

**Titel:**

**Zur Abgrenzung von planfeststellungsersetzendem Bebauungsplan und bebauungsplanergänzendem Planfeststellungsbeschluss**

**Normenketten:**

PBefG § 28, § 29

UmWRG § 4 Abs. 1 S. 1 Nr. 1, Nr. 3, Abs. 1a, Abs. 3 S. 1 Nr. 1, § 6

UVPG § 9 Abs. 1 S. 3, § 11, § 12, § 21 Abs. 2, § 24 Abs. 2 § 74 Abs. 2 Nr. 1

BayVwVfG Art. 25 Abs. 3, Art. 29, Art. 72 Abs. 1, Art. 73 Abs. 4 S. 4

BauGB § 38

BImSchG § 41, § 50

16. BImSchV

**Leitsätze:**

1. Der Erlass eines planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans nach § 28 Abs. 3 Satz 1 PBefG für den Bau einer Straßenbahnbetriebsanlage setzt die hinreichende Konkretisierung des Vorhabens voraus, die es der Gemeinde ermöglicht, eine planungsrechtliche Grundlage für die Realisierung des Vorhabens unter Abwägung aller für ihre Entscheidung erheblichen Belange zu schaffen, auch wenn diese ggf. der Ergänzung durch Planfeststellung gemäß § 28 Abs. 3 Satz 2 PBefG bedarf. (Rn. 218 – 220 und 224)

2. Auch wenn sich ein Bebauungsplan demgegenüber auf die bloße Freihaltung von Flächen für ein künftiges, noch nicht hinreichend konkretes Vorhaben im Sinne von § 28 Abs. 1 Satz 1 PBefG beschränkt, muss die Planfeststellungsbehörde diesen bei der späteren Planungsentscheidung über ein solches Vorhaben von überörtlicher Bedeutung im Rahmen ihrer Abwägung als städtebaulichen Belang berücksichtigen (§ 38 Satz 1 Hs. 2 BauGB), allerdings nur soweit die Wirkung der Festsetzung reicht. (Rn. 216)

3. Das Trennungsgebot des § 50 Satz 1 Alt. 1 BImSchG schließt ein Nebeneinander von Wohnnutzung und einer Straßenbahnbetriebsanlage nicht grundsätzlich aus. Stehen der räumlichen Trennung Belange entgegen, denen beispielsweise kraft Gesetzes ein besonderes Gewicht zukommt (hier: Anbindung an den schienengebundenen ÖPNV, Art. 2 Abs. 2 BayÖPNVG), kann in einem Planfeststellungsbeschluss das maßgebliche Schutzniveau in Bezug auf Umwelteinwirkungen je nach den Umständen des Einzelfalles abwägungsfehlerfrei auch durch technische Maßnahmen des Immissionsschutzes gewährleistet werden. (Rn. 232 und 240 – 241)

**Schlagworte:**

Planfeststellung für eine Straßenbahntrasse nach dem PBefG, Umweltverträglichkeitsprüfung, Anhörungsverfahren, Einwendungsfrist, Hinweis auf Präklusion im Verwaltungsverfahren, Akteneinsichtsrecht im Planfeststellungsverfahren, zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen, 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, Festsetzung eines Bebauungsplans als für die Planfeststellung abwägungserheblicher Belang, Abgrenzung von einem planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan und einem bebauungsplanergänzenden Planfeststellungsbeschluss i.S.v. § 28 Abs. 3 Sätze 1 und 2 PBefG, Grundsatz der Trennung unverträglicher Nutzungen als überwindbare Abwägungsdirektive, Erschütterungsimmissionen, Verkehrssicherheit, Planfeststellung für eine Straßenbahntrasse, Personenbeförderung, Planrechtfertigung, Schienenbonus, überörtliche Bedeutung, Trennungsgebot, planfeststellungsersetzend, bebauungsplanergänzend, Abwägung

**Rechtsmittelinstanz:**

BVerwG Leipzig, Beschluss vom 11.02.2022 – 7 B 9.21

**Fundstellen:**

UPR 2021, 318

LSK 2020, 41343

DÖV 2021, 647

## Tenor

I. Die Klagen werden abgewiesen.

II. Die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen tragen der Kläger im Verfahren 22 A 19.40034 zu 1/2 und die Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 gesamtschuldnerisch zu 1/2.

III. Die Kostenentscheidung ist vorläufig vollstreckbar. Der jeweilige Kostenschuldner darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe des zu vollstreckenden Betrags abwenden, wenn nicht der jeweilige Kostengläubiger vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

## Tatbestand

1

Die Klagen richten sich gegen einen Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Schwaben vom 30. August 2019, mit dem die Verlängerung einer Straßenbahnlinie planfestgestellt wurde.

2

Der Kläger im Verfahren 22 A 19.40034 ist Eigentümer des Grundstücks A H.str. ... in K. (Fl.-Nr. ... ). Die Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 sind Miteigentümer zu je ½ des Grundstücks A H.str. ... in K. (Fl.-Nr. ... ). Die Grundstücke sind jeweils mit einem zur selben Häuserzeile gehörenden Reihenhaus bebaut und liegen in einem durch den Bebauungsplan Nr. ... der Stadt K. als allgemeines Wohngebiet festgesetzten Baugebiet.

3

1. Mit Antragsunterlagen vom 31. Januar 2018, bei der Regierung von Schwaben am gleichen Tag eingegangen, beantragte die Stadtwerke A. Projektgesellschaft mbH namens der Stadtwerke A. Verkehrs GmbH (Beigeladene) die Planfeststellung für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 in A. von der derzeitigen Endhaltestelle im Ortsteil H.-West in Richtung Süden unter Überschreitung der Stadtgrenze A./K. bis zum Zentralen Omnibusbahnhof der Stadt K.. Das Projekt ist Bestandteil des Ausführungsnetzes Straßenbahn im „Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum A. 2015plus“ sowie Teilprojekt der Gesamtmaßnahme „Mobilitätsdrehscheibe A.-Hauptbahnhof“.

4

Auf entsprechende Bekanntmachungen hin wurden die Planunterlagen in den Städten A. und K. 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. Die Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 erhoben mit Schreiben vom 14. April 2018 Einwendungen gegen das Vorhaben. Der Kläger im Verfahren 22 A 19.40034 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 Kläger im Verfahren 22 A 19.40034 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 K. hin mehrere Lärmschutzwände auf dem Stadtgebiet K. in die Planunterlagen aufgenommen.

## **7**

Die geänderten Planunterlagen wurden in den Städten A. und K. 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. Die Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 erhoben mit Schreiben vom 3. und 8. Mai 2019 Einwendungen. Der Kläger im Verfahren 22 A 19.40034 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 Kläger im Verfahren 22 A 19.40034 mit Postzustellungsurkunde am 12. September 2019 zugestellt; gegenüber den Klägern im Verfahren 22 A 19.40036 erfolgte die Zustellung ebenfalls am 12. September 2019 gegen Empfangsbekanntnis an den zu diesem Zeitpunkt bereits mandatierten Bevollmächtigten.

