gelten hier folgende Maßgaben:

#### **72**

Mit Blick auf das Verfahren zum Zustandekommen des Planfeststellungsbeschlusses kann sich der Antragsteller nach Maßgabe des § 4 UmwRG auf von ihm behauptete Verfahrensfehler berufen. In materiell-rechtlicher Hinsicht hat er als nicht enteignungsbetroffener Dritter (§ 30 PBefG) keinen Anspruch auf eine umfassende objektiv-rechtliche Planüberprüfung. Er ist darauf beschränkt, sich auf die Verletzung drittschützender Rechte zu berufen, insbesondere auf das Fehlen der Planrechtfertigung (BVerwG, U.v. 9.11.2006 - 4 A 2001.06 - NVwZ 2007, 445/447), auf einen Verstoß gegen ihn in seinen Rechten schützende Planungsleitsätze (VGH BW, U.v. 12.12.2017 - 5 S 2449.14 - juris Rn. 26) oder auf eine Verletzung des Abwägungsgebots (§ 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG) im Hinblick auf seine eigenen Belange (BVerwG, B.v. 23.1.2009 - 9 VR 1.09 - juris Rn. 4; BayVGH, U.v. 20.5.2014 - 22 A 12.40062 - juris Rn. 25).

#### **73**

Im vorliegenden Fall leidet der Planfeststellungsbeschluss nach der im Eilverfahren gebotenen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage nicht an einem zu seiner Aufhebung oder zur Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit führenden Rechtsfehler, auf den sich der Antragsteller berufen könnte, so dass die Klage voraussichtlich keinen Erfolg haben wird. Verfahrensfehler liegen nicht vor (1.). Die Planrechtfertigung ist gegeben (2.). Der Planfeststellungsbeschluss verstößt nicht gegen § 34 Abs. 2 BauGB (3.) und ebenso wenig gegen § 41 BImSchG und die Vorschriften der 16.

BImSchV (4.). Auch leidet der Planfeststellungsbeschluss nicht an Abwägungsmängeln in Bezug auf Belange des Antragstellers, die die Entscheidung für die planfestgestellte Trasse als Ganzes in Frage stellen würden (5.). Eine Rechtsbeeinträchtigung bereits durch die Baumaßnahmen ist nicht hinreichend dargelegt (6.).

#### **74**

1. Der streitgegenständliche Planfeststellungsbeschluss leidet nicht an Verfahrensfehlern. Eine Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses nach § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 oder Nr. 1 oder nach § 4 Abs. 1a UmwRG jeweils i.V.m. § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 UmwRG kommt daher nicht in Betracht, ebenso wenig die Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit.

#### **75**

1.1 Die Rüge des Antragstellers, die Regierung von Schwaben habe sich nicht klar dazu geäußert, welche Fassung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Verfahren zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zur Anwendung gekommen sei und aus welcher Rechtsgrundlage sich seine Rechte ableiteten, lässt für sich betrachtet keinen Verfahrensfehler erkennen. Eine konkrete Verletzung von dem Antragsteller zustehenden Verfahrensrechten wird damit nicht geltend gemacht. Der Antragsteller kann sich insoweit nicht abstrakt auf eine Verletzung des Grundsatzes der Rechtssicherheit berufen.

#### **76**

Gleiches gilt, soweit der Antragsteller eine Fehlerhaftigkeit des Verfahrens zur Beteiligung der Öffentlichkeit darin sieht, dass die Regierung in sich nicht schlüssige Angaben zu den anwendbaren Vorschriften des UVPG und des BayVwVfG gemacht habe. Auch insoweit hat er die Verletzung eines konkreten Verfahrensrechts nicht dargelegt.

#### **77**

1.2 Soweit die Regierung mit Bekanntmachung vom 23. März 2018, mit der die Bekanntmachung vom 23. Februar 2018 geändert wurde, eine Frist für die Erhebung von Einwendungen gegen den mit Antrag vom 31. Januar 2018 eingereichten Plan von einem Monat nach dem Ende der Auslegungsfrist festlegte und eine vom Antragsteller erbetene Verlängerung dieser Frist auf drei Monate ablehnte, liegt darin kein Verfahrensfehler, der dem Antrag zum Erfolg verhelfen könnte.

#### **78**

Auf das Planfeststellungsverfahren fand hier gemäß § 74 Abs. 2 Nr. 1 UVPG das UVPG in der vor dem 16. Mai 2017 geltenden Fassung (im Folgenden: UVPG a.F.) Anwendung, weil vor diesem Zeitpunkt das Verfahren zur Unterrichtung über voraussichtlich beizubringende Unterlagen in der bis dahin geltenden Fassung des § 5 Abs. 1 UVPG a.F. eingeleitet worden war.

#### **79**

Die Beigeladene als Vorhabenträgerin hatte im vorliegenden Verfahren auf die Durchführung einer Vorprüfung zur Umweltverträglichkeit verzichtet, da sie bereits zu Beginn der Planung von der Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsstudie ausgegangen war (vgl. Zuleitungsschreiben zum Antrag der Beigeladenen auf Planfeststellung vom 31.1.2018). Die Regierung von Schwaben als zuständige Planfeststellungsbehörde unterrichtete die Beigeladene als Vorhabenträgerin in einem Termin am 8. März 2016 über Inhalt und Umfang der voraussichtlich beizubringenden Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens (vgl. Zuleitungsschreiben zum Antrag der Beigeladenen auf Planfeststellung vom 31.1.2018). Damit war das Verfahren nach § 5 Abs. 1 UVPG a.F. jedenfalls eingeleitet.

#### **80**

Die Frist für die Erhebung von Einwendungen gegen die Planunterlagen richtete sich daher nach § 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG a.F. i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG; sie betrug danach zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist. Die Absätze 1c und 1d des § 9 UVPG in der bis zum 28. Juli 2017 geltenden Fassung des Gesetzes (s. zur darauffolgenden Fassung Gesetz vom 20.7.2017, BGBl. I S. 2808) kamen hier nicht zur Anwendung, da diese vor dem 16. Mai 2017, dem in § 74 Abs. 2 Nr. 1 UVPG vorgesehenen Stichtag, noch nicht in Kraft getreten waren; sie galten erst ab dem 2. Juni 2017 (s. Gesetz vom 29.5.2017, BGBl. I S. 1298). Dass die Regierung von Schwaben insoweit offenbar von der Anwendbarkeit des § 21 Abs. 2 UVPG ausging und daher die Auslegungsfrist durch Änderungsbekanntmachung auf einen Monat festsetzte, begünstigte die Einwendungsführer über das anzuwendende Recht hinaus, belastete sie aber nicht. Ein Verfahrensfehler, der vom Antragsteller erfolgreich gerügt werden könnte, liegt darin nicht.

## 81

Weiterhin ist kein Verfahrensfehler darin zu sehen, dass die Regierung von Schwaben entgegen der mit Schreiben vom 19. und 25. April 2018 vorgetragenen Bitte des Antragstellers die Einwendungsfrist nicht auf drei Monate verlängerte. Dies folgt schon daraus, dass § 21 Abs. 3 UVPG, der die Verlängerungsmöglichkeit vorsieht, hier nach § 74 Abs. 2 Nr. 1 UVPG gar nicht anwendbar war. Daraus dass die Regierung offenbar von der Anwendbarkeit des § 21 Abs. 3 UVPG ausging, ergibt sich nichts Anderes. Eine im Verfahren geäußerte unzutreffende Rechtsauffassung der Behörde ändert nicht die materielle Rechtslage und macht den Planfeststellungsbeschluss nicht rechtswidrig.

## 82

1.3 Entgegen dem Vortrag des Antragstellers waren die Bekanntmachungen zur Auslegung der Planunterlagen nicht deshalb fehlerhaft, weil ein Hinweis auf den Wegfall der materiellen Präklusion gefehlt hätte.

## 83

In den Bekanntmachungen zur Auslegung der Planunterlagen und zur Tektur war hier nach § 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG a.F. i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 4 BayVwVfG darauf hinzuweisen, dass mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen sind, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen (s. auch § 29 Abs. 4 Satz 2 PBefG zum Ausschluss von Einwendungen, die nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben werden). Diesen Hinweis enthielten die Bekanntmachungen auch. Der gesetzlich vorgesehene Hinweis steht auch nicht in Widerspruch zu dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 15. Oktober 2015 (C-137.14 - juris Rn. 75 ff.), wonach die Präklusion von Einwendungen im gerichtlichen Verfahren mit Art. 11 der Richtlinie 2011/92 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten unvereinbar ist. Die Entscheidung betrifft nicht das verwaltungsbehördliche Verfahren; für dieses gelten weiterhin Art. 73 Abs. 4 Sätze 3 und 4 BayVwVfG (vgl. Neumann/Külpmann in Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 9. Aufl. 2018, § 73 Rn. 88c, 89). Dass die Präklusionsvorschriften im gerichtlichen Verfahren bei UVPpflichtigen Projekten infolge der zitierten Rechtsprechung des EuGH nicht mehr zur Anwendung kommen (vgl. § 7 Abs. 4 UmwRG), ist davon unabhängig. Ein Hinweis auf § 7 Abs. 4 UmwRG in der Bekanntmachung zur Auslegung von Planunterlagen ist gesetzlich nicht vorgesehen. Auch sonst ist nicht dargelegt und nicht ersichtlich, woraus sich eine Verpflichtung dazu ergeben sollte.

## 84

1.4 Ein Verfahrensfehler liegt auch nicht darin, dass die ausgelegten Planunterlagen keine Angaben zu einer möglichen Taktverdichtung enthielten. Eine Taktverdichtung war zu keinem Zeitpunkt Gegenstand der Planung und ist daher auch nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Eine Auslegung von Unterlagen hierzu war daher rechtlich nicht geboten, weder im Rahmen der Auslegung der ursprünglichen Planunterlagen noch derjenigen nach der Tektur. Dass mit der ergänzenden schalltechnischen Untersuchung vom 14. Februar 2019 die Lärmbelastung im Fall einer Taktverdichtung berechnet wurde, hatte allein den Grund, dass von einigen Einwendungsführern die Befürchtung geäußert worden war, eine Taktverdichtung würde zu einer erheblichen Verschlechterung der Lärmsituation führen. Dadurch wurde eine Taktverdichtung aber nicht Bestandteil des Verfahrens (s. auch Planfeststellungsbeschluss S. 62). Daher ist es auch nicht verfahrensfehlerhaft, soweit Auswirkungen einer Taktverdichtung im Erörterungstermin am 15. November 2018 besprochen wurden.

## 85

1.5 Mit Blick auf den Erörterungstermin vom 2. Juli 2019 hat der Antragsteller eine Verletzung von Verfahrensvorschriften nicht dargelegt. Die Regierung von Schwaben war nicht verpflichtet, ihm zu einem bestimmten Termin vor dem Erörterungstermin die Stellungnahme der Beigeladenen zu seinen Einwendungen hinsichtlich der durch Tektur vom 20. Februar 2019 ins Verfahren eingebrachten Planänderungen zur Verfügung zu stellen. Die Regierung war lediglich verpflichtet, fristgerecht eingegangene Einwendungen im Erörterungstermin zu erörtern (§ 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG a.F. i.V.m. Art. 73 Abs. 6 Satz 1 BayVwVfG). Dass sie dem nicht nachgekommen wäre, ist weder vorgetragen noch ersichtlich.

## 86

1.6 Auch mit der Rüge, dass keine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach Art. 25 Abs. 3 BayVwVfG stattgefunden habe, bei der alle Planungsoptionen noch offen gewesen seien, ist kein Verfahrensfehler dargetan. Bei der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach Art. 25 Abs. 3 BayVwVfG handelt es sich nicht um

einen Verfahrensschritt innerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Eventuelle diesbezügliche Mängel können daher von vornherein den Planfeststellungsbeschluss nicht rechtswidrig machen (vgl. Neumann/Külpmann in Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 9. Aufl. 2018, § 73 Rn. 2b; Kallerhoff/Fellenberg ebda., § 25 Rn. 70f.).

## 87

Soweit der Antragsteller darüber hinaus rügt, dass die Öffentlichkeit nicht in einem Zeitpunkt an der Planung beteiligt worden sei, in dem alle Planungsoptionen noch offen gewesen seien, ist dies so, wie er offenbar meint, im Planfeststellungsverfahren nicht vorgesehen, auch nicht nach dem UVPG. Dieses bestimmt in der hier anwendbaren Fassung, dass die zuständige Behörde die Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens zu beteiligen hat (§ 9 Abs. 1 Satz 1 UVPG a.F.; ähnlich § 18 Abs. 1 Satz 1 UVPG). Mit dem Vorhaben ist dasjenige Vorhaben gemeint, für das nach § 3 Abs. 1 UVPG a.F. eine UVP-Pflicht besteht (vgl. Hofmann in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand: Juni 2019, § 9 UVPG Rn. 3). Schon daraus ergibt sich, dass sich die Öffentlichkeitsbeteiligung nach dem UVPG als Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens immer nur auf ein bestimmtes, in seiner Planung weitgehend konkretisiertes Vorhaben beziehen kann, wie es auch hier war, nämlich die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 von Augsburg nach Königsbrunn auf einer bestimmten Trasse. Soweit der Antragsteller sich darauf bezieht, dass eine Öffentlichkeitsbeteiligung stattfinden müsse, wenn „alle Optionen noch offen seien“, ist damit nicht dargelegt, welche Optionen gemeint sind. Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens zur Verlängerung einer Straßenbahntrasse und damit auch der damit verbundenen Öffentlichkeitsbeteiligung kann jedenfalls nicht die dem Planfeststellungsverfahren vorgelagerte allgemeine Frage sein, auf welche Weise der öffentliche Nahverkehr an einem bestimmten Ort am besten gestärkt werden kann.

## 88

1.7 Das Akteneinsichtsrecht des Antragstellers wurde nicht verletzt; auf eventuelle Ansprüche nach dem Bayerischen Umweltinformationsgesetz kommt es für die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses nicht an.

## 89

1.7.1 Das Recht auf Akteneinsicht richtet sich im Planfeststellungsverfahren nach Art. 72 Abs. 1 Hs. 2 BayVwVfG. Danach ist Art. 29 BayVwVfG mit der Maßgabe anzuwenden, dass Akteneinsicht nach pflichtgemäßem Ermessen zu gewähren ist. Dass die Regierung von Schwaben bei der Anwendung des Art. 72 Abs. 1 Hs. 2 i.V.m. Art. 29 BayVwVfG ermessensfehlerhaft gehandelt hätte, indem sie dem Antragsteller Unterlagen nicht in digitaler Form übersandte, sondern Einsicht in ihren Räumlichkeiten anbot, ist nicht erkennbar. Nach Art. 29 Abs. 3 Satz 1 BayVwVfG erfolgt die Akteneinsicht grundsätzlich bei der Behörde, die die Akten führt. Nach Art. 29 Abs. 3 Satz 2 BayVwVfG sind davon zwar Ausnahmen möglich, über die die Behörde nach pflichtgemäßem Ermessen entscheidet; ein Anspruch auf digitale Übersendung von Unterlagen folgt daraus aber nicht. Für eine Ermessensreduzierung auf Null ist hier nichts erkennbar. Ein Anspruch auf digitale Zurverfügungstellung von Unterlagen ergibt sich auch nicht aus Art. 6 Abs. 1 BayEGovG, wie der Antragsteller meint, und im Übrigen auch nicht aus der Regelung zur elektronischen Aktenführung in Art. 7 Abs. 1 BayEGovG. Das Bayerische E-Government-Gesetz trifft keine eigenen Regelungen zur Akteneinsicht, sondern setzt die bestehenden Akteneinsichtsrechte voraus (vgl. die Gesetzesbegründung zu Art. 7 BayEGovG, LT-Drs. 17/7537, S. 37). Anderes ergibt sich für den Antragsteller auch nicht mittelbar aus der in Art. 6 Abs. 1 BayEGovG enthaltenen Verpflichtung, ein Verwaltungsverfahren auf Verlangen eines Beteiligten ihm gegenüber elektronisch durchzuführen, soweit dies wirtschaftlich und zweckmäßig ist. Unabhängig von der Frage, ob es sich beim Antragsteller insoweit um einen Beteiligten des Verwaltungsverfahrens im Sinne der Norm handelt - was bei Anwendung des Art. 13 Abs. 1 BayVwVfG nicht der Fall wäre - hat der Antragsteller ein Verlangen auf elektronische Verfahrensdurchführung weder geäußert noch ist nach der gebotenen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage erkennbar, dass die Voraussetzungen der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit hier mit Blick auf einen einzelnen Einwendungsführer im Planfeststellungsverfahren erfüllt gewesen wären.

## 90

Anders als der Antragsteller meint, folgt aus dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung weder in der hier anwendbaren vor dem 16. Mai 2017 geltenden Fassung noch in der aktuell geltenden Fassung ein Akteneinsichtsrecht; das Gesetz enthält lediglich Vorschriften zur Auslegung von Unterlagen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung. Diese sehen entgegen der Auffassung des Antragstellers eine Auslegung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange nicht vor, denn Gegenstand der Auslegung sind nach § 9

Abs. 1b Satz 1 Nr. 2 UVPG a.F. die entscheidungserheblichen Berichte und Empfehlungen betreffend das Vorhaben, die der zuständigen Behörde zum Zeitpunkt des Beginns des Beteiligungsverfahrens vorgelegen haben (ähnlich § 19 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG). Zum Zeitpunkt des Beginns des Beteiligungsverfahrens lagen aber die Stellungnahmen der Behörden der Anhörungsbehörde noch nicht vor, da diese ja gerade erst im Verfahren der Behördenbeteiligung eingeholt wurden. Da Art. 29 BayVwVfG und die Vorschriften des UVPG über die Öffentlichkeitsbeteiligung Unterschiedliches regeln, war es rechtlich gar nicht geboten, dass die Akteneinsicht in die Unterlagen den Anforderungen des UVPG in der hier anwendbaren Fassung zu entsprechen hätte.

## 91

1.7.2 Ob und inwieweit dem Antragsteller Informationsansprüche nach dem Bayerischen Umweltinformationsgesetz zugestanden hätten, ist für die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses ohne Bedeutung. Denn durch das Recht auf freien Zugang zu Umweltinformationen wird kein zusätzliches Verfahrensrecht im Planfeststellungsverfahren vermittelt; die Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses könnte insoweit nur aus einer Verletzung der Verfahrensrechte zur Beteiligung der Öffentlichkeit (§ 9 UVPG a.F. i.V.m. Art. 73 Abs. 3 BayVwVfG) oder zur Akteneinsicht (Art. 72 Abs. 1 Halbs. 2 i.V.m. Art. 29 BayVwVfG) hergeleitet werden (vgl. BVerwG, B.v. 12.6.2007 - 7 VR 1.07 - juris Rn. 13; Neumann/Külpmann in Stelkens/Bonk/ Sachs, VwVfG, 9. Aufl. 2018, § 72 Rn. 98).

## 92

1.8 Auch die Rügen des Antragstellers zum Inhalt der Rechtsmittelbelehrung des Planfeststellungsbeschlusses stellen dessen Rechtmäßigkeit nicht in Frage. Das ergibt sich schon daraus, dass die Rechtsbehelfsbelehrung nicht Teil des Verwaltungsakts ist, so dass sie diesen auch bei gänzlichem Fehlen oder unzutreffenden Inhalten nicht rechtswidrig macht (vgl. Stelkens in Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 9. Aufl. 2018, § 37 Rn. 163).

## 93

Im Übrigen ist gesetzlich nicht vorgesehen, dass die Rechtsmittelbelehrung einen Hinweis auf § 7 Abs. 4 UmwRG enthalten müsste. Auch ergeben sich aus den anwendbaren gesetzlichen Regelungen keine Hinweise darauf, dass die Rechtsbehelfsbelehrung über die Frist zur Einlegung des Rechtsbehelfs hinaus auch Angaben zur Klagebegründungsfrist enthalten müsste. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist nach § 58 VwGO über die Klagebegründungsfrist nach § 6 UmwRG nicht zu belehren, weil diese - anders als eine Berufungs- oder Revisionsbegründungsfrist - nicht mit der Zustellung der angefochtenen Entscheidung in Gang gesetzt wird, sondern als selbständige Frist ab Klageerhebung läuft (vgl. BVerwG, U.v. 27.11.2018 - 9 A 8.17 - juris Rn. 15).

## 94

1.9 Schließlich hat der Antragsteller keine sonstigen Mängel der Umweltverträglichkeitsprüfung, insbesondere nicht der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG a.F.), ihrer Bewertung oder der Berücksichtigung der Bewertung bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens (§ 12 UVPG a.F.), dargetan, die einen Verfahrensfehler nach § 4 Abs. 1 oder Abs. 1a jeweils i.V.m. Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 UmwRG darstellen würden.

## 95

1.9.1 Soweit der Antragsteller eine unzutreffende Ermittlung und Bewertung von Immissionen, auch durch die schalltechnische Untersuchung, Mängel des Erschütterungsgutachtens sowie eine unzureichende Prüfung der Verkehrssicherheit im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung rügt, handelt es sich um allein dem materiellen Recht zuzuordnende Fragestellungen, die von § 4 UmwRG nicht erfasst werden. Nicht zum Verfahren im Sinne des § 4 UmwRG gehört nämlich nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts der durch materiell-rechtliche Vorgaben gesteuerte Prozess der Willens- und Entscheidungsbildung, der sich - namentlich im Fachplanungsrecht - regelmäßig auf der Grundlage von Fachgutachten vollzieht (BVerwG, U.v. 28.11.2017 - 7 A 17.12 - juris Rn. 29).

## 96

Gleiches gilt für die behauptete mangelnde Berücksichtigung der Bewertung der Umweltauswirkungen bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens. Soweit der Antragsteller hier Verstöße gegen Planungsleitsätze und Abwägungsmängel sieht, können diese nicht als Verfahrensfehler nach § 4 UmwRG gerügt werden.

**97**

1.9.2 Soweit der Antragsteller verfahrensrechtliche Mängel der Umweltverträglichkeitsprüfung darin sieht, dass Behördenstellungnahmen und Stellungnahmen der betroffenen Öffentlichkeit in der Darstellung der Umweltauswirkungen nicht wiedergegeben und berücksichtigt, die Herkunft der jeweiligen Informationen nicht angegeben und die Bewertung der Umweltauswirkungen bei der Entscheidung über das Vorhaben nicht hinreichend berücksichtigt worden seien, sind (absolute) Verfahrensfehler nach § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 UmwRG nicht erkennbar.

**98**

Dem Vortrag des Antragstellers fehlt es schon an der notwendigen Substantiierung, weil er nicht darlegt, welche Stellungnahme welcher Behörde oder der betroffenen Öffentlichkeit zu welchem Gesichtspunkt aus seiner Sicht in der Darstellung der Umweltauswirkungen hätte aufgegriffen und bei der Entscheidung über das Vorhaben berücksichtigt werden müssen. Soweit der Antragsteller behauptet, er kenne die Äußerungen der zuständigen Behörden nicht, ist dem entgegenzuhalten, dass er nach Art. 72 Abs. 1 Hs. 2 i.V.m. Art. 29 BayVwVfG Akteneinsicht hätte beantragen können, um sich die notwendigen Kenntnisse für eine Substantiierung seines Vortrags zu verschaffen.

**99**

Darüber hinaus verlangt § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 Buchst. b) UmwRG als eine von drei Voraussetzungen, die kumulativ vorliegen müssen, dass der geltend gemachte Verfahrensfehler seiner Art und Schwere nach einem Verfahrensfehler nach § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 oder 2 UmwRG vergleichbar ist. Dies bedeutet angesichts der Regelungssystematik des § 4 UmwRG, der der Umsetzung des Art. 11 der Richtlinie 2011/92 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten und des Art. 25 der Richtlinie 2010/75 über Industrieemissionen - also von Vorschriften über die Öffentlichkeitsbeteiligung - dient, dass der Fehler von Relevanz im Hinblick auf die Beteiligung der Öffentlichkeit sein muss (vgl. Fellenberg/Schiller in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand: Juni 2019, § 4 UmwRG Rn. 35; in diese Richtung auch Beckmann in Hoppe/Beckmann/Kment, UVPg, UmwRG, 5. Aufl. 2018, § 25 UVPg Rn. 162). Fehler der inhaltlichen Ermittlung und Bewertung von Belangen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung, die sich nach der Beteiligung der Öffentlichkeit etwa bei der Erstellung der Bewertung der Umweltauswirkungen und bei Erarbeitung der Entscheidung ergeben, können daher - soweit sie nicht ohnehin dem materiellen Recht zuzuordnen sind - keine absoluten Verfahrensfehler nach § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 UmwRG sein (vgl. OVG RhPf, B.v. 17.10.2017 - 8 B 11345.17 - juris Rn. 26; NdsOVG, U.v. 16.11.2016 - 12 ME 132.16 - juris Rn. 63; Fellenberg/Schiller in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand: Juni 2019, § 4 UmwRG Rn. 36). So liegt es auch hier, da die zusammenfassende Darstellung, die Bewertung der Umweltauswirkungen und die Berücksichtigung der Bewertung bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens nach der Öffentlichkeitsbeteiligung - hier nämlich erst im Planfeststellungsbeschluss (s. auch § 11 Satz 4 UVPg a.F.) - vorgenommen wurden. Zudem fehlt es an der Voraussetzung nach § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 3 Satz 2 UmwRG, wonach der Verfahrensfehler dem Beteiligten die Möglichkeit der gesetzlich vorgesehenen Beteiligung am Entscheidungsprozess genommen haben muss. Dafür ist hier nichts ersichtlich. Ein solcher Fehler liegt entgegen der Auffassung des Antragstellers insbesondere auch nicht darin, dass seine Einwendungen im Verwaltungsverfahren in der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen nicht erwähnt wurden. Das Verfahren der Öffentlichkeitsbeteiligung ist davon nicht betroffen; die Frage, inwieweit die Einwendungen des Antragstellers bei der Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen zu berücksichtigen waren, ist davon zu trennen.

**100**

1.9.3 Mit seinen Rügen in Bezug auf die Wiedergabe von Stellungnahmen in der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen und ihrer Berücksichtigung bei der Entscheidung (s. Ziffer II.1.9.2) hat der Antragsteller auch keine Verfahrensfehler nach § 4 Abs. 1a UmwRG dargelegt, die zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit führen würden. Denn auch insoweit mangelt es seinem Vortrag an der hinreichenden Substantiierung in Bezug darauf, welche Stellungnahme zu welchem Gesichtspunkt in der Darstellung der Umweltauswirkungen zu Unrecht nicht erwähnt und welche Stellungnahme zu welchem Gesichtspunkt bei der Entscheidung über das Vorhaben unzutreffend berücksichtigt worden wäre. Weiterhin wäre § 46 VwVfG zu beachten.