## **10**

Die Straßenbahntrasse verläuft zwischen Baukilometer 4+200 und 4+250 südwestlich der Grundstücke der Kläger, die sich kurz vor dem Trassenende am ZOB in K. befinden. Die Trasse wird nach dem Planfeststellungsbeschluss in diesem Abschnitt auf einer bisher von Bebauung freigehaltenen Fläche geführt, die im Bebauungsplan Nr. ... der Stadt K. aus dem Jahr 1998 als „Trasse für den öffentlichen Nahverkehr“ bezeichnet ist. Im Bereich der klägerischen Grundstücke - wie fast im gesamten Stadtgebiet von K. - ist die Oberbauform eines tiefliegenden Rasengleises vorgesehen (s. bzgl. des Bereichs der klägerischen Grundstücke Anlage 4.1.12T der Planunterlagen). Der Planfeststellungsbeschluss sieht weiter zwischen den Grundstücken der Kläger und der Straßenbahntrasse eine 1,20 m hohe Schallschutzwand vor (zwischen Baukilometer 4,168 und 4,333, s. Anlage 7.2.5T der Planunterlagen); auf der gegenüberliegenden Seite der Straßenbahntrasse soll eine Schallschutzwand mit einer Höhe von 2,20 m errichtet werden (zwischen Baukilometer 4,229 und 4,333, s. Anlage 7.2.5T der Planunterlagen). Zur Dämpfung von Erschütterungen ist für die Straßenbahntrasse im Bereich der klägerischen Grundstücke eine hochelastische Schienenlagerung vorgesehen (zwischen Baukilometer 4+155 und 0+017,50(A1), s. Anlage 8.3 der Planunterlagen). Die genannten Planunterlagen haben gemäß der Verfügung in Abschnitt A. II. des Planfeststellungsbeschlusses an dessen Feststellungswirkung teil. Der Planfeststellungsbeschluss enthält in Abschnitt A. V. zudem verschiedene Schutzauflagen zum Schutz vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall.

## **11**

3. Die Kläger haben jeweils mit Schriftsatz vom 11. Oktober 2019, bei Gericht am gleichen Tag eingegangen, Klage erhoben und Anträge gemäß § 80 Abs. 5 VwGO gestellt. Die Klagen wurden jeweils mit den Schriftsätzen vom 11. Oktober 2019 sowie jeweils weiteren Schriftsätzen vom 19. Dezember 2019, bei Gericht am gleichen Tag eingegangen, begründet. Die Kläger machten zudem ihren Vortrag aus den Eilverfahren zum Gegenstand der Klagen und ergänzten ihren Vortrag im Hauptsacheverfahren durch mehrere weitere Schriftsätze. Die Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 machten mit Schriftsatz vom 19. Mai 2020 zudem den gesamten Vortrag im Verfahren 22 A 19.40034 ebenfalls zu ihrem Vortrag.

## **12**

Die Kläger in beiden Verfahren beantragen mit ihren Klagen,

## **13**

den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Schwaben vom 30. August 2019 aufzuheben,

## **14**

hilfswise festzustellen, dass der Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig ist und nicht vollzogen werden darf.

**15**

Weiter hilfsweise beantragen sie,

**16**

den Beklagten zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss wie folgt zu ergänzen:

**17**

Den Klägern in beiden Verfahren stehen entsprechend Ziffer V Abs. 2 jeweils in Bezug auf ihr Grundstück ebenfalls Ansprüche auf passiven Lärmschutz zu.

**18**

Für die Kläger in beiden Verfahren gelten Ziffer V Abs. 7 - 9 im Hinblick auf die dort festgesetzte Beweissicherung, die Erschütterungsmessungen und die Verpflichtung zur Nachrüstung des Erschütterungsschutzes jeweils in Bezug auf ihr Grundstück entsprechend.

**19**

Im Streckenbereich zwischen 4 + 332,90 km und 3 + 950 km ist für die Schienenlagerung ein punktförmig gelagertes Masse-Feder-System (pMFS) mit einer so niedrigen wie möglichen Abstimmungsfrequenz vorzusehen.

**20**

Im Streckenbereich zwischen 4 + 332,90 km und 3 + 950 km ist ein hochliegendes Rasengleis vorzusehen.

**21**

Den Klägern in beiden Verfahren ist jeweils in Bezug auf ihr Grundstück Entschädigung in Geld zu leisten, wenn jeweils auf ihrem Grundstück durch bau- oder betriebsbedingte Erschütterungseinwirkungen trotz durchgeführter Schutzmaßnahmen die Vorgaben der DIN 4150-2 und der DIN 4150-3 nicht eingehalten werden und/oder die Bausubstanz der Häuser oder die Wohnruhe beeinträchtigt wird.

**22**

Im Streckenbereich zwischen 4 + 332,90 km und 3 + 950 km ist die Straßenbahnstrecke oberleitungsfrei und stromlos zu betreiben.

**23**

Den Klägern in beiden Verfahren ist jeweils in Bezug auf ihr Grundstück Entschädigung in Geld zu leisten, wenn jeweils auf ihrem Grundstück durch bau- oder betriebsbedingte elektromagnetische Felder trotz durchgeführter Schutzmaßnahmen die Funktionsfähigkeit der Hausgeräte oder WLAN beeinträchtigt wird.

**24**

Den Klägern in beiden Verfahren ist jeweils in Bezug auf ihr Grundstück Entschädigung in Geld zu leisten, wenn jeweils auf ihrem Grundstück durch bau- oder betriebsbedingte sonstige Immissionen oder Behinderungen trotz durchgeführter Schutzmaßnahmen die Funktionsfähigkeit der Hausgeräte oder WLAN beeinträchtigt wird.

**25**

Es wird die Festsetzung weiterer Schutzmaßnahmen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte der Kläger in beiden Verfahren zum Beispiel durch die anstehende Taktnachverdichtung vorbehalten.

**26**

Auf der gesamten Straßenbahnstrecke des Wohngebietes ... in K. darf aus Sicherheitsgründen nur in Schrittgeschwindigkeit gefahren werden.

**27**

Wiederum hilfsweise beantragen die Kläger in beiden Verfahren,

**28**

den Beklagten zu verpflichten, für den Fall, dass ergänzende Schutzauflagen nicht möglich oder nicht tunlich sind, sie jeweils in Höhe der Wertminderung ihrer Grundstücke zu entschädigen.