**101**

2. Die Planrechtfertigung ist gegeben.

## 102

2.1 Das rechtliche Erfordernis einer Planrechtfertigung ergibt sich aus der Erwägung, dass eine hoheitliche Planung wegen der von ihr ausgehenden Auswirkungen auf die Rechte Dritter ihre Rechtfertigung nicht schon in sich trägt. Die Planrechtfertigung dient damit dem Zweck, Vorhaben, die nicht mit den Zielen des jeweiligen Fachrechts in Einklang stehen, bereits auf einer der Abwägung vorgelagerten und der vollen gerichtlichen Überprüfung unterliegenden Stufe auszuschneiden. Die Planrechtfertigung erfordert mithin die Prüfung, ob das Vorhaben mit den Zielen des Gesetzes übereinstimmt (fachplanerische Zielkonformität) und ob das Vorhaben für sich in Anspruch nehmen kann, in der konkreten Situation erforderlich zu sein (BVerwG, U.v. 9.11.2006 - 4 A 2001.06 - juris Rn. 34). Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern wenn es vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG, U.v. 9.11.2017 - 3 A 4.15 - juris Rn. 34 m.w.N.; speziell für die Planung von Straßenbahnen: BVerwG, U.v. 20.4.2005 - 9 A 56.04 - juris Rn. 33; OVG Sachsen, B.v. 20.12.2018 - 4 B 260.18 - juris Rn. 26). Die Planrechtfertigung stellt deshalb „eine praktisch nur bei groben und einigermaßen offensichtlichen Missgriffen wirksame Schranke der Planungshoheit“ dar (BVerwG, U.v. 11.7.2001 - 11 C 14.00 - juris Rn. 32; OVG Bremen, U.v. 18.2.2010 - 1 D 599.08 - juris Rn. 47).

## 103

2.2 Das geplante Vorhaben steht in Einklang mit den generellen Zielsetzungen des Personenbeförderungsgesetzes sowie des Bayerischen Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr; zudem entspricht es dem Nahverkehrsplan 2015plus.

## 104

2.2.1 Aus § 4 Abs. 1, § 8 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3 Satz 1 PBefG wird deutlich, dass das Personenbeförderungsgesetz insbesondere auf die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr und insoweit auf die Schaffung leistungsfähiger Verkehrsanlagen und die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs abzielt (vgl. BVerwG, U.v. 20.4.2005 - 9 A 56.04 - juris Rn. 33; OVG Bremen, U.v. 18.2.2010 - 1 D 599.08 - juris Rn. 48; HessVG, U.v. 18.3.2008 - 2 C 1092.06.T - juris Rn. 92). Dazu gehören u.a. eine weitgehende Trennung der Trassen des ÖPNV vom motorisierten Individualverkehr, der Bau moderner und behindertengerechter Haltestellen und eine damit einhergehende Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Reisegeschwindigkeit und der Attraktivität des ÖPNV (vgl. BVerwG, U.v. 20.4.2005 - 9 A 56.04 - juris Rn. 33). Der Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde haben bei ihren Planungen und Entscheidungen einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen definiert (§ 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG), auch wenn den in einem Nahverkehrsplan enthaltenen Feststellungen mangels einer entsprechenden gesetzlichen Regelung für das Planfeststellungsverfahren keine bindende Wirkung zukommt (OVG Bremen, U.v. 18.2.2010 - 1 D 599.08 - juris Rn. 50). Davon ausgehend sind weiterhin die in dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juli 1996 (GVBl S. 336) normierten Ziele und allgemeinen Anforderungen einzubeziehen. Nach Art. 2 Abs. 1 Satz 2 BayÖPNVG soll der ÖPNV im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Staatsgebiet als eine möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Insbesondere soll nach Art. 2 Abs. 3 Satz 1 BayÖPNVG der Eisenbahn- und sonstige Schienenverkehr als Grundangebot des öffentlichen Personennahverkehrs ausgestaltet und das übrige Angebot darauf ausgerichtet werden. Auch soll in den großen Verdichtungsräumen das verkehrliche Grundangebot durch S- oder U-Bahnen oder Stadtbahnen gebildet werden (Art. 2 Abs. 3 Satz 3 BayÖPNVG). Auch das BayÖPNVG sieht die Möglichkeit eines Nahverkehrsplans vor (Art. 13 BayÖPNVG).

## 105

2.2.2 Im vorliegenden Fall haben die zuständigen Aufgabenträger, d.h. die Stadt Augsburg und die Landkreise Augsburg, Aichach-Friedberg sowie Dillingen an der Donau, ihre Nahverkehrsplanung in dem Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Augsburg 2015plus umgesetzt, auf den auch der Planfeststellungsbeschluss Bezug nimmt. In dem Nahverkehrsplan ist dargestellt, dass die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 von Augsburg/Haunstetten-West nach Königsbrunn, die in dem Nahverkehrsplan 2006 - 2011 im Zielnetz, mithin als noch unverbindliche, ggf. längerfristig zu realisierende Maßnahme,

vorgesehen war, nunmehr in das Ausführungsnetz aufgenommen worden ist (Kapitel 10.1, S. 115 f. des Nahverkehrsplans 2015plus). Das Ausführungsnetz beinhaltet die Maßnahmen, die im Zeithorizont des Nahverkehrsplans, also etwa bis 2020, umgesetzt werden sollen und die von den Aufgabenträgern entsprechend beschlossen wurden (Kapitel 10, S. 115 des Nahverkehrsplans). Weiter ist vorgesehen, bei Realisierung des Vorhabens die Schnellbuslinie 740 einzustellen und das AVV-Regionalbusangebot anzupassen (Nahverkehrsplan Kapitel 10.1, S. 116).

## 106

2.2.3 Daran anknüpfend führt der Planfeststellungsbeschluss zu den Zielen der Planung im Einzelnen aus (S. 49 f.), entsprechend der Siedlungsentwicklung erhalte die Stadt Königsbrunn als größte Nachbarstadt von Augsburg, deren öffentlicher Nahverkehr bisher auf Busbedienung beschränkt sei, durch die Verlängerung der Linie 3 erstmalig einen direkten Anschluss an den Schienenverkehr. Damit seien der Augsburger Hauptbahnhof und der zentrale ÖPNV-Knotenpunkt K1.platz in der Augsburger Innenstadt sowie die Universität, die Hochschule, die Schulen am Alten Postweg, der Innovationspark und der DB-Haltepunkt „H. Straße“ umsteigefrei erreichbar. In Königsbrunn würden u.a. das Zentrum mit Rathaus, die Eishalle, das Mercateum, der Informations- und Präsentationspavillon 955, das Gymnasium und das Gewerbegebiet Nord angebunden. Die Straßenbahnlinie 3 in ihrer verlängerten Form solle als Teil der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg-Hauptbahnhof zur Attraktivität des ÖPNV beitragen. Ziel sei es weiterhin, die Leistungsfähigkeit des innerstädtischen schienengebundenen ÖPNV zu steigern und damit umweltfreundliche und barrierefreie Mobilität zu ermöglichen. Bisherige Buslinien würden durch die Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper, der für eine störungsfreie und schnelle Fahrt Sorge, in zeitlich und erschließungstechnisch optimierter Form ersetzt. Auch der Komfort werde verbessert.

## 107

2.2.4 Zweifel an der Übereinstimmung der Planung mit den fachgesetzlichen Zielsetzungen einschließlich des geltenden Nahverkehrsplans bestehen insoweit nicht; solche ergeben sich auch nicht aus dem Vortrag des Antragstellers. Soweit er rügt, die vorhandenen Buskapazitäten seien infolge einer fehlenden Taktnachverdichtung nicht ausgeschöpft und das Vorhaben stelle daher einerseits ein Überangebot, sogar ein Übermaß dar, während es andererseits nicht alle Bewohner Königsbrunns ausreichend mit ÖPNV versorge, überzeugt dies nicht. Die Planrechtfertigung setzt nicht voraus, dass mit der Umsetzung des Vorhabens nicht mehr als eine Mindestversorgung im öffentlichen Personennahverkehr sichergestellt wird; ebenso wenig lässt der Planfeststellungsbeschluss erkennen, dass - angesichts der ausweislich des Nahverkehrsplans geplanten Einstellung der Schnellbuslinie 740 - tatsächlich ein Überangebot entstehen würde. Die aus der Realisierung des Vorhabens folgende teilweise Verlagerung des öffentlichen Personennahverkehrs von der Straße auf die Schiene entspricht gerade der gesetzlichen Zielsetzung des Art. 2 Abs. 3 Sätze 1 und 3 BayÖPNVG. Dem Vorhaben kann auf der Ebene der Planrechtfertigung auch nicht entgegengehalten werden, es stelle die ausreichende Versorgung nicht sicher, weil Teile der Stadt Königsbrunn nicht an die Straßenbahn angeschlossen seien. Es trifft zwar zu, dass Einwohner der südlichen Bereiche der Stadt Königsbrunn die Endhaltestelle der Straßenbahn in Königsbrunn zukünftig nur mit einem Bus erreichen können, von dem aus sie in die Straßenbahn umsteigen müssen, um nach Augsburg zu gelangen. Dass wegen der Notwendigkeit des Umsteigens in diesen Fällen eine ausreichende Versorgung mit ÖPNV nicht (mehr) sichergestellt wäre, ist aber nicht ersichtlich. Im Übrigen dürften in der Straßenbahnverbindung nach Augsburg trotz der fehlenden Anbindung der südlichen Stadtteile erhebliche Vorteile gegenüber der Busverbindung liegen: Durch die auf einem eigenen Gleiskörper geführte Straßenbahn werden die Reisezeiten verkürzt sowie der Komfort verbessert; eine Stauanfälligkeit besteht im Gegensatz zu der Buslinie nicht. Aus der fehlenden Bindungswirkung des Nahverkehrsplans 2015plus im Sinne zwingender Vorgaben für die Planfeststellung folgt nicht, dass die Planfeststellung sich nicht an den Zielen des Nahverkehrsplans orientieren dürfte und soll.

## 108

Mit seinem Vortrag zum Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit kann der Antragsteller nicht durchdringen. Das Haushaltsrecht bindet nur die mit der Haushalts- und Wirtschaftsführung sowie deren Kontrolle befassten Stellen des Staates (BVerwG, B.v. 15.1.2008 - 9 B 7.07 - juris Rn. 24); es entfaltet grundsätzlich keine Außenwirksamkeit zwischen Verwaltung und Bürger, die im Rahmen der den Fachplanungsbehörden überantworteten Planungsaufgaben zu beachten wäre. Unabhängig davon ist das Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit von seinem Inhalt her nicht geeignet, der Planung die Rechtfertigung zu entziehen. Es verlangt nämlich lediglich, ein bestimmtes Ziel mit dem geringstmöglichen

Einsatz von Mitteln zu erreichen (VerfGH NW, U.v. 2.9.2003 - 6.02 - juris Rn. 48). Das Ziel selbst - die Verlängerung der Straßenbahnlinie - kann deshalb nicht mit dem Argument in Frage gestellt werden, die Verkehrsverhältnisse würden auch durch eine kostengünstigere Stärkung der bestehenden Buslinien verbessert (OVG Bremen, U.v. 18.2.2010 - 1 D 599.08 - juris Rn. 55). Vor diesem Hintergrund ist ein Wirtschaftlichkeitsnachweis auch nicht Voraussetzung der Planfeststellung (vgl. VGH BW, U.v. 2.11.2004 - 5 S 1063.04 - juris Rn. 59).

#### 109

Die Realisierung des Vorhabens ist schließlich nach den Darlegungen des Planfeststellungsbeschlusses auch nicht mangels Finanzierbarkeit ausgeschlossen (s. zu diesem Kriterium der Planrechtfertigung BVerwG, U.v. 16.3.2006 - 4 A 1075.04 - juris Rn. 200; B.v. 15.1.2008 - 9 B 7.07 - juris Rn. 24).

#### 110

Soweit der Antragsteller im Übrigen die Trassenführung für die Verlängerung der Straßenbahnlinie angreift, ist dies keine Frage der Planrechtfertigung, sondern der Abwägung.

#### 111

3. Der Planfeststellungsbeschluss verstößt entgegen dem Vortrag des Antragstellers nicht gegen § 34 Abs. 2 BauGB i.V.m. den Vorschriften der Baunutzungsverordnung. § 34 Abs. 2 BauGB ist hier gemäß § 38 Satz 1 BauGB nicht anwendbar, da es sich bei dem planfestgestellten Vorhaben um ein Vorhaben von überörtlicher Bedeutung handelt.

#### 112

3.1 Nach der älteren Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu § 38 Satz 2 BauGB a.F., der auf die Überörtlichkeit der Planung abstellte, war in den Fällen, in denen ein Vorhaben das Gebiet von mindestens zwei Gemeinden tatsächlich berührte, regelmäßig auf die Überörtlichkeit der Planung zu schließen; die Heranziehung anderer Indizien war jedoch nicht ausgeschlossen (BVerwG, U.v. 4.5.1988 - 4 C 22.87 - juris Rn. 16). Nach der Neufassung des § 38 BauGB durch Gesetz vom 18. August 1997 (BGBl. I S. 2081), wonach es nunmehr auf die überörtliche Bedeutung des Vorhabens ankommt, stellt das Bundesverwaltungsgericht auf überörtliche Bezüge des Vorhabens ab, die es beim Bau von Betriebsanlagen der Eisenbahn oder bei der Einbettung in ein überregionales Eisenbahn-Funknetz bejaht hat (BVerwG, B.v. 31.7.2000 - 11 VR 5.00 - juris Rn. 6; B.v. 31.10.2000 - 11 VR 12.00 - juris Rn. 8 f.). In einer neueren Entscheidung werden überörtliche Bezüge darin gesehen, dass das Vorhaben einen gemeindeübergreifenden Koordinierungsbedarf hervorruft, der auch in einer Einbettung in ein übergreifendes Planungsprojekt liegen kann, insbesondere bei weiträumigen Infrastrukturvorhaben. Entsprechendes soll gelten, wenn ein örtlich radiziertes Vorhaben sich in übergreifende raumbezogene Vorgaben einpassen muss, etwa wenn für das Vorhaben ein Raumordnungsverfahren durchzuführen ist. Es ist danach jedoch nicht Voraussetzung der überörtlichen Bedeutung, dass das Vorhaben als solches das Gebiet von mindestens zwei Gemeinden berührt (BVerwG, U.v. 30.3.2017 - 7 C 17.15 - juris Rn. 37). In der Kommentarliteratur zu § 38 BauGB wird im Wege einer typisierenden Betrachtungsweise für die überörtliche Bedeutung darauf abgestellt, ob ein bundesrechtliches Fachgesetz für die Vorhaben seines Geltungsbereiches eine eigene Planfeststellungsnotwendigkeit losgelöst von der kommunalen Bauleitplanung begründet (Runkel in Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand Mai 2019, § 38 Rn. 33; Kraft in Spannowsky/ Uechtritz BeckOK BauGB, Stand 1.2.2019, § 38 Rn. 14).

#### 113

Mit Blick auf den Bau von Straßenbahnen hat die obergerichtliche Rechtsprechung überörtliche Bezüge trotz der durch das Personenbeförderungsgesetz begründeten überörtlichen Planungszuständigkeit verneint, wenn diese allein dem innerörtlichen Verkehr dienen und nur das Gebiet einer Gemeinde berühren (VGH BW, U.v. 15.10.2004 - 5 S 2586.03 - juris Rn. 42; U.v. 11.5.2016 - 5 S 1443.14 - juris Rn. 69; ähnlich Runkel in Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand Mai 2019, § 38 Rn. 37, 152). Dies wird auch damit begründet, dass Straßenbahnen definitionsgemäß Schienenbahnen seien, die ausschließlich oder überwiegend der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dienen (§ 4 Abs. 1, § 8 Abs. 1 PBefG; s. VGH BW, U.v. 11.5.2016 - 5 S 1443.14 - juris Rn. 69). Daran ändere auch der Umstand nichts, dass der Personennahverkehr überwiegend in Verkehrsverbänden organisiert sei (VGH BW, U.v. 11.5.2016 - 5 S 1443.14 - juris Rn. 69).

#### 114

3.2 Bei dem vorliegenden Straßenbahnvorhaben stehen unter Berücksichtigung der vorgenannten Maßgaben der Rechtsprechung die überörtlichen Bezüge derart im Vordergrund, dass die Reduzierung auf eine nur örtliche Bedeutung nicht sachgerecht erschiene.

#### **115**

Das Vorhaben zielt gerade darauf ab, Königsbrunn als größte Nachbarstadt von Augsburg an das Straßenbahnnetz der Stadt Augsburg anzubinden. Es berührt damit das Gebiet von zwei Gemeinden und verbindet diese miteinander. Insbesondere soll für die Einwohner der Stadt Königsbrunn eine umsteigefreie Verbindung zum Augsburger Hauptbahnhof und zum zentralen ÖPNV-Knotenpunkt K1.platz in der Augsburger Innenstadt sowie zur Universität, zur Hochschule, zu den Schulen am Alten Postweg, dem Innovationspark und dem DB-Haltepunkt „H. Straße“ geschaffen werden. Für die Einwohner von Augsburg, insbesondere die Bewohner der südlichen Stadtteile nahe der Stadtgrenze zu Königsbrunn, werden umgekehrt das Zentrum von Königsbrunn, die Eishalle, das Mercateum, der Informations- und Präsentationspavillon 955, das Gymnasium und das Gewerbegebiet Nord erschlossen. Das Vorhaben dient also gerade dazu, den überörtlichen Verkehr zwischen den beiden Städten Augsburg und Königsbrunn zu erleichtern. Für die Planung der Strecke bestand auch ein gemeindeübergreifender Koordinierungsbedarf; es handelt sich entgegen der Auffassung des Antragstellers gerade nicht um zwei getrennte Projekte der Städte Augsburg und Königsbrunn. Durch die Überschreitung der Stadtgrenzen unterscheidet sich das Vorhaben auch von den beiden vom VGH Baden-Württemberg entschiedenen Fällen. Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens, auf die der Antragsteller unter Bezugnahme auf die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 30.3.2017 - 7 C 17.15 rekurriert, ist keine zwingende Voraussetzung für die Annahme überörtlicher Bezüge.

#### **116**

Die gesetzlichen Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes stehen der Annahme der Überörtlichkeit eines Straßenbahnvorhabens wie dem vorliegenden nicht entgegen. Schon nach der Definition der Straßenbahnen in § 4 Abs. 1 PBefG müssen diese nicht ausschließlich der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dienen; es genügt, wenn dies überwiegend der Fall ist. § 8 Abs. 1 Satz 1 PBefG macht zudem deutlich, dass öffentlicher Personennahverkehr im Sinne des Gesetzes, zu dem die Beförderung von Personen mit Straßenbahnen gehört, auch zur Befriedigung von Regionalverkehr dient, der nach § 8 Abs. 1 Satz 2 PBefG im Zweifel vorliegt, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt. Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt. Die Länge der Neubaustrecke beträgt 4,6 km, die Gesamtlänge der Strecke deutlich unter 50 km. Die Fahrzeit zwischen A3.platz und Königsbrunn Zentrum soll eine halbe Stunde und diejenige von Haunstetten-West nach Königsbrunn Zentrum 12 Minuten betragen.

#### **117**

Daher ist hier von der überörtlichen Bedeutung des Vorhabens im Sinne des § 38 Satz 1 BauGB auszugehen. Dabei ist ohne Bedeutung, dass die Planfeststellung grundsätzlich nach § 28 Abs. 3 PBefG durch einen Bebauungsplan ersetzt werden kann. Die Voraussetzungen des § 28 Abs. 3 PBefG liegen hier nicht vor, weil der für das betroffene Wohngebiet geltende Bebauungsplan Nr. ... keine Betriebsanlagen für Straßenbahnen ausweist, sondern nur eine Trasse für den öffentlichen Nahverkehr. Im konkreten Fall war daher gemäß § 28 Abs. 1 PBefG ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen, bei dem der Vorrang der Fachplanung nach § 38 Satz 1 BauGB zur Anwendung kam. Dies wäre auch dann zwingend erforderlich gewesen, wenn der Bebauungsplan Nr. ... oder einzelne seiner Festsetzungen - wie der Antragsteller meint - unwirksam wären. Auf eine zeitliche Komponente im Sinne eines schon langen Bestehens der Planungshoheit der Gemeinde kommt es hier nicht an. Die §§ 29 bis 37 BauGB sind demzufolge auf das Vorhaben nicht anzuwenden. Der Vortrag des Antragstellers zur Wirksamkeit des Bebauungsplans Nr. ... der Stadt Königsbrunn ist insoweit nicht entscheidungserheblich.

#### **118**

4. Nach der im Eilverfahren allein möglichen und gebotenen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage leiden die Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses zum Schutz gegen von dem Betrieb der Straßenbahn ausgehenden Lärm nicht an Rechtsfehlern, die Anlass zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses geben würden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der vom Antragsteller als verletzt gerügte § 41 BImSchG grundsätzlich nur einen Anspruch auf (aktive) Lärmschutzmaßnahmen begründet; zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses kann ein Verstoß gegen die Vorschrift oder gegen Vorschriften der 16. BImSchV nur führen, wenn die Ausgewogenheit der Planungsentscheidung als

solche in Frage gestellt wird oder aus anderen Gründen kein ausreichender Rechtsschutz durch eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren erreicht werden kann (stRspr; vgl. BVerwG, U.v. 23.11.2005 - 9 A 28.04 - juris Rn. 17; U.v. 3.3.2011 - 9 A 8.10 - juris Rn. 59; BayVGH, B.v. 27.8.2015 - 22 AS 15.40024 u.a. - juris Rn. 26). Der Vortrag des Antragstellers lässt nicht erkennen, dass der Planfeststellungsbehörde bei der Prüfung und Beurteilung der Lärmimmissionen entsprechend weitreichende Fehler unterlaufen wären. Daher kommt insoweit auch die Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage nicht in Betracht.

#### **119**

Das vom Antragsteller mit seiner Klage zudem verfolgte Rechtsschutzziel, den Beklagten zu verpflichten, über den Planfeststellungsbeschluss hinaus weitergehende Auflagen zum passiven Lärmschutz zu erlassen, kann im einstweiligen Rechtsschutz mit dem Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage nach § 80a Abs. 3, § 80 Abs. 5 VwGO nicht erreicht werden; insoweit müsste ein Antrag nach § 123 VwGO gestellt werden (vgl. BayVGH, B.v. 27.8.2015 - 22 AS 15.40024 u.a. - juris Rn. 26), an dem es hier fehlt.

#### **120**

4.1 Auf das vorliegende Vorhaben findet, soweit es um Lärmimmissionen geht, § 41 BImSchG i.V.m. der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.6.1990, BGBl. I S. 1036, zuletzt geändert durch Art. 1 der Verordnung vom 18.12.2014, BGBl. I S. 2269) Anwendung, da das Vorhaben den Bau von Schienenwegen für eine Straßenbahn zum Gegenstand hat (vgl. § 41 Abs. 1, § 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG, § 1 Abs. 1 16. BImSchV).

#### **121**

Entgegen der Auffassung des Antragstellers ist die DIN 18005 hier nicht anwendbar. Bei der DIN 18005 handelt es sich nicht um eine Rechtsnorm, sondern um eine technische Regel, deren Anwendung auf den Bau von Schienenwegen für Straßenbahnen weder der Gesetz- noch der Ordnungsgeber vorgesehen hat. Die DIN 18005 enthält vielmehr Hinweise zum Schallschutz im Rahmen der städtebaulichen Planung.

#### **122**

4.2 Die Planfeststellungsbehörde hat zu Recht bei der Beurteilung der Lärmimmissionen nach der 16. BImSchV den sogenannten Schienenbonus angewendet.

#### **123**

4.2.1 Die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen ergeben sich aus § 2 Abs. 1 16. BImSchV; nach dessen Nr. 2 ist sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel in reinen und allgemeinen Wohngebieten tagsüber 59 dB(A) und nachts 49 dB(A) nicht überschreitet. Der Beurteilungspegel für Schienenwege ist gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 16. BImSchV nach Anlage 2 der 16. BImSchV zu berechnen. Nach deren Nr. 8.3 i.V.m. Nr. 2.2.18 wird bei Schienenwegen zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung des Schienenverkehrslärms gegenüber dem Straßenverkehr einen Pegelkorrektur von -5 dB(A) vorgenommen. Nach § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG ist dieser Abschlag zwar für Schienenbahnen, die - wie hier - ausschließlich der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen unterliegen, ab dem 1. Januar 2019 nicht mehr anzuwenden, soweit zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekannt gemacht wurde. Da hier das Planfeststellungsverfahren mit Antragstellung am 31. Januar 2018 eröffnet wurde und die Auslegung der ursprünglichen Planunterlagen mit Bekanntmachungen vom 23. Februar 2018 bekannt gemacht wurde, findet der Abschlag auf das streitgegenständliche Vorhaben aber Anwendung. Dabei kommt es entgegen der Auffassung des Antragstellers auch nicht darauf an, ob das streitgegenständliche Vorhaben zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des § 43 BImSchG in der geltenden Fassung vom 2. Juli 2013 (BGBl. I S. 1943) - mithin am 3. Juli 2013 - laufend oder in der Planung fortgeschritten war und ob sich der Vorhabenträger hinreichend auf den Wegfall des Schienenbonus hätte einstellen können, weil die Vorschrift insoweit eine pauschalierende Regelung getroffen hat, die eine Differenzierung im Sinne des Antragstellers nicht vorsieht. Zwar kann nach § 43 Abs. 1 Satz 3 BImSchG von der Anwendung des Abschlags bereits vor dem 1. Januar 2015 abgesehen werden, wenn die damit verbundenen Mehrkosten vom Vorhabenträger oder dem Bund getragen werden. Nach dem Planfeststellungsbeschluss (S. 63) besteht jedoch weder seitens des Vorhabenträgers noch seitens der Bundesrepublik Deutschland die Bereitschaft, die durch den Verzicht auf die Anwendung des Schienenbonus entstehenden Mehrkosten zu tragen.

124

Schließlich erfordert entgegen dem Vortrag des Antragstellers das „Vorsorgeprinzip des UVPG“ nicht, von der Anwendung des Schienenbonus abzusehen. Nach § 1 UVPG a.F., der auf das vorliegende Verfahren Anwendung findet, ist es Zweck des Gesetzes sicherzustellen, dass zur wirksamen Umweltvorsorge Auswirkungen auf die Umwelt möglichst frühzeitig ermittelt, beschrieben und bewertet und Ergebnisse von Umweltprüfungen so früh wie möglich berücksichtigt werden. Dies bedeutet jedoch nicht, dass materiell-rechtliche Vorschriften wie das BImSchG und die 16. BImSchV nicht oder nur noch eingeschränkt anzuwenden wären; das UVPG ändert nichts an deren Geltung.