**29**

Zur Begründung tragen die Kläger im Wesentlichen vor:

**30**

3.1 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. Die angewendeten Vorschriften seien nicht eindeutig und europarechtswidrig. Das Beteiligungsverfahren sei deshalb fehlerhaft gewesen.

### **31**

Insbesondere die Äußerungen der Regierung zum Hintergrund der Verlängerung der Einwendungsfrist seien unklar gewesen. Den Klägern stehe 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 Fristverlängerung gegenüber dem Kläger im Verfahren 22 A 19.40034 habe die Planfeststellungsbehörde versucht, die Öffentlichkeit durch nicht angemessene Äußerungsfristen in ihren Rechten zu beeinträchtigen.

### **32**

3.2 Da eine materielle Präklusion im Klageverfahren gegen EU-Recht verstoße, sei der Wortlaut des Art. 73 Abs. 4 BayVwVfG widersprüchlich. Im Bekanntmachungstext zur Planauslegung und in der Rechtsbehelfsbelehrung:des Planfeststellungsbeschlusses habe jeweils ein Hinweis auf den Entfall der materiellen Präklusion gefehlt. In der Rechtsbehelfsbelehrung:des Planfeststellungsbeschlusses hätte zudem auf § 6 UmwRG hingewiesen werden müssen. Im Übrigen bestünden Zweifel an der Verfassungs- und Unionsrechtskonformität dieser Norm im Hinblick auf den Äquivalenzgrundsatz.

### **33**

3.3 Der Kläger im Verfahren 22 A 19.40034 habe bei dem Erörterungstermin am 2. Juli 2019 mangels hinreichender Vorbereitung lediglich eine Stellungnahme zu Protokoll abgeben können, da ihm die Erwidernungen des Vorhabenträgers vom 29. Mai 2019 erst am 1. Juli 2019 und damit verspätet zur Verfügung gestellt worden seien. Auch die Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 hätten bei dem Erörterungstermin am 2. Juli 2019 lediglich eine Stellungnahme zu Protokoll abgeben können.

### **34**

3.4 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 nach Art. 25 Abs. 3 BayVwVfG aber erfolgen, wenn alle Optionen noch offen seien, hier insbesondere hinsichtlich der Frage alternativer Trassenführungen. Im vorliegenden Verfahren sei die Anhörung nur Formsache gewesen. Wenn die Planfeststellungsbehörde mit dem Vorhabenträger frühzeitig außerhalb des Planfeststellungsverfahrens kommuniziere, dürften andere Beteiligte nicht auf das Planfeststellungsverfahren verwiesen werden. Die sanktionslose Vorschrift des Art. 25 Abs. 3 BayVwVfG und die Nichtanwendung des Öffentlichkeitsbeteiligungsgesetzes verstießen gegen Art. 11 der UVP-Richtlinie.

### **35**

3.5 Auch sei dem Akteneinsichtsrecht des Klägers im Verfahren 22 A 19.40034 u.a. nach dem BayUIG nicht Rechnung getragen worden. Er hätte nicht auf die Möglichkeit der Akteneinsicht bei der Regierung von Schwaben nach dem - nicht unionsrechtskonform ausgestalteten - Art. 29 BayVwVfG verwiesen werden dürfen, sondern die Akten hätten ihm digital zur Verfügung gestellt werden müssen (Art. 6 Abs. 1 BayEGovG). Die angebotene Akteneinsicht bei der Planfeststellungsbehörde habe auch nicht den Anforderungen der §§ 18 - 22 UVPG genügt.

### **36**

3.6 Die Kläger könnten als klagebefugte Anlieger gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 UmwRG allein aufgrund einer fehlerhaften Umweltverträglichkeitsprüfung die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses verlangen. Die zusammenfassende Darstellung und die Bewertung der Umweltauswirkungen nach §§ 11, 12 UVPG a.F. basierten 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.

### **37**

Bei der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG a.F. seien die Stellungnahmen der zuständigen Behörden und die Einwendungen der betroffenen Öffentlichkeit, insbesondere die der Kläger, sowie eventuelle Eigenermittlungen der Planfeststellungsbehörde nicht dargelegt und berücksichtigt worden; die Planfeststellungsbehörde habe zu Unrecht nur die Sichtweise des Vorhabenträgers übernommen. Die zusammenfassende Darstellung solle auch Auskunft darüber geben, woher die jeweilige Information stamme. Den Klägern sei damit die Möglichkeit der gesetzlich vorgesehenen Beteiligung am Entscheidungsprozess genommen worden. Würden die Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit in der zusammenfassenden Darstellung weggelassen oder entstellt, könnten sie bei der Bewertung der Umweltauswirkungen möglicherweise nicht hinreichend berücksichtigt werden; die Öffentlichkeit müsse aber anhand dessen entscheiden können, ob Rechtsmittel gegen die Zulassungsentscheidung sinnvoll seien. Die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen hätte zudem innerhalb eines Monats nach Abschluss der Erörterung erarbeitet werden sollen (§ 24 Abs. 2 UVPG); die Darstellung müsse im Beteiligungsverfahren und nicht erst im Planfeststellungsbeschluss vorgenommen werden.

### **38**

Die Genehmigungsbehörde habe es in rechtswidriger Weise unterlassen, bei ihrer Zulassungsentscheidung die begründete Bewertung der Umweltauswirkungen zu berücksichtigen (§ 12 UVPG a.F.), also sich damit substantiell auseinanderzusetzen und Vor- und Nachteile abzuwägen. Das UVPG bewirke, dass (Schall-)Immissionen in den Abwägungsvorgang eingestellt werden müssten, auch wenn die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten würden. § 12 UVPG a.F. gelte als Auslegungsregel. Durch den Verweis auf eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne der § 1, § 2 Abs. 1 Satz 2 und § 4 UVPG a.F. könnten die materiellen Maßstäbe im Rahmen der Berücksichtigung der Bewertung der Umweltauswirkungen verändert worden sein.

### **39**

3.7 Die Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 rügen erstmals mit Schriftsatz vom 19. Mai 2020 einen Verfahrensfehler nach § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UmwRG insoweit, als sie von der Regierung von Schwaben darüber getäuscht worden seien, dass das schalltechnische Gutachten von einer sachkompetenten Instanz wie dem Landesamt für Umwelt (im Folgenden: LfU) überprüft worden wäre. Diese unrichtige Darstellung habe die Kläger davon abgehalten, weitere Einwendungen einzubringen und ein eigenes schalltechnisches Gutachten zu beauftragen.