125

4.2.2 Bedenken gegen die Vereinbarkeit der Regelung zum Schienenbonus in Anlage 2 der 16. BImSchV oder der Übergangsregelung in § 43 Abs. 1 Satz 2 und 3 BImSchG mit höherrangigem Recht bestehen nicht.

126

4.2.2.1 Das Bundesverwaltungsgericht hat den Schienenbonus mit Blick auf Vorhaben zum Eisenbahnbau einschließlich der Übergangsregelung in § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG ausdrücklich als verfassungsgemäß angesehen (vgl. BVerwG, U.v. 8.9.2016 - 3 A 5.15 - juris Rn. 48 ff. m.w.N. in Rn. 50; U.v. 29.6.2017 - 3 A 1.16 - juris Rn. 69 ff.). Es hat dabei den weiten rechtspolitischen Gestaltungsspielraum des Gesetz- und Verordnungsgebers berücksichtigt, der hier nicht überschritten sei (U.v. 8.9.2016 - 3 A 5.15 - juris Rn. 51 ff.; U.v. 29.6.2017 - 3 A 1.16 - juris Rn. 70). Auch die zur Anwendung des Schienenbonus auf Straßenbahnvorhaben ergangene obergerichtliche Rechtsprechung geht von dessen Verfassungskonformität aus (vgl. OVG Sachsen, B.v. 20.12.2018 - 4 B 260.18 - juris Rn. 32; U.v. 12.6.2019 - 4 C 7.18 - juris Rn. 36).

127

4.2.2.2 Es ist vom Antragsteller weder dargelegt noch sonst ersichtlich, dass für Straßenbahnvorhaben Anderes gelten sollte, als sich für Eisenbahnvorhaben aus der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ergibt. Zunächst kommt es insoweit auf die Definition des Schienenpersonennahverkehrs nach Art. 1 Abs. 2 Satz 2 BayÖPNVG, der vom allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr nach Art. 1 Abs. 2 Satz 1 BayÖPNVG zu unterscheiden ist, dem Straßenbahnen zugeordnet sind, entgegen der Auffassung des Antragstellers nicht an. Im Übrigen verfügte der Verordnungsgeber mit Blick auf die Anordnung der Geltung des Schienenbonus für Straßenbahnen über einen weitreichenden Einschätzungs- und Gestaltungsspielraum beim Ausgleich der konkurrierenden öffentlichen und privaten Interessen in Bezug auf den Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen. Dieser wäre nur dann überschritten, wenn die verfassungsrechtliche Pflicht zum Schutz der Bevölkerung vor schädlichen Umwelteinwirkungen verletzt wäre. Eine solche Verletzung könnte aber gerichtlich nur festgestellt werden, wenn öffentliche Schutzvorkehrungen entweder überhaupt nicht getroffen würden oder die getroffenen Regelungen und Maßnahmen offensichtlich gänzlich ungeeignet oder völlig unzulänglich wären (vgl. BVerwG, U.v. 29.6.2017 - 3 A 1.16 - juris Rn. 70 m.w.N.). Erkenntnisse, dass bei einer Anwendung des Schienenbonus verfassungsrechtlich nicht mehr hinnehmbare Risiken mit Blick auf Gesundheitsgefährdungen bestehen, liegen aber nicht vor (vgl. zu Eisenbahnen BVerwG, U.v. 29.6.2017 - 3 A 1.16 - juris Rn. 70; dass für Straßenbahnen etwas anderes gelten sollte, ist weder dargelegt noch ersichtlich). Soweit der Antragsteller unter Bezugnahme auf wissenschaftliche Stellungnahmen vorträgt, die Privilegierung des Schienenverkehrs sei in Anbetracht des Gleichheitssatzes nicht gerechtfertigt, weil sie nicht auf hinreichenden wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhe und solche erst recht für Straßenbahnen nicht vorlägen, da diese nicht Gegenstand der sog. Schienenbonusstudien gewesen seien, ist damit nicht dargelegt, dass der Verordnungsgeber seinen Gestaltungsspielraum bei der Einführung des Schienenbonus für Straßenbahnen überschritten hätte (vgl. im Übrigen zur wissenschaftlichen Untermauerung des Schienenbonus BVerwG, U.v. 18.3.1998 - 11 A 55.96 - juris Rn. 54 ff.), zumal § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG in der Fassung des Gesetzes vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830) sogar den Auftrag enthielt, in den Rechtsverordnungen aufgrund von § 43 BImSchG den Besonderheiten des Schienenverkehrs Rechnung zu tragen. Aus dem Vortrag des Antragstellers und den dort enthaltenen Zitaten ergibt sich nicht, dass die Anwendung des Schienenbonus zu verfassungsrechtlich nicht mehr hinnehmbaren Gesundheitsrisiken führen würde.

128

Es ist auch entgegen dem Vortrag des Antragstellers nicht erkennbar, dass der Verordnungsgeber beim Erlass der aktuell geltenden Fassung der Anlage 2 der 16. BImSchV („Schall 03“, Fassung vom 18.12.2014, BGBl. I S. 2269) die Fortentwicklung der Lärmwirkungsforschung mit Blick auf die Anwendung des Schienenbonus nicht hinreichend beachtet habe. Es überzeugt schon nicht, dass aus dem vom Antragsteller in diesem Zusammenhang zitierten Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 18. März 1998 - 11 A 55.96 - juris im Jahr 2014 noch eine Beobachtungspflicht des Verordnungsgebers abzuleiten gewesen sein sollte, auch wenn dort eine Verpflichtung des Normgebers zur Beobachtung der Lärmwirkungsforschung genannt wird (Rn. 68). Dagegen spricht vor allem, dass der Gesetzgeber sich im Jahr 2013 mit der Änderung des § 43 BImSchG bereits für die Abschaffung des Schienenbonus in den dort geregelten Übergangsfristen entschieden hatte. Die Frage der weiteren Anwendung des Schienenbonus war damit im Zeitpunkt der Änderung der 16. BImSchV im Jahr 2014 bereits durch den Gesetzgeber geklärt, so dass für den Verordnungsgeber kein Anlass zu weiteren Prüfungen bestand.

## 129

4.2.2.3 Auch soweit der Antragsteller eine ungerechtfertigte Ungleichbehandlung von Eisenbahn- und Straßenbahnverkehr bei der Abschaffung des Schienenbonus rügt und damit in der Sache einen Verstoß der Übergangsregelung in § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG gegen Art. 3 Abs. 1 GG behauptet, ist eine Überschreitung des normgeberischen Spielraums weder dargelegt noch erkennbar. Insbesondere ist nicht ersichtlich, dass die Übergangsregelung für den Bau von Straßenbahnen verfassungsrechtlich nicht mehr hinnehmbare Gesundheitsrisiken verursachen würde. Hinsichtlich der unterschiedlich lang ausgestalteten Übergangsfrist für Eisen- und Straßenbahnen in § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG ist auch zu berücksichtigen, dass dem Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und FDP zu einem Elften Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BT-Drs. 17/10771) die Überlegung zugrunde lag, dass der Schienenbonus vor allem an Strecken problematisch sei, die mit hohen nächtlichen Lärmpegeln, insbesondere durch Güterverkehr, belastet seien (vgl. die Gesetzesbegründung zu § 43 BImSchG, BT-Drs. 17/10771, S. 4). Davon ausgehend sah der Gesetzentwurf ursprünglich vor, den Schienenbonus nur für im Bundesschienenwegeausbaugesetz ausgewiesene Vorhaben ab dem Tag nicht mehr anzuwenden, an dem ein Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes in Kraft treten wird; er umfasste also nur Eisenbahnvorhaben. Nachdem die Oppositionsfraktionen - wiederum mit Blick auf den Eisenbahnverkehr - eine möglichst baldige Abschaffung des Schienenbonus mit einem konkreten Zeitpunkt gefordert hatten und der Bundesrat den Vermittlungsausschuss angerufen hatte, einigte man sich dort auf eine Abschaffung des Schienenbonus für Eisenbahnen ab dem 1. Januar 2015, soweit zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekannt gemacht wurde (BT-Drs. 17/13190). Erst im Vermittlungsausschuss wurde auch für Straßenbahnbauvorhaben die Abschaffung des Schienenbonus in den Gesetzentwurf eingefügt, jedoch mit einer längeren Übergangsfrist, nämlich erst ab dem 1. Januar 2019, soweit zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekannt gemacht wurde (BT-Drs. 17/13190). Die gesetzgeberische Intention, hohe nächtliche Lärmpegel durch Güterverkehr zu vermeiden, kann sich von vornherein nicht auf den Straßenbahnverkehr beziehen, so dass es insoweit an vergleichbaren Sachverhalten fehlt. Eine Verpflichtung zur Gleichbehandlung bestand vor diesem Hintergrund umso weniger.

## 130

4.3 Soweit der Antragsteller unter Berufung auf ein von ihm zitiertes Gutachten der Wölfel Beratende Ingenieure vom 21. August 2014 rügt, die geltende Fassung der Anlage 2 zur 16. BImSchV entspreche insoweit nicht dem Stand der Technik, als nicht eine kugelförmige, sondern eine linienförmige Schallausbreitung zu berücksichtigen sei, die für die betroffenen Anlieger vorteilhaft sei, und eine Teilstückzerlegung der Schallquelle ungeeignet sei, begründet dieser Vortrag keine Zweifel an der Vereinbarkeit der Verordnung mit höherrangigem Recht und damit an ihrer Anwendbarkeit im vorliegenden Verfahren. Soweit es zutreffen sollte, dass in dem zitierten Gutachten eine andere fachliche Auffassung vertreten wird, als der Verordnung zugrunde liegt, ist damit weder dargelegt, dass diese sich ihrerseits nicht auf hinreichend fundierte wissenschaftliche Erkenntnisse stützen könnte noch dass der Verordnungsgeber seinen Einschätzungs- und Gestaltungsspielraum bei der Änderung der Verordnung im Jahr 2014 überschritten hätte. Soweit die Planfeststellungsbehörde auf diese Einwendung im Planfeststellungsbeschluss nicht ausdrücklich eingegangen sein sollte, liegt darin schon deshalb kein Abwägungsmangel und kein Verstoß gegen Art. 74 Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG (s. hierzu Neumann/Külpmann

in Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 9. Aufl. 2018, § 74 Rn. 162), weil die Planfeststellungsbehörde an die 16. BImSchV als geltendes Recht gebunden ist und insoweit keine Abwägungsmöglichkeit hat.

### 131

4.4 Weiterhin bestehen keine Bedenken gegen die Beurteilung der Lärmimmissionen durch die Planfeststellungsbehörde mit Blick auf die Vereinbarkeit mit der Anlage 2 zur 16. BImSchV („Schall 03“), soweit in der schalltechnischen Untersuchung Beurteilungspegel aufgerundet wurden.

### 132

Aus der Pegelliste, die Teil der schalltechnischen Untersuchung und damit Teil der festgestellten Planunterlagen ist (Anlage 7.3T der Planunterlagen, S. 9), ergibt sich in Bezug auf die Südseite des Hauses des Antragstellers für das Erdgeschoss eine Lärmprognose beim Betrieb der Straßenbahn ohne Schallschutz von 51 dB(A) tagsüber und 47 dB(A) nachts. Als Beurteilungspegel mit freiwilligem Schallschutz sind Werte von 45 dB(A) tagsüber und 42 dB(A) nachts angegeben. Die Differenz zwischen den Werten ohne Schallschutz und mit freiwilligem Schallschutz ist mit 5,7 dB(A) tags und nachts angegeben.

### 133

Nach Ziffer 8.3 der Anlage 2 zur 16. BImSchV sind zum Vergleich mit den Immissionsgrenzwerten nach § 2 der 16. BImSchV die Beurteilungspegel für den Beurteilungszeitraum Tag und Nacht auf ganze dB aufzurunden. Dies ist hier offensichtlich geschehen, nachdem in der Pegelliste die Werte für die Prognose ohne Schallschutz und die Prognose mit freiwilligem Schallschutz in ganzen Zahlen angegeben sind; nach den Ausführungen des Beklagten wurden diese aufgerundet. Der Vortrag des Antragstellers, es handele sich hierbei um ungerundete Werte, ist insoweit nicht nachvollziehbar. Die Differenz zwischen den beiden Beurteilungspegeln ist demgegenüber nach dem unwidersprochen gebliebenen Vortrag des Beklagten aus den ungerundeten Werten gebildet worden. Für die Berechnung der Differenz zwischen Beurteilungspegeln ohne und mit Schallschutz enthält die Anlage 2 zur 16. BImSchV keine Regelung. Gegen die Vorgehensweise der schalltechnischen Untersuchung bestehen daher keine Bedenken. Soweit der Antragsteller offenbar meint, der Beurteilungspegel mit freiwilligem Schallschutz müsse in der Weise berechnet werden, dass von dem aufgerundeten Prognosewert ohne Schallschutz die ungerundete Differenz zwischen beiden Werten abgezogen und das Ergebnis nochmals aufgerundet werden müsse, findet sich für diese Vorgehensweise in der 16. BImSchV keine Grundlage. Aus dem von dem Antragsteller zitierten Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 29. Juni 2017 - 3 A 1.16 - juris Rn. 73 ergibt sich nichts Anderes.