### **40**

3.8 Der Kläger im Verfahren 22 A 19.40034 macht erstmals im Schriftsatz vom 22. September 2020 geltend, der Bebauungsplan Nr. ... der Stadt K. habe gemäß § 17 Satz 1 UVPG (gemeint wohl: a.F.) der Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen. Die von der Beigeladenen vorgelegte UVP sei vor diesem Hintergrund nicht wie geboten als auf Umweltbelange zentrierte Vorabprüfung unter Ausschluss sonstiger Belange durchgeführt worden. Die im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans eingeholte schalltechnische Stellungnahme vom 20. Mai 1998 offenbare, dass die Stadt K. sich nicht bereits in der Anfangsphase mit den Belangen des Umweltschutzes habe auseinandersetzen wollen, weil die Straßenbahn dort nicht berücksichtigt worden sei. Eine UVP erst im Planfeststellungsverfahren sei verspätet gewesen.

### **41**

3.9 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, vorzugswürdigen Taktnachverdichtung nicht ausgeschöpft seien. Es sei von einem planerischen Missgriff zu sprechen, da dem Vorhabenträger eine andere umweltfreundlichere Trassenführung zur Verfügung stehe, nämlich die Trasse der „alten B 17“. Ein dringender Bedarf an einer Straßenbahnverlängerung nach K. sei nicht dargetan. Das Vorhaben stelle auch nicht die nach dem PBefG geforderte ausreichende Bedienung der K.er Bevölkerung mit ÖPNV sicher und sei daher nicht erforderlich. Eine Taktnachverdichtung auf der Schnellbuslinie 740 sei kostengünstiger und würde Eingriffe in Rechte Dritter und zusätzlichen Flächenverbrauch ersparen. Das Vorhaben widerspreche den fachplanerischen Zielsetzungen und dem gesetzlichen Ziel, gleichwertige Lebensbedingungen zu schaffen und eine flächendeckende Bedienung zu gewährleisten. Möglicherweise handele es sich um eine privatnützige Planfeststellung, nachdem die Beigeladene privatrechtsförmig organisiert und die über das gesetzlich vorgesehene Mindestmaß hinausreichende Bedienung kein Ziel im Sinne des PBefG sei.

**42**

Das wirtschaftlich defizitäre Vorhaben sei auch vor dem Hintergrund des Haushaltsgrundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nicht zu vertreten. Eine Straßenbahn sei nur auf der Hauptachse - hier der Trasse der „alten B 17“ - wirtschaftlich vertretbar, nicht dagegen auf einem „Grünkorridor“.

**43**

3.10 Das Vorhaben verstoße gegen § 34 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4 BauNVO. Die Anwendung der §§ 29 ff. BauGB sei nicht durch § 38 BauGB ausgeschlossen, da Straßenbahnvorhaben nach dem Personenbeförderungsgesetz nach der gebotenen typisierenden Betrachtungsweise keine Vorhaben von überörtlicher Bedeutung seien (§ 4 Abs. 1 PBefG). Vorliegend handele es sich um zwei Vorhaben betreffend die Beförderung von Personen im Nachbarschaftsbereich H.-K., städtebaulich für das jeweilige Stadtgebiet separat durch die Städte A. und K. geplant. Die Verbindung zum A.er Hauptbahnhof begründe nicht die überörtliche Bedeutung. Gegen die Überörtlichkeit spreche auch, dass es sich um eine bebauungsplanergänzende Planfeststellung nach § 28 Abs. 3 Satz 2 PBefG handele. Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu § 38 BauGB sei hier nicht anwendbar, da sie sich auf eine frühere Fassung der Norm bzw. auf andere Fallkonstellationen beziehe.

**44**

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. Die im Bebauungsplan Nr. ... der Stadt K. enthaltene Festsetzung einer Verkehrsfläche gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB im Bereich der Straßenbahntrasse sei unwirksam, weil sie offenkundig gegen das Trennungsgebot des § 50 BImSchG verstoße. Bei der Festsetzung habe die Stadt K. 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. Mit Blick auf die Schallimmissionen müsse ein Abstand von 15 - 20 m eingehalten werden; der Abstand zum Immissionsort auf dem Grundstück der Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 betrage 16 m. Die Planung stelle einen erheblichen Eingriff in die Grundkonzeption des Wohngebietes dar; der Gebietscharakter müsse gewahrt bleiben. Nach § 4 BauNVO seien selbständige Verkehrsanlagen, die nicht der unmittelbaren Erschließung der Baugrundstücke dienen, grundsätzlich unzulässig.

**45**

3.11 Der Planfeststellungsbeschluss verstoße gegen § 41 BImSchG i.V.m. § 2 der 16. BImSchV.

**46**

Die Kläger in beiden Verfahren rügen, die Planfeststellungsbehörde habe zu Unrecht bei der Bewertung der Lärmimmissionen den sog. Schienenbonus angewendet. Straßenbahnen seien 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. Es sei im Übrigen unvertretbar, dass in den Schienenbonus-Studien der Nachtzeitraum ausgeschlossen worden sei; auch Erschütterungen seien außer Acht gelassen worden. Schon die Privilegierung des Schienenverkehrs im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln stelle eine Ungleichbehandlung dar. Zudem sei die Differenzierung zwischen Eisenbahnen und Straßenbahnen bei der Abschaffung des Schienenbonus 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 hätten einstellen können.

**47**

Im Übrigen berücksichtige die neue „Schall 03“ (2015) (d.h. die Anlage 2 zur 16. BImSchV) neue Erkenntnisse im Zusammenhang mit der Lärmwirkungsforschung nicht und sei deshalb gesetzeswidrig. Möglicherweise sei der Schienenbonus bei der Berechnung der Schallimmissionen in der schalltechnischen Untersuchung doppelt berücksichtigt worden. Die Anwendung des Schienenbonus stehe auch in eklatantem Widerspruch zu dem Vorsorgeprinzip des UVPG.

#### **48**

Die Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 tragen ergänzend vor, die Anwendung des Schienenbonus stehe im Widerspruch zu einem Schreiben der Obersten Baubehörde im Staatsministerium des Innern vom 25. Juli 2014 (IIB5-4641-002/10), wonach eine Gemeinde den Schienenbonus ab dem 1. Januar 2015 bei der Bauleitplanung nicht mehr ohne Weiteres berücksichtigen könne. Diese Vorgaben müssten auch für ein Planfeststellungsverfahren, das durch ein Bebauungsplanverfahren ersetzbar sei, gelten.

#### **49**

Über die Anwendung des Schienenbonus hinaus rügen die Kläger beider Verfahren, bei der schalltechnischen Untersuchung sei eine nicht dem Stand der Technik entsprechende kugelförmige anstelle einer linienförmigen Schallausbreitung zugrunde gelegt worden. Zudem hätten bei der Berechnung der Beurteilungspegel auch Spitzenpegel berücksichtigt werden müssen. Bei den Beurteilungspegeln müsse zur Nachvollziehbarkeit auch der Abstand zwischen Gleis und Wohnbebauung ausgewiesen werden.