### 134

4.5 Mit dem Einwand, in der schalltechnischen Untersuchung hätte bei den Beurteilungspegeln auch der Abstand zwischen Gleis und Wohnbebauung ausgewiesen werden müssen, kann der Antragsteller nicht durchdringen. Eine solche Anforderung ist der Anlage 2 zur 16. BImSchV nicht zu entnehmen, ungeachtet dessen, dass der Abstand zwischen Gleis und Wohnbebauung bei der Berechnung der Beurteilungspegel am jeweiligen Immissionsort nach der Anlage 2 zur 16. BImSchV zu berücksichtigen ist.

### 135

4.6 Der Vortrag, es sei zu Unrecht kein Beurteilungspegel für den Außenwohnbereich des Antragstellers ermittelt worden und dieser müsse höher sein als der Beurteilungspegel an der Fassade seines Wohnhauses, führt ebenfalls nicht zum Erfolg. Es trifft zwar zu, dass die schalltechnische Untersuchung nur Beurteilungspegel in Bezug auf Immissionsorte an der Fassade des Wohnhauses des Antragstellers angibt (s. Lageplan zum Schallschutz mit Immissionsorten, Anlage 7.2.5T der Planunterlagen sowie die Pegelliste, Anlage 7.3T der Planunterlagen). Die Beigeladene hat in ihren Stellungnahmen zu den Einwendungen des Antragstellers im Verwaltungsverfahren aber ausgeführt, dass die Berechnung des Beurteilungspegels im Außenwohnbereich in der Mitte der genutzten Fläche in einer Höhe von 2 m vorzunehmen ist; dies entspricht Ziffer 2.2.10 der Anlage 2 der 16. BImSchV. In größeren Höhen sind nach Angaben der Beigeladenen höhere Beurteilungspegel zu erwarten. Da an dem Fassadenpunkt C (an der der Trasse zugeneigten Seite des Hauses) ein Beurteilungspegel von unter 55 dB(A) tagsüber errechnet worden sei, sei an dem niedriger gelegenen Berechnungspunkt in 2 m Höhe, an dem eine stärkere Bodendämpfung wirksam sei, eine Überschreitung des einzuhaltenden Grenzwerts von 59 dB(A) auszuschließen. Dies erscheint nachvollziehbar, nachdem nach der Pegelliste für das zweite Obergeschoss des Gebäudes unter Berücksichtigung des freiwilligen Schallschutzes tagsüber ein Beurteilungspegel von 49 dB(A) (aufgerundet

gemäß der 16. BImSchV) errechnet wurde. Die um 10 dB(A) niedrigeren Immissionsgrenzwerte für den Nachtzeitraum finden nach § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV auf Außenwohnbereiche keine Anwendung (BVerwG, U.v. 13.5.2009 - 9 A 72.07 - juris Rn. 68), ungeachtet dessen, dass sie hier an der Fassade des Gebäudes im zweiten Obergeschoss eingehalten sind. Der Antragsteller hat dies mit seiner Antragsbegründung nicht substantiiert in Zweifel gezogen.

### 136

4.7 Weiterhin bestehen keine Bedenken gegen die Beurteilung der Lärmimmissionen, soweit die schalltechnische Untersuchung im Lauf des Verfahrens aufgrund von Hinweisen des Landesamts für Umwelt als einem Träger öffentlicher Belange angepasst wurde. Der Beklagte hat nachvollziehbar dargelegt, dass die Korrektur des Beurteilungspegels um 3 dB(A) nach unten deshalb vorgenommen wurde, weil bei der ursprünglichen Berechnung fehlerhaft von einer Anzahl der Achsen der einzusetzenden Straßenbahnen von 2 x 8 anstelle von 1 x 8 ausgegangen worden war, die nach Nr. 5.1, Tabelle 12, der Anlage 2 zur 16. BImSchV bei der Lärmberechnung einzusetzen ist (s. hierzu auch die Stellungnahme des Landesamts für Umwelt vom 4.5.2018 und die Erwiderng des Vorhabenträgers vom 4.7.2018). Dem ist der Antragsteller in der Sache nicht entgegengetreten. Soweit diesbezüglich ein Verfahrensfehler mit Blick auf eine fehlende Erläuterung gerügt wird, ist nicht ersichtlich, worin ein solcher liegen sollte. Die Thematik wurde im Erörterungstermin am 15. November 2018 besprochen (s. Niederschrift S. 4f.), so dass für die Betroffenen erkennbar wurde, warum in der darauffolgenden Tektur eine Änderung vorgenommen wurde.

### 137

4.8 Der Einwand des Antragstellers zur Taktverdichtung führt ebenfalls nicht zum Erfolg seines Antrags. Wie schon unter Ziffer II.1.4 ausgeführt, ist eine Taktverdichtung nicht Gegenstand der Planung und des Planfeststellungsbeschlusses und daher auch nicht Streitgegenstand des vorliegenden gerichtlichen Verfahrens. Dass das dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegende Taktschema der Straßenbahn auf der streitgegenständlichen Verlängerungsstrecke nicht einer realistischen Prognose der Streckennutzung im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses entsprechen würde, hat der Antragsteller nicht dargelegt. Es ist auch nicht ersichtlich, dass sich die Absicht einer - wenngleich im Verfahren diskutierten - möglichen Taktverdichtung bereits derart konkretisiert hätte, dass diese zum Gegenstand des streitgegenständlichen Planfeststellungsverfahrens hätte gemacht werden müssen. Die Ausgewogenheit der Planung insgesamt wird dadurch, dass eine Taktverdichtung theoretisch möglich wäre, nicht in Frage gestellt, zumal sich aus der ergänzenden schalltechnischen Untersuchung vom 14. Februar 2019 ergibt, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV auch im Fall einer Taktverdichtung eingehalten würden.

### 138

5. Schließlich liegt ein Verstoß gegen das planerische Abwägungsgebot, der zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder zur Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit führen müsste, nach der im Eilverfahren gebotenen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage insbesondere im Hinblick auf die Trassenwahl nicht vor.

### 139

5.1 Nach § 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Nach ständiger Rechtsprechung gehört zur Sammlung des Abwägungsmaterials auch die Ermittlung etwaiger Planungsalternativen einschließlich der „Null-Variante“ (vgl. BayVGH, U.v. 27.11.2012 - 22 A 09.40034 - juris Rn. 29).

### 140

Bei der Prüfung der einzelnen Alternativen ist die Planfeststellungsbehörde zu einem gestuften Vorgehen berechtigt, indem sie nach einer Art Grobanalyse bereits in einem frühen Planungsstadium solche Planungsalternativen ausscheiden darf, die nicht ernsthaft in Betracht kommen (vgl. BayVGH, U.v. 27.11.2012 - 22 A 09.40034 - juris Rn. 29; U.v. 13.10.2015 - 22 A 14.40037 - juris Rn. 25). Ernsthaft in Betracht kommende Alternativen müssen bei der Zusammenstellung des abwägungserheblichen Materials berücksichtigt werden und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die Prüfung der von den möglichen Alternativen berührten öffentlichen und privaten Belange Eingang finden (BVerwG, B.v. 2.4.2009 - 7 VR 1.09 - juris Rn. 10). 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 (stRspr, vgl.

zu einer Planfeststellung nach dem EnWG BVerwG, U.v. 14.3.2018 - 4 A 5.17 - juris Rn. 73 m.w.N.). Die Planfeststellungsbehörde hat die vom Vorhabenträger aufgrund seiner Gestaltungsfreiheit getroffene Abwägungsentscheidung - als planerische Entscheidung - abwägend nachzuvollziehen; dabei darf sie sich nicht auf die Kontrolle zurückziehen, ob sich eine andere als die gewählte Variante nur als offensichtlich bessere Lösung hätte aufdrängen müssen (BVerwG, U.v. 29.6.2017 - 3 A 1.16 - juris Rn. 131). Die Behörde muss jedoch nicht und darf nicht selber planen und sie hat kein Versagungsersuchen, wenn das Vorhaben den strikten Vorgaben und dem Abwägungsgebot genügt (BayVGH, U.v. 25.10.2019 - 22 A 18.40029 - juris Rn. 39; U.v. 9.12.2015 - 22 A 15.40025 - juris Rn. 56; U.v. 13.10.2015 - 22 A 14.40037 - juris Rn. 25).

#### **141**

Das Gericht kann die Ausübung der der Planfeststellungsbehörde eingeräumten planerischen Gestaltungsfreiheit nur auf die Einhaltung der Grenzen dieser Gestaltungsfreiheit überprüfen. Mit Blick auf die Auswahl einer bestimmten Trasse sind sie nur dann überschritten, wenn der Behörde bei der Auswahl infolge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist oder wenn sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eine andere als die gewählte Trassenführung eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere hätte aufdrängen müssen (BVerwG, U.v. 9.11.2017 - 3 A 4.15 - juris Rn. 98; U.v. 29.6.2017 - 3 A 1.16 - juris Rn. 129 m.w.N.; BayVGH, U.v. 11.7.2016 - 22 A 15.40033 - juris Rn. 33). Ein Abwägungsfehler liegt selbst dann nicht vor, wenn eine andere als die planfestgestellte Trasse ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre (BayVGH, U.v. 11.7.2016 - 22 A 15.40033 - juris Rn. 33 m.w.N.). Es ist nicht Aufgabe des Gerichts, durch eigene Ermittlungen ersatzweise zu planen und sich hierbei gar von Erwägungen einer „besseren“ Planung leiten zu lassen (vgl. BVerwG, U.v. 29.6.2017 - 3 A 1.16 - juris Rn. 129 m.w.N.).

#### **142**

5.2 Die Variantenprüfung ist nicht deshalb fehlerhaft, weil nicht alle ernsthaft in Betracht kommenden Varianten in die Prüfung eingestellt worden wären.

#### **143**

Der Antragsteller hält gegenüber der gewählten Antragsvariante eine Trassenführung über die „alte B 17“ für vorzugswürdig; damit ist offenbar auf Augsburger Grund die K2. Str. und auf Königsbrunner Grund die H. Str., weiter südlich die B1.-Str. gemeint (s. Einwendungsschreiben des Antragstellers vom 2. Mai 2018, S. 108).

#### **144**

Ausweislich der Planunterlagen und Behördenakten haben der Vorhabenträger und dessen Prüfung nachvollziehend die Regierung von Schwaben als Planfeststellungsbehörde eine Variantenprüfung durchgeführt, bei der in einer ersten Stufe sechs Varianten miteinander verglichen wurden und nach Ausscheiden der Varianten 4 - 6 in einer zweiten Stufe die verbleibenden Varianten 1 - 3 nochmals beleuchtet wurden; die Antragsvariante (Variante 3) erwies sich dabei als vorzugswürdig. Eine Trassenführung über die „alte B17“ war nicht Gegenstand der beschriebenen Variantenprüfung.

#### **145**

Die Planfeststellungsbehörde war nicht verpflichtet, eine derartige Trasse als ernsthaft in Frage kommende Variante einer näheren Prüfung zu unterziehen.

#### **146**

Welche Varianten ernsthaft in Frage kommen, bestimmt sich im Wesentlichen nach der Zielsetzung der Planung des Vorhabenträgers, hier in Zusammenschau mit den Zielsetzungen des Nahverkehrsplans 2015plus (s. zur Bedeutung des Nahverkehrsplans für das Planfeststellungsverfahren bereits oben Ziffer II.2.).

#### **147**

5.2.1 Ausweislich der dem Planfeststellungsantrag beiliegenden Variantenuntersuchung sowie des Planfeststellungsbeschlusses war es Aufgabenstellung der Planung, die südlich von Augsburg liegende Stadt Königsbrunn durch eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 an das Straßenbahnnetz der Stadt Augsburg anzubinden und dabei den öffentlichen Personennahverkehr zwischen Augsburg und Königsbrunn attraktiver zu gestalten. Vorgegeben waren der Beginn der Neubaustrecke an der derzeitigen Endhaltestelle der Linie 3 in Haunstetten West P+R sowie deren Ende am Zentralen Omnibusbahnhof der

Stadt Königsbrunn. Ziel der Planung war weiterhin die Schaffung einer möglichst direkten und damit schnellen Straßenbahntrasse mit ausreichendem Fahrgastpotenzial (Erschließungsfunktion) und möglichst weitgehender Unabhängigkeit vom Individualverkehr. Zugunsten einer kurzen Fahrzeit sollte die Anordnung von besonderen oder unabhängigen Bahnkörpern mit Vorrang des Schienenverkehrs bei den höhengleich geplanten Kreuzungen möglich sein. Weitere Kriterien waren die Berücksichtigung der Bauleitplanung und die Notwendigkeit des Grunderwerbs (vgl. Variantenuntersuchung, Anlage 1.2 zum Planfeststellungsantrag, S. 3; Planfeststellungsbeschluss S. 54 und S. 46 ff.). Die verkehrliche Begründung des Projekts geht von einem Einzugsgebiet von rund 11.000 Einwohnern in Augsburg-Haunstetten, rund 12.000 Einwohnern in Königsbrunn und zukünftig weiteren ca. 10.000 Einwohnern im geplanten Neubaugebiet Augsburg-Haunstetten Südwest aus (s. Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsantrag, Anlage 1.1, S. 11; Planfeststellungsbeschluss S. 31 f.).

#### **148**

5.2.2 Vor diesem Hintergrund hat die Planfeststellungsbehörde zu Recht eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 2 als getrennt zu betrachtendes eigenständiges Projekt aus der Variantenuntersuchung ausgeklammert (s. Planfeststellungsbeschluss S. 55 f.). Eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 2 von deren bisheriger Endhaltestelle Haunstetten Nord nach Süden hin bis zur Stadtgrenze Augsburg/Königsbrunn ist im Zielnetz des Nahverkehrsplans 2015plus, mithin als längerfristig zu realisierende Maßnahme, vorgesehen; beabsichtigt ist ausweislich des Nahverkehrsplans offenbar eine Trassenführung in Verlängerung der bisherigen Trasse auf Augsburger Grund über die H. Straße, L2. Straße und K2. Straße (s. Nahverkehrsplan S. 180). Die Planfeststellungsbehörde hat darauf hingewiesen, dass - wie offenbar von Einwendern vorgetragen - über die Planung des Nahverkehrsplans 2015plus hinaus im Wege der Verlängerung der Linie 2 über die H. Str. und die B2.-Str. in Königsbrunn eine Verbindung bis zum dortigen Zentralen Omnibusbahnhof denkbar wäre. Eine Verlängerung der Linie 2 entsprach jedoch nicht der Zielsetzung des Vorhabenträgers, die wiederum durch die Zielsetzung des Nahverkehrsplans 2015plus geprägt war.

#### **149**

Die vom Antragsteller ins Spiel gebrachte Variante einer Verlängerung der Linie 3 über die K2. Str. in Augsburg und die H. Str. und B2.-Str. in Königsbrunn entspricht weitgehend der im Planfeststellungsbeschluss auf S. 55 f. behandelten Möglichkeit einer Verlängerung der Linie 2. Schon dies spricht dafür, dass diese Ausgestaltung ebenso wie die Verlängerung der Linie 2 selbst keiner vertieften Prüfung bedurfte. Dass der Nahverkehrsplan 2015plus die Verlängerung der Linie 2 nur bis zur Stadtgrenze von Augsburg und nicht bis nach Königsbrunn ZOB vorsieht, ändert daran entgegen dem Vortrag des Antragstellers, der insoweit nur auf Augsburger Grund von einem eigenständigen Projekt ausgehen will, nichts. Denn eine Prüfung der Trassenführung über die „alte B 17“ nur auf Königsbrunner Flur kam von vornherein nicht in Betracht, da das Projekt nicht auf das Stadtgebiet von Königsbrunn reduziert werden kann. Der Antragsteller erläutert nicht, wie unter Berücksichtigung dessen, dass jedenfalls die Verlängerung der Linie 2 bis zur Stadtgrenze ein eigenständiges Projekt darstellt, die Trassenführung für die Linie 3 aussehen sollte. Soweit der Antragsteller meint, der Nahverkehrsplan 2015plus sehe die Verlängerung der Linie 2 nach Königsbrunn deswegen nicht vor, weil ansonsten gegen das Verbot des Schienenparallelverkehrs verstoßen würde, wirkt sich dies auf die Rechtmäßigkeit der Alternativenprüfung nicht aus, die von den auch durch den Nahverkehrsplan bestimmten planerischen Zielsetzungen auszugehen hat. Dabei ist es zwar richtig, dass der Nahverkehrsplan keine rechtliche Bindungswirkung für das Planfeststellungsverfahren in dem Sinne hat, dass er eine bestimmte Trassenführung verbindlich vorgeben könnte. Er kann aber planerische Maßgaben formulieren, die im Planfeststellungsverfahren den Rahmen für die Alternativenprüfung bilden. Soweit der Antragsteller den Nahverkehrsplan für fehlerhaft oder auch nur für ungünstig hält, kann dies dahinstehen. Weder besteht im Planfeststellungsverfahren Raum für eine rechtliche Überprüfung eines Nahverkehrsplans noch wird durch den Nahverkehrsplan eine Alternativenprüfung durch die Planfeststellungsbehörde obsolet. Auf die Frage, ob es sich bei dem Vorhaben mit der gewählten Trassenführung um eine „ortsübliche Anlage“ handelt, kommt es nicht an.

#### **150**

5.2.3 Darüber hinaus hat die Beigeladene überzeugend dargelegt, dass eine Trassenführung der Linie 3 über die K2. Str., die H. Str. und B2.-Str. aus weiteren Gründen nicht der planerischen Zielsetzung entsprach und deshalb nicht ernsthaft als Alternative in Betracht kam, die einer näheren Prüfung hätte unterzogen werden müssen. Nach den Angaben der Beigeladenen spricht nichts dafür, dass die Ziele einer

möglichst direkten und schnellen Straßenbahnverbindung auf besonderen Gleiskörpern mit dieser Trassenführung besser hätten erreicht werden können als mit den sechs Varianten, die Gegenstand der Variantenprüfung waren. Das geplante Neubaugebiet Augsburg-Haunstetten Südwest könnte damit nicht erschlossen werden. Dem Vortrag des Antragstellers fehlt es im Übrigen bereits an einer Erläuterung, wie die Straßenbahn von der derzeitigen Endhaltestelle Haunstetten West P+R die von ihm favorisierte Trasse und von dieser aus die neue Endhaltestelle Königsbrunn ZOB erreichen sollte. Die Beigeladene hat in ihrem Schriftsatz vom 22. November 2019 nachvollziehbar erläutert, dass von der Endhaltestelle aus hin zu der antragstellerseits favorisierten Trasse nur zwei Ost-West-Verbindungen denkbar wären, über die entweder die K2. Straße oder die H. Straße erreicht werden könnten, nämlich die I. Straße oder die A2. Straße. Andere Ost-West-Verbindungen schieden aus Gründen der Grundstücksverfügbarkeit, wegen vorhandener Bebauung und wegen des Platzbedarfs für die Straßenbahntrasse aus. Die Beigeladene hat weiter erläutert, dass es bei einer Trassenführung über die I. Straße zu einer Verlängerung der Trasse um ca. 700 m und bei einer Trassenführung über die A2. Straße zu einer Verlängerung um ca. 500 m kommen würde. Daraus resultierten höhere Baukosten und längere Fahrzeiten. Zudem müsse die Strecke wahrscheinlich vier 90°-Bögen überwinden, um die frühere B 17 zu erreichen und diese wieder zu verlassen. Weiter hat die Beigeladene ausgeführt, die I. Straße sei aufgrund der geringen Querschnittsbreite nicht geeignet, einen besonderen Bahnkörper aufzunehmen, so dass die Straßenbahn straßenbündig mit den Kfz fahren müsse. Die I. Straße als Zubringer für die neue B 17 sei auch eine viel befahrene Straße. Bei der Trassenführung über die I. Straße würde das geplante Neubaugebiet Haunstetten Südwest von der Trasse nicht erschlossen. Bei einer Trassenführung über die A2. Straße als ebenfalls viel befahrene Straße würde auch deren Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr sinken.

#### **151**

Der Antragsteller ist mit seinem Vortrag, die Straßenbahntrasse müsse über die von ihm so bezeichnete Hauptachse Augsburg-Königsbrunn geführt werden und man könne mit einer solchen Streckenführung mindestens so viele Fahrgäste wie mit der im Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Variante erreichen, den Darlegungen der Beigeladenen nicht substantiiert entgegengetreten. Die Notwendigkeit einer näheren Prüfung einer Trassenführung in seinem Sinne hat er nicht dargelegt.

#### **152**

5.3 Der Variantenprüfung kann weiter nicht entgegengehalten werden, man habe sich zu Unrecht von vornherein auf die von der Bauleitplanung freigehaltene Trasse beschränkt. Zunächst gab es entgegen der Auffassung des Antragstellers für die Vorhabenträgerin keinen Anlass, sich gemäß § 7 Satz 3 BauGB wegen geänderter Sachlage in Bezug auf den Flächennutzungsplan mit der Stadt Königsbrunn ins Benehmen zu setzen oder gar dem Flächennutzungsplan nachträglich zu widersprechen (§ 7 Satz 4 BauGB), selbst wenn diese als öffentliche Planungsträgerin im Verfahren zur Aufstellung des Flächennutzungsplans beteiligt worden wäre (§ 7 Satz 1 BauGB). Für eine geänderte Sachlage ist hier nichts ersichtlich; durch den Planfeststellungsbeschluss wird letztlich nur die Bauleitplanung, die von einer Fläche für den öffentlichen Nahverkehr ausgeht, konkretisiert.

#### **153**

Gegen die Berücksichtigung der Bauleitplanung als eines von mehreren Kriterien bei der Variantenprüfung ist im Übrigen nichts zu erinnern, zumal eine von der Bauleitplanung freigehaltene Trasse erhebliche Vorteile bei der Realisierung des Vorhabens mit Blick auf Grunderwerb und Baufeldfreimachung haben kann. Die in die Variantenprüfung einbezogene Variante 6 zeigt dabei, dass es auch in diesem schon fortgeschrittenen Verfahrensschritt nicht von vornherein eine Festlegung auf die Streckenführung über die durch die Bauleitplanung freigehaltene Trasse im Bereich des Grundstücks des Antragstellers gab. Die Variante 6 bestand in einer Trassenführung entlang dem westlichen Ortsrand von Königsbrunn. Nicht nur wegen ihrer mangelnden Verankerung in der Bauleitplanung, sondern auch aufgrund der Länge dieser Trasse, aufgrund enger Bögen und von Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie der vergleichsweise schlechten Erschließungswirkung wurde sie jedoch ausgeschieden. Dagegen ist rechtlich nichts zu erinnern.

#### **154**

5.4 Soweit der Antragsteller behauptet, die bauplanungsrechtliche Situation sei im Rahmen der Variantenprüfung deshalb nicht abwägungsfehlerfrei berücksichtigt worden, weil die Festsetzung der ÖPNV-Trasse im Bebauungsplan Nr. ... wegen eines Verstoßes gegen § 50 BImSchG unwirksam sei, kann er damit die getroffene Abwägungsentscheidung nicht in Frage stellen.

## 155

Der Antragsteller kann sich auf diesen Einwand schon deshalb nicht mit Erfolg berufen, weil ein eventueller Verstoß des Bebauungsplans gegen das Trennungsgebot nach § 50 BImSchG nach den Vorschriften des Baugesetzbuches über die Planerhaltung inzwischen unbeachtlich geworden wäre.

## 156

Bei dem Trennungsgebot nach § 50 BImSchG handelt es sich nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts um eine Abwägungsdirektive (vgl. BVerwG, U.v. 13.5.2009 - 9 A 71.07 - juris Rn. 44; U.v. 19.4.2012 - 4 CN 3.11 - juris Rn. 29); im Fall eines Verstoßes dagegen läge ein Abwägungsmangel vor, der gemäß § 215 BauGB nach Ablauf einer bestimmten Frist unbeachtlich wird, wenn er nicht entsprechend den Voraussetzungen der Norm gerügt wird. Dabei findet nach § 233 Abs. 2 Satz 1 und 3 BauGB die Fassung der Planerhaltungsvorschriften Anwendung, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bebauungsplans anwendbar war. Auf den am 20. August 1998 in Kraft getretenen Bebauungsplan ist mithin § 215 BauGB in der Fassung vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141), in Kraft ab dem 1. Januar 1998, anzuwenden. Nach § 215 Abs. 1 Nr. 2 BauGB in der Fassung vom 27. August 1997 wurden Mängel der Abwägung bei Bebauungsplänen unbeachtlich, wenn sie nicht innerhalb von sieben Jahren seit Bekanntmachung der Satzung schriftlich gegenüber der Gemeinde geltend gemacht wurden. Hier ist weder vorgetragen noch ersichtlich, dass der Antragsteller dem in Bezug auf den behaupteten Mangel innerhalb der gesetzlichen Frist nachgekommen wäre.

## 157

Weiter ist zu berücksichtigen, dass nach der Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs § 215 BauGB nicht nur im Rahmen von Normenkontrollverfahren nach § 47 VwGO Anwendung findet, sondern auch im Rahmen einer bei einer Anfechtungsklage vorzunehmenden inzidenten Prüfung (vgl. BayVGH, U.v. 22.9.2015 - 1 B 14.1652 - juris Rn. 20; s. auch Stock in Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: September 2019, § 215 Rn. 1, 47). Dabei ist nichts dafür ersichtlich, dass hiervon nicht auch eine inzidente Prüfung im Rahmen einer Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss nach dem Personenbeförderungsgesetz erfasst wäre, in dessen Rahmen Aspekte der Bauleitplanung in die Abwägung eingestellt wurden.

## 158

5.5 Der weitere Einwand des Antragstellers, wegen des Zuschnitts der Baugrundstücke, auf denen die Außenbereiche zu der Plantrasse hin ausgerichtet worden seien, habe er jedenfalls ein Vertrauen entwickeln dürfen, dass an seinem Grundstück vorbei keine Straßenbahntrasse errichtet werde, bleibt ebenfalls ohne Erfolg. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts darf ein von einer Planfeststellung Betroffener nicht auf den Fortbestand einer bestimmten Situation vertrauen, wenn er sich vernünftigerweise auf die mit dem geplanten Vorhaben verbundenen Veränderungen einstellen musste (BVerwG, U.v. 28.3.2007 - 9 A 17.06 - juris Rn. 19). Angesichts der in den Bauleitplänen vorgesehenen Trasse für den öffentlichen Nahverkehr bestand schon keine Grundlage für die Entstehung eines schutzwürdigen Vertrauens, ganz abgesehen von der Frage, welche Bedeutung dem mit Blick auf die Planerhaltungsvorschriften des Baugesetzbuches hätte zukommen können.