#### **50**

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. Für die Berechnung der Differenz zwischen Beurteilungspegeln ohne und mit Schallschutz enthalte die „Schall 03“ keine Regelung. Selbst ungerundete Beurteilungspegel führten beim Abzug der in der schalltechnischen Untersuchung angegebenen Differenz von 5,7 dB(A) nicht zu dem dort dargestellten Ergebnis.

#### **51**

Zudem sei die schalltechnische Untersuchung durch das LfU zu Lasten der Kläger korrigiert worden, ohne dass dies erläutert und dass Stellungnahmen offengelegt worden seien. Dadurch würden das Recht auf rechtliches Gehör und die Verfahrensgarantien verletzt.

#### **52**

Weiter sei entgegen der Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV bei der schalltechnischen Untersuchung auf einen Fassadenpunkt als Immissionsort abgestellt worden, ohne die näher zum Gleis liegenden und daher stärker lärmbeeinträchtigten Außenwohnbereiche der Kläger zu berücksichtigen. Da die Schallschutzwand nur 1,20 m hoch sei, betreffe sie den Immissionsort des Außenwohnbereichs in einer Höhe von 2 m nicht.

#### **53**

Das schalltechnische Gutachten weise aus Sicht der Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 darüber hinaus insoweit schwerwiegende Mängel auf, als es auf rein empirischen Berechnungsannahmen ohne Testverifikation basiere. Im Gutachten fehlten zudem zahlreiche Angaben u.a. zu bestimmten notwendigen Arbeitsschritten, Annahmen und Kriterien im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung. Die verwendete Software Soundplan 8.0 könne in Abhängigkeit von den eingestellten Parametern zu sehr unterschiedlichen Ergebnissen führen. Bei der Anwendung des verwendeten Verfahrens bedürfe es der richtigen Modellierung und der richtigen Umsetzung anhand der Informationen aus dem Bebauungsplan. Das Schallgutachten erkläre nicht, wie die Informationen aus Bebauungs- und Flächennutzungsplänen in der Simulation umgesetzt worden seien. Die erforderliche Kontrolle durch die Regierung von Schwaben und das LfU betreffend die Anwendung von Soundplan 8.0 sei nicht dokumentiert.

#### **54**

Die Farbskala in der Differenzpegelkarte sei ab +5 dB gekappt worden, so dass der genaue Lärmbelastungszuwachs verschleiert werde und die Daten nicht nachvollziehbar seien. Im Übrigen sehe die Differenzpegelkarte einen Vergleich unter Einbeziehung des herkömmlichen Straßenverkehrs vor; die Pegelliste und das schalltechnische Gutachten selbst zeigten jedoch nur die Lärmbelastung aufgrund der Straßenbahn. Die Pegelliste müsse ebenfalls eine Summenlärmpegelbetrachtung ausweisen. Die in den Antragsunterlagen enthaltenen Spekulationen über Pkw- und Lkw-Verkehrszuwächse in der Nähe des

Grundstücks seien haltlos, da es sich um ein Wohngebiet handele, das vor Verkehrszuwächsen geschützt sei.

## **55**

Im Übrigen müsse die notwendige Schallschutzmauer auf dem Grünkorridor vor dem Wohngrundstück der Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 auf Grund der Anlieger gebaut werden, weil nicht genügend Platz vorhanden sei.

## **56**

3.12 Eine mögliche Taktnachverdichtung sei Gegenstand der Erörterung am 15. November 2018 und damit Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens gewesen, obwohl der Sachverhalt in den ausgelegten Planunterlagen nicht enthalten gewesen sei. Darin liege ein Verfahrensfehler, weil den Klägern die Möglichkeit der Beteiligung am Entscheidungsprozess, insbesondere die Einsicht in die ergänzende schalltechnische Untersuchung vom 14. Februar 2019, genommen worden sei. Im vorliegenden Fall werde sich die Verkehrsmenge durch die Taktnachverdichtung 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 hätten die Kläger mindestens um 9 bis 10 dB(A) höhere Werte zu erdulden als bisher berechnet. Die vom Beklagten in den Schriftsätzen vom 31. März 2020 in beiden Verfahren angenommene Erhöhung der Pegel um 4 dB(A) führe zu einer wesentlichen Änderung nach der 16. BImSchV. Es sei unklar, ob die Pegelerhöhung sich auf einen 7,5-Minuten-Takt oder einen 5-Minuten-Takt beziehe.

## **57**

3.13 Zudem verstoße der Planfeststellungsbeschluss gegen das planerische Abwägungsgebot.

## **58**

Die Variantenprüfung sei fehlerhaft gewesen, weil nicht alle ernsthaft in Betracht kommenden Trassenvarianten in die Abwägung eingestellt worden seien, nämlich insbesondere nicht die Alternativtrasse der „alten B 17“. Eine vom Beklagten 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 A. - K. um ein weiteres eigenständiges Ausbauprojekt handele, gelte dies nur für A. und nicht für K.. 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. Die „alte B 17“ stelle auch eine direkte Verbindung zwischen H. und dem Zentrum von K. dar und vermeide die Inanspruchnahme von Flächen. Die Vorzugsvariante erfülle demgegenüber keines der Ziele des Vorhabenträgers. Eine schnelle Verbindung im Wohngebiet werfe die Frage nach der Verkehrssicherheit auf. Die Erschließung in K. verschlechtere sich durch die gewählte Trassenvariante. Die suggerierte, jedoch nicht gegebene Bindung an den Flächennutzungsplan mit der Darstellung der Vorzugsvariante und den Bebauungsplan mache die Abwägungsentscheidung fehlerhaft. Es hätten städtebauliche Belange wie die Ortsfremdheit der Anlage im Wohngebiet berücksichtigt werden müssen. Alle untersuchten Varianten führten am Grundstück der Kläger vorbei. Es sei unglauwürdig, dass keine Alternative, wie entlang der K1.allee, in Betracht hätte gezogen werden können. Der „Nahverkehrsplan 2015plus“ berücksichtige die Verlängerung der Linie 2 nach K. deswegen nicht, weil dadurch verbotener Schienenparallelverkehr entstünde; diese Verlängerung komme daher auch zukünftig nicht in Betracht. Auch bestehe keine Bindung an den Nahverkehrsplan. Es sei nicht Aufgabe der Kläger, Fehler des Nahverkehrsplans aufzuzeigen; dies hätte vielmehr die Planfeststellungsbehörde prüfen müssen. Auch hätte die Planfeststellungsbehörde die rechtliche Verantwortung für das Verkehrskonzept des Nahverkehrsplans durch eine eigenverantwortliche Prüfung übernehmen müssen, wenn sie dieses in ihrer Abwägung berücksichtigen wolle. Auch die Verlängerung der Linie 2 hätte als Alternative von der Planfeststellungsbehörde geprüft werden müssen. Die Variantenprüfung habe von Anfang an nicht ergebnisoffen sein können, weil man die „seit Jahren freigehaltene“ Trasse bevorzugt habe. Die Planfeststellungsbehörde habe eine eigene Planungsentscheidung im Rahmen ihrer planerischen Mitgestaltungsbefugnis zu treffen; es genüge nicht, dass die Planfeststellungsbehörde nur die Abwägung des Vorhabenträgers für „nachvollziehbar“ erkläre.