## 159

5.6 Die Variantenprüfung leidet auch nicht unter Abwägungsmängeln in Bezug auf durch den Betrieb der Straßenbahn verursachte Erschütterungen.

## 160

5.6.1 Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts beurteilen sich Ansprüche auf Erschütterungsschutz nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG bzw. nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 BayVwVfG. Schutzvorkehrungen sind gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG anzuordnen, wenn dies zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich ist. Die damit angesprochene Zumutbarkeitsschwelle ist bei Einwirkungen durch Erschütterungen nicht durch gesetzliche Grenzwerte festgelegt, sondern nach den Verhältnissen im Einzelfall zu bestimmen (BVerwG, U.v. 29.6.2017 - 3 A 1.16 - juris Rn. 96; U.v. 8.9.2016 - 3 A 5.15 - juris Rn. 79).

## 161

Angesichts der hohen Prognoseunsicherheit bei Erschütterungsimmissionen ist in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs ein gestuftes Vorgehen zum Schutz Betroffener vor Erschütterungen anerkannt. Danach kann die Bewältigung nachteiliger Wirkungen

durch ein Planvorhaben gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG einer späteren Entscheidung vorbehalten werden, wenn ihr Eintreten konkret zu erwarten ist, ihr Ausmaß sich jedoch im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht abschätzen lässt (vgl. BVerwG, U.v. 29.6.2017 - 3 A 1.16 - juris Rn. 113; U.v. 25.5.2005 - 9 B 41.04 - juris Rn. 8 m.w.N.; BayVGh, U.v. 11.7.2016 - 22 A 15.40033 - juris Rn. 76). Im Rahmen der Planung eines Neubauvorhabens genügt es danach, eine erschütterungstechnische Untersuchung vorzunehmen, die mangels exakter Berechenbarkeit zu erwartender Erschütterungen eine gewisse Prognoseunsicherheit in sich trägt und einer späteren Überprüfung durch konkrete Messungen nach Inbetriebnahme einer Eisen- oder Straßenbahn bedarf, auf deren Grundlage die nötigen Abhilfemaßnahmen, hilfsweise Entschädigung, angeordnet werden können.

## 162

5.6.2 Gegen das zweistufige Vorgehen des Vorhabenträgers und der Planfeststellungsbehörde bei der Beurteilung der Erschütterungen bestehen daher keine Bedenken. Die Tatsache, dass eine abschließende Beurteilung der Erschütterungen erst als im Nachhinein möglich angesehen wird, ändert nichts daran, dass die im Rahmen der Planung vorgenommene erschütterungstechnische Untersuchung eine Grobabschätzung der Empfindlichkeit der betroffenen Gebäude ermöglicht, die auch der Entscheidung über die Trassenwahl zugrunde gelegt werden kann. Dass diese erschütterungstechnische Untersuchung (Anlage 8.1T der Planunterlagen), die das Wohnhaus des Antragstellers in die Gefährdungsklasse III (Gefährungsgrad gering, keine besonderen Maßnahmen erforderlich) eingeordnet hat, sich nicht an der DIN 4150 orientiert, sondern ein mit der Technischen Universität München abgestimmtes Verfahren anwendet, ist nicht zu beanstanden. Mit der hier durchgeführten erschütterungstechnischen Untersuchung werden nicht im Vorfeld die durch den Betrieb zu erwartenden Erschütterungen prognostiziert, sondern lediglich die Empfindlichkeit der Gebäude eingeschätzt, um auf dieser Grundlage aktive Erschütterungsschutzmaßnahmen in die Planung aufzunehmen; die Anwendung der DIN 4150 ist hierfür weder normativ vorgegeben noch ergäbe sie sich aus der Rechtsprechung. Die DIN 4150 ist ein technisches Regelwerk, aber keine Rechtsnorm; in ihr kommt vielmehr naturwissenschaftlich-technischer Sachverstand zum Ausdruck (vgl. BVerwG, B.v. 25.5.2005 - 9 B 41.04 - juris Rn. 30 m.w.N.). Es stößt nicht auf Bedenken, für die Vorbereitung späterer konkreter Erschütterungsschutzmaßnahmen durch eine Empfindlichkeitseinschätzung der betroffenen Gebäude ein anderes technisches Verfahren anzuwenden, das gleichermaßen auf naturwissenschaftlich-technischem Sachverstand beruht. Dass das vorliegend angewendete Verfahren fachliche Mängel aufweisen würde, hat der Antragsteller nicht substantiiert dargetan. Insbesondere wurde der Abstand zwischen dem Gleis und dem Wohnhaus des Antragstellers bei der erschütterungstechnischen Untersuchung berücksichtigt (vgl. die Formel in Anlage 8.1T der Planunterlagen, Ziffer 3.4). Schließlich ist im Bereich des Hauses des Antragstellers mit Blick auf ein in Gefährungsgrad II eingestuftes Gebäude in der Nähe ohnehin eine hochelastische Schienenlagerung vorgesehen, die ihm den weitreichendsten Erschütterungsschutz vermittelt, der nach der erschütterungstechnischen Untersuchung vorgesehen ist (Masse-Feder-System). Dass eine weitergehende Ermittlung von Erschütterungen im Vorfeld der Baumaßnahme verlangt werden könnte, ergibt sich aus der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht. Soweit der Antragsteller vorträgt, die für die Bestimmung der Zumutbarkeitsschwelle bei Erschütterungen in der DIN 4150, Teil 2 und Teil 3, enthaltenen Werte würden erheblich überschritten, handelt es sich um eine bloße nicht näher begründete Behauptung.

## 163

Der Planfeststellungsbeschluss sieht im Übrigen unter Abschnitt A.V. in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts vor, dass nach der Aufnahme des Linienbetriebs bei betroffenen Anwesen Erschütterungsmessungen zur Überprüfung der Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) durchzuführen sind und bei Überschreitung dieser Werte Erschütterungsschutz nachzurüsten ist, soweit dies technisch möglich und verhältnismäßig ist. Anderenfalls ist Entschädigung durch Geld zu leisten. Zusätzlich ist am Anwesen des Antragstellers hinsichtlich des Bauzustandes und eventueller Vorschädigungen ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen; nach Aufnahme des Linienbetriebs ist der Bauzustand erneut zu erheben und bei neu aufgetretenen Schäden, die auf den Betrieb der Straßenbahn zurückzuführen sind, Entschädigung in Geld zu leisten (vgl. hierzu im Einzelnen oben Ziffer I.2.). Nach dem Begründungsteil des Planfeststellungsbeschlusses (S. 67) soll durch die nach Betriebsaufnahme durchzuführenden Messungen auch überprüft werden, ob die Anhaltswerte der DIN 4150-3 (Erschütterungen im Bauwesen - Auswirkungen auf bauliche Anlagen) eingehalten werden. Die Planfeststellungsbehörde behalte sich auch insoweit eine abschließende Entscheidung über notwendige Schutzmaßnahmen vor; gegebenenfalls sei Entschädigung

in Geld zu leisten. Sofern es bezüglich dieses Schutzes von Gebäuden vor Erschütterungen noch einer Regelung im verfügenden Teil des Planfeststellungsbeschlusses bedürfte (entsprechend der Regelung für Menschen gemäß DIN 4150-2 unter Abschnitt A.V. des Planfeststellungsbeschlusses), wäre eine Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses möglich; die Ordnungsmäßigkeit der Abwägung wird durch diese Ergänzungsbedürftigkeit im Detail nicht in Frage gestellt.

#### **164**

Dass sich mit Blick auf mögliche Erschütterungsimmissionen eine andere als die gewählte Trassenführung eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere aufdrängen würde, hat der Antragsteller nicht dargelegt. Da somit durch seine diesbezüglichen Einwände jedenfalls nicht die Planungsentscheidung als solche in Frage gestellt wird, besteht insoweit kein Anlass für die Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage.

#### **165**

5.7 Schließlich ist die Variantenprüfung auch nicht deshalb fehlerhaft, weil Fragen der Verkehrssicherheit nicht ermittelt oder unzutreffend gewichtet worden wären. Dabei kann offenbleiben, ob insoweit überhaupt eigene Belange des Antragstellers zu erkennen wären. Denn jedenfalls wurde bei der Variantenauswahl auf der Auswahlstufe 1 u.a. das Bewertungskriterium Betrieb/verkehrliche Auswirkung angewendet, bei dem auch das mögliche Gefährdungspotenzial etwa durch die Nähe zu Schulen und einem Kindergarten (Variante 1) sowie durch Trassenquerungen durch Straßen und Wege betrachtet wurde. Darüber hinaus hat der Antragsteller nicht dargelegt, inwieweit sich eine andere als die gewählte Trasse unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange aufdrängen sollte. Er behauptet nur allgemein, es bestünde die Gefahr schwerer Unfälle durch den Straßenbahnbetrieb im Wohngebiet durch das Kreuzen der Trasse mit Geh- und Radwegen. Mit den Sicherheitsvorkehrungen für Bahnübergänge im verfügenden Teil des Planfeststellungsbeschlusses (X.4.3, S. 27) sowie den Ausführungen zur Verkehrssicherheit im Begründungsteil des Planfeststellungsbeschlusses (S. 78) setzt sich der Antragsteller dabei entgegen § 29 Abs. 6 Satz 3 PBefG nicht auseinander.

#### **166**

Soweit sich der Antragsteller auf Sicherheitsbedenken seitens der technischen Aufsichtsbehörde mit Blick auf das hochliegende Rasengleis in Augsburg bezieht, ist nicht dargelegt, inwieweit diese sich auf die Trassenwahl und damit die Planungsentscheidung als solche auswirken sollten.

#### **167**

Weiter ergibt sich aus dem Vortrag des Antragstellers, die Trasse sei nicht hinreichend verkehrssicher, weil sie zum Schutz von Fledermäusen teilweise unbeleuchtet bleiben müsse, ungeachtet der Frage des Betroffenseins eigener Belange kein Mangel der Abwägung, der sich auf die Trassenwahl als solche auswirken würde. Soweit der Landschaftspflegerische Begleitplan unter dem Abschnitt „Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen“ Hinweise zur Beleuchtung der Trasse zum Schutz von Fledermäusen (Anlage 6.3 der Planunterlagen, Erläuterungsbericht S. 50) enthält, ist nicht ersichtlich, dass dieser Punkt der Verwirklichung des Vorhabens als Ganzes entgegenstehe.

#### **168**

Soweit der Antragsteller einen Abwägungsmangel in Bezug auf Gesichtspunkte der Verkehrssicherheit auch unabhängig von der Trassenwahl rügen möchte, sind seine Ausführungen zur Gefahr schwerer Unfälle durch die Straßenbahn zu wenig substantiiert, um einen Abwägungsmangel zu belegen. Seine Bedenken hinsichtlich des hochliegenden Rasengleises beziehen sich auf den Streckenabschnitt in Augsburg, von dem sein Grundstück weit entfernt ist. Gleiches gilt für den Streckenabschnitt, der zum Schutz von Fledermäusen ggf. unbeleuchtet bleiben soll: Er befindet sich nach dem Landschaftspflegerischen Begleitplan nördlich der A2. Straße sowie entlang der M3. Straße und damit ebenfalls in deutlicher Entfernung zum Grundstück des Antragstellers. Es kann insoweit offen bleiben, ob der Antragsteller Belange der Verkehrssicherheit überhaupt als eigene rügefähige Belange der Abwägung ins Feld führen kann. Aus den beiden letztgenannten Gesichtspunkten kann er jedenfalls schon deshalb keinen Abwägungsmangel herleiten, weil aufgrund der räumlichen Entfernung seines Grundstücks zu den von ihm angesprochenen Streckenabschnitten eine subjektive Beeinträchtigung ausscheidet.

#### **169**

5.8 Soweit der Vortrag des Antragstellers dahin zu verstehen sein sollte, dass ein weiterer Abwägungsmangel in der mangelnden Berücksichtigung von Lärmimmissionen liege, gelten hierfür die

Ausführungen unter Ziffer II.4. Die Planung als Ganzes und damit die Trassenwahl werden durch seine Einwände nicht in Frage gestellt.

#### **170**

6. Der Antragsteller behauptet zwar, dass ihm auch die bereits während des Baus der Straßenbahntrasse zu gewärtigenden Wirkungen nicht zumutbar seien. Inwieweit er konkret durch die Bauarbeiten unzumutbar in seinen Rechten beeinträchtigt sein soll, legt er jedoch nicht dar, so dass auch dieser Einwand erfolglos bleibt.

#### **171**

Da die vom Antragsteller erhobene Klage, soweit sie auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses und hilfsweise auf Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit gerichtet ist, mithin nach summarischer Prüfung keine Aussicht auf Erfolg hat, kommt es für die Entscheidung über den Antrag nach § 80a Abs. 3, § 80 Abs. 5 VwGO auf eine Abwägung der Interessen der Beteiligten am sofortigen Vollzug bzw. an der Aussetzung der Behördenentscheidung nicht an.

#### **172**

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1, § 162 Abs. 3 VwGO, die Streitwertfestsetzung aus § 53 Abs. 2 Nr. 2, § 52 Abs. 1 GKG in Verbindung mit der Empfehlung in Nr. 34.2, Nr. 2.2.2, Nr. 1.5 Satz 1 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit.

#### **173**

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