## **59**

Die Kläger in beiden Verfahren rügen weiter, es 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 auch die Ausführungen oben zu § 50 BImSchG). Er verstoße auch gegen das Abwägungsgebot (§ 1 Abs. 6 BauGB 1998), weil der Konflikt zwischen der Straßenbahntrasse und gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen sowie der Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung (§ 1 Abs. 5 Nr. 1 BauGB 1998) ungelöst geblieben sei. Die Straßenbahntrasse sei auch nicht Gegenstand der schalltechnischen Untersuchung zur Aufstellung des Bebauungsplans von 1998 gewesen. Aufgrund dessen hätte die Bauleitplanung unbeachtlich bleiben müssen. Es handele sich hier um eine bebauungsplanergänzende Planfeststellung nach § 28 Abs. 3 Satz 2 PBefG, weil die Planfeststellung auf dem Bebauungsplan aufbaue. Wenn die Planfeststellungsbehörde in diesem Fall im Planfeststellungsbeschluss aufgrund eigener Abwägung das im Bebauungsplan zum Ausdruck kommende städtebauliche Konzept übernehme, habe sie dessen Rechtmäßigkeit nach außen zu verantworten. Die Zulässigkeit der Festsetzung im Bebauungsplan sei im Planfeststellungsverfahren nicht geprüft worden; eine eigene Abwägung der Planfeststellungsbehörde dazu fehle. Es sei aber eine Prüfung auf erhebliche Fehler im Sinne von § 214 Abs. 3 BauGB 1998 geboten gewesen. Die gerichtliche Prüfung müsse sich auch darauf erstrecken, ob das städtebauliche Konzept geeignet sei, entgegenstehende Belange des Planbetroffenen zu überwinden. Aus der Aufspaltung der Verfahren dürfe für den Planbetroffenen keine Rechtsschutzlücke entstehen.

#### **60**

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 hätten die Kläger ein Vertrauen entwickeln können, dass an ihren Grundstücken vorbei keine Straßenbahntrasse errichtet werden würde. Die Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 hätten das Haus im Juli 2010 als schlüsselfertigen Neubau gekauft und seien in die Planung nicht involviert gewesen. Da die Planfeststellung für die Straßenbahn erst Jahre nach der Realisierung des Wohngebiets Nr. ... stattgefunden habe, habe man sich dabei nicht auf einen geplanten Trassenverlauf berufen können.

#### **61**

Zudem bestehe insoweit ein Abwägungsdefizit, als die Betroffenheit der Kläger von Erschütterungen nicht mit dem ihnen zukommenden Gewicht eingestellt worden sei. 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 auch 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, das sich nicht auf den Schutz von Menschen beziehe. Da die Planfeststellungsbehörde die Erschütterungsprognose bereits vor Baubeginn durchgeführt habe, müsse es auch vor Erteilung der Genehmigung möglich sein, die Erschütterungen vorläufig zu beurteilen. Mit einer Entschädigung in Geld seien die Erschütterungen nicht zu beseitigen.

#### **62**

Die Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 rügen ergänzend, das bei der Begutachtung der Erschütterungen angewendete Verfahren sei der Öffentlichkeit und den Einwendern nicht zugänglich. Die Herkunft und das Ansetzen der verschiedenen Faktoren in der Berechnung seien nicht plausibel und die Begutachtung der Anwesen fehlerhaft; die Kriterien seien willkürlich. Nach der Berechnung ergäben sich offensichtlich falsche Gefährdungsgrade für die Grundstücke der Kläger. Es sei möglich, mit Ersatzanregung die Schwinggeschwindigkeiten zu erzeugen und zu messen. Die Aussage im Planfeststellungsbeschluss (S. 67), wonach Erschütterungen und Körperschall nur an bestehenden Schienenverkehrswegen belastbar gemessen werden könnten und Ersatzanregungen mit Unsicherheiten verbunden seien, entspreche nicht dem Stand der Technik.

#### **63**

Nach Auffassung der Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 seien zudem Körperschallimmissionen weder in der schalltechnischen Untersuchung noch im Erschütterungsgutachten berücksichtigt worden. Die Bestimmung von sekundärem Luftschall sei in der RL 800.2501 der DB AG „Körperschall und

Erschütterungsschutz“ beschrieben; die Beurteilungspegel würden darüber hinaus über die Einwirkungsdauer (Vorbeifahrzeiten) im Beurteilungszeitraum bestimmt.

#### **64**

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. 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. Die Straßenbahn solle entlang von Schulwegen mit 50 km/h fahren, verbunden mit relativ langen Bremswegen. Die ... Kinder der Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 müssten keine 50 m von ihrem Grundstück entfernt auf dem Schulweg einen Straßenbahnübergang passieren. Es bestehe ein Entgleisungsrisiko.

#### **65**

Das Wohneigentum der Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 werde massiv entwertet. Auch der Kläger im Verfahren 22 A 19.40034 rügt eine Wertminderung seiner Immobilie wegen schädlicher Umwelteinwirkungen.

#### **66**

Den Klägern seien auch die bereits während des Baus zu gewärtigenden Wirkungen nicht zuzumuten.

#### **67**

4. Der Beklagte beantragt, die Klagen abzuweisen.

#### **68**

4.1 Es liege weder ein absoluter noch ein 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.

#### **69**

Beide Erörterungstermine seien ordnungsgemäß durchgeführt worden. Die aus Sicht des Klägers im Verfahren 22 A 19.40034 verspätete Übermittlung der Erwiderung der Vorhabenträgerin auf seine Einwände zur Tektur sei keine Voraussetzung für eine ordnungsgemäße Durchführung des Erörterungstermins. Die Durchführung einer frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß Art. 25 Abs. 3 BayVwVfG sei nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde.

#### **70**

Dem Kläger im Verfahren 22 A 19.40034 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.

#### **71**

Auch die Darstellung und die Bewertung der Umweltauswirkungen nach dem UVPG seien fehlerfrei vorgenommen worden. Vorschläge der beteiligten Träger öffentlicher Belange seien in den Planfeststellungsbeschluss als Auflagen aufgenommen worden. Die Planfeststellungsbehörde habe die UVS überprüft und sich im Ergebnis zu eigen gemacht. Es sei nicht substantiiert worden, welche Stellungnahmen unberücksichtigt geblieben seien. Die Verfahrensschritte der zusammenfassenden Darstellung und der begründeten Bewertung der Umweltauswirkungen seien von der Planfeststellungsbehörde durchgeführt worden, so dass die UVP nicht unvollständig sei. Die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen sei gemäß § 11 Sätze 3 und 4 UVPG a.F. möglichst innerhalb eines Monats nach Abschluss der Erörterung zu erarbeiten und könne nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts aber auch in der Begründung der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens erfolgen. Die UVP sei hier nach dieser Gesetzesfassung durchzuführen gewesen.

## 72

4.2 Die Planrechtfertigung sei nach den Maßstäben der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gegeben. Bezweckt werde insbesondere im Einklang mit dem „Nahverkehrsplan 2015plus“ der direkte Anschluss der Stadt K. an den Schienenverkehr. Ein Übermaß bestehe nicht, da die Verkehrsbedienung mit Buslinien in diesem Bereich abgebaut werden solle; gleichzeitig werde die Erschließung in der Fläche in K. durch das regionale Busnetz erfolgen. Die klägerische Ansicht, eine umsteigefreie Anbindung sei bereits gewährleistet, treffe in Bezug auf die Universität, weiterführende Schulen und den Innovationspark in A. nicht zu. Die Gemeinwohlorientierung des Vorhabens sei nicht dadurch infrage gestellt, dass die Umsetzung durch Unternehmen in privater Rechtsform erfolge. Sowohl die Stadtwerke A. Projektgesellschaft mbH als auch die Stadtwerke A. Verkehrs GmbH seien 100-prozentige Töchterunternehmen der Stadt A., die in Erfüllung der Daseinsvorsorge zur Befriedigung des öffentlichen Verkehrsinteresses handelten. Die Realisierbarkeit des Vorhabens sei auch nicht mangels Finanzierbarkeit ausgeschlossen. Ein „Wirtschaftlichkeitsnachweis“ bzw. das Kosten-Nutzen-Verhältnis spielten für die Frage der Planrechtfertigung keine Rolle. Die Frage nach aus Sicht der Kläger „besseren“ Planungsalternativen sei nur im Zusammenhang mit dem Abwägungsgebot relevant.

## 73

4.3 Es könne dahinstehen, ob es sich bei der Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 von A. nach K.-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.

## 74

4.4 Entgegen der Auffassung der Kläger würden die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an ihren Grundstücken eingehalten. Dabei komme es nicht darauf an, ob das Vorhaben im beplanten oder unbeplanten Bereich verwirklicht werden solle. Die von den Klägern in Frage gestellten Auswirkungen der Schallschutzwand seien der schalltechnischen Untersuchung im Einzelnen zu entnehmen.

## 75

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. Der Regierung von Schwaben sei insoweit keine Normverwerfungskompetenz zugekommen. Im Übrigen habe das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung vom 8. September 2016 ausgeführt, dass der Schienenbonus mit höherrangigem Recht vereinbar sei; der Gesetzgeber habe seinen Ermessensspielraum nicht überschritten und habe mit der Abschaffung des Schienenbonus keine verfassungsrechtlich unhaltbaren Zustände beseitigen wollen.

## 76

Die Lärmwerte seien vom angewendeten schalltechnischen Programm Soundplan 8.0 entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV und der Schall 03 berechnet worden; insoweit habe kein Ermessensspielraum bestanden, auch soweit die Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 die Rechenmethoden der Schall 03, das Rechenprogramm und die Berücksichtigung von Parametern der Lärmentstehung kritisierten. 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. 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. Entgegen der Behauptung der Kläger sei der Abstand zwischen den Immissionsorten und der Straßenbahntrasse dabei genau bekannt gewesen und berücksichtigt worden. Die schalltechnische Untersuchung sei vom LfU und der Regierung von Schwaben fachlich geprüft worden.

## 77

Die Korrektur des Beurteilungspegels um 3 dB(A), die auf Einwand des LfU 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.

#### **78**

Eine Taktverdichtung sei im Prognosezeitraum weder vorgesehen noch beantragt. Die Immissionswerte für den Fall einer möglichen Taktverdichtung seien nur rein vorsorglich berechnet worden. Tagsüber sei mit einer Erhöhung um 3,7 dB(A) zu rechnen, nachts komme es zu keiner Veränderung, so dass an den Häusern der Kläger die Grenzwerte weiter eingehalten würden. Die Taktverdichtung sei aber zu keinem Zeitpunkt Teil des Verfahrens geworden. Eine Beteiligung hierzu sei daher weder erforderlich noch geboten.

#### **79**

Entgegen der Annahme der Kläger sei in der schalltechnischen Untersuchung die Vorbelastung der näheren Umgebung betrachtet und in den Differenzpegelkarten dargestellt worden. Da die Vorbelastung durch Straßenlärm ähnliche Pegelhöhen aufweise wie die Straßenbahn, lägen die Pegelerhöhungen auch nur im Bereich weniger Dezibel. Wenn zu einem bestehenden Pegel ein gleich hoher Pegel hinzukomme, erhöhe sich der Gesamtpegel nur um 3 dB(A) (rechnerische Verdopplung der Immissionsbelastung, nicht jedoch wahrnehmbare Verdopplung). Die Pegelliste selbst müsse nicht um den Straßenlärm ergänzt werden, da nach Vorgabe der 16. BImSchV nur der zu bauende Verkehrsweg zu berücksichtigen sei. Im Rahmen einer Summenlärmpegelbetrachtung sei stellvertretend für die Anwesen im Einwirkungsbereich der höher durch Verkehr belasteten A.H.straße das am stärksten lärmbeeinträchtigte Gebäude S.H1.-Str. ... untersucht worden. Bei Einhaltung der Immissionsgrenzwerte sei auch der vom UVPG geforderten Umweltvorsorge Rechnung getragen.

#### **80**

Für den Außenwohnbereich gelte Anlage 2 Nr. 2.2.10 der 16. BImSchV. Da tagsüber am 2. OG des Wohngebäudes des Klägers im Verfahren 22 A 19.40034 ein Wert von 49 dB(A) eingehalten werde, könne angesichts der Bodendämpfung und der Lärmschutzwand ausgeschlossen werden, dass im Außenwohnbereich in 2 m Höhe der Grenzwert von 59 dB(A) überschritten werde. Dies werde auch durch Kontrollrechnungen der Regierung von Schwaben belegt, die anhand einer Grafik zeigten, dass der tagsüber geltende Grenzwert von 59 dB(A) schon innerhalb der Straßenbahntrasse eingehalten werde. Daher habe auf die unübersichtliche Darstellung zusätzlicher Immissionspunkte in der Mitte der Außenwohnbereichsflächen verzichtet werden können. In der Grafik würden auch die Auswirkungen der Aggregate im Dachbereich der Straßenbahnen als Lärmquellen dargestellt; sie wirkten sich nur als leichte kleinräumige Ausbuchtungen der Isophonen aus.

#### **81**

4.5 Entgegen der Auffassung des Klägers im Verfahren 22 A 19. 40034 komme es im vorliegenden Fall nicht auf eine Konfliktbewältigung im Bebauungsplan an. Entscheidend sei, dass der Planfeststellungsbeschluss den Anforderungen an die Konfliktbewältigung Genüge tue.

#### **82**

4.6 Es sei nicht zu beanstanden, dass die Regierung von Schwaben bei der Variantenabwägung eine etwaige Verlängerung der Straßenbahnlinie 2 als anderes Projekt eingeordnet habe. Aus dem „Nahverkehrsplan 2015plus“ als gesetzlich vorgesehenes Steuerungsinstrument für die Ordnung der Nahverkehrsbeziehungen gehe hervor, dass die planerische Zielsetzung auf die Verlängerung der Linie 3 gerichtet sei. Ein zweimaliger scharf abbiegender rechtwinkliger Verschwenk vom jetzigen Endpunkt der Linie 3 in Richtung der „alten B 17“ sowie einbiegend auf die „alte B 17“ liege fern, da die klägerseitig vorgeschlagene Alternative eine deutliche Verlängerung der Fahrstrecke zur Folge hätte und mindestens vier zusätzliche Querungen mit dem motorisierten Individualverkehr erfordern würde, was dem Ziel einer schnellen und direkten Anbindung zuwiderlaufe. Eine Trassenführung auf der „alten B 17“ in Mittellage auf einem besonderen Gleiskörper würde dazu führen, dass aus zahlreichen Seitenstraßen im Zulauf zur „alten B 17“ nicht mehr direkt links abgebogen werden könne, was negative Auswirkungen auf die verkehrliche Erschließung der betroffenen Bereiche habe.

#### **83**

4.7 Mit Blick auf die Beurteilung von Erschütterungen beim Neubau eines Schienenverkehrswegs existierten anders als beim Lärmschutz 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 Prüfam für Verkehrswegebau - abgestimmt worden sei. Ausgehend von Erfahrungen bei anderen vergleichbaren Straßenbahnprojekten sei nicht mit unzumutbaren Erschütterungen zu rechnen. Zudem werde auf die Maßnahmen nach dem Planfeststellungsbeschluss verwiesen, die der zusätzlichen Absicherung dienen. Das gestufte Vorgehen mit Kontrollmessungen und ggf. nötigen Abhilfemaßnahmen, hilfsweise Entschädigung, sei von der Rechtsprechung anerkannt. Das Anwesen der Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 sei nicht von der im Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Prognosemessung mit Ersatzanregung erfasst, weil das Wohngebäude im Vergleich zum Anwesen des Klägers im Verfahren 22 A 19.40034 ähnlich gebaut, aber von der Trasse weiter entfernt sei. Mit der Einhaltung der Kriterien der DIN 4150-2 werde gleichzeitig die Einhaltung der Kriterien der DIN 4150-3 sichergestellt, da es sich bei den dort genannten Anhaltswerten für Gebäude um Werte handle, die um mindestens eine Größenordnung höher lägen als die Anhaltswerte für die Beurteilungsschwingstärke  $A_r$  zum Schutz der Menschen nach der DIN 4150-2 ( $A_r = 0,105$  tags/ $0,075$  nachts, Tab. 1). Die Beurteilungsschwingstärke leite sich direkt nach Anwendung einer Zeit- und Frequenzbewertungskorrektur aus der gemessenen Schwinggeschwindigkeit ab.

#### **84**

Die Anwesen der Kläger seien vom Erschütterungsgutachten in den Gefährungsgrad III als „gering/keine besonderen Maßnahmen erforderlich“ eingestuft worden. Zudem sei in diesem Bereich eine hochelastische Schienenlagerung zur Verringerung der Erschütterungsanregung vorgesehen; Anlass hierfür sei der vorbeugende Schutz eines anderen in der Nähe befindlichen Gebäudes des Gefährungsgrades II. Es sei nicht ersichtlich, warum der Einbau eines Masse-Feder-Systems erforderlich sei. Der Prüfbericht vom 7. Juli 2020 über Erschütterungsmessungen einschließlich Erschütterungsprognose mithilfe von Ersatzanregung an repräsentativen Anwesen belege, dass die Anhaltswerte der DIN 4150-2 dort eingehalten würden; Gleiches gelte für die aus der 24. BImSchV ableitbaren Zumutbarkeitsschwellen für sekundären Luftschall.

#### **85**

4.8 Hinsichtlich der Rügen bezüglich der Verkehrssicherheit spreche einiges dafür, dass die Kläger als einfache Drittbetroffene nicht klagebefugt seien. Jedenfalls sei eine Verletzung subjektiver Rechte nicht dargelegt. Die Verkehrssicherheit sowie die Bau- und Betriebssicherheit des Vorhabens seien im Verfahren geprüft und durch Auflagen sichergestellt worden. Die Fahrgeschwindigkeit der Straßenbahn auf der Höhe der klägerischen Anwesen werde höchstens 30 km/h betragen. Die G1.strasse sei von den Anwesen durch eine 1,20 m hohe Lärmschutzwand getrennt, die auch ein bauliches Hindernis für ein Queren der Trasse darstelle. Der Bahnübergang im Bereich S2.weg werde in Z-Form angelegt und der Zwischenraum zwischen Bahnübergang und angrenzenden Lärmschutzwänden mit Absperrgittern gesichert. Es sei nicht ersichtlich, weshalb der Straßenbahnzug, der auf einer geraden Strecke mit maximal 30 km/h fahre, entgleisen sollte. Die technische Aufsichtsbehörde habe keinen Anlass zur Beanstandung gesehen. Zudem werde die Betriebsgenehmigung nach § 9 i.V.m. § 13 PBefG nur erteilt, wenn die Betriebssicherheit nachgewiesen sei. Hinsichtlich des Brandschutzes habe das Landratsamt A. keinen Anlass zur Änderung der Planung gesehen.

#### **86**

5. Die Beigeladene beantragt ebenfalls, die Klagen abzuweisen. Hilfsweise beantragt sie, das Verfahren nach § 4 Abs. 1b Satz 2 UmwRG bis zur Heilung eventueller Verfahrensfehler auszusetzen.

#### **87**

5.1 Die Kläger könnten sich nicht auf einen nach § 4 Abs. 1 Satz 1 UmwRG beachtlichen Verfahrensfehler berufen. Behauptete inhaltliche Mängel der Umweltverträglichkeitsprüfung seien keine Verfahrensfehler. Ein Verstoß gegen die §§ 11, 12 UVPG a.F. liege nicht vor.

#### **88**

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 die Kläger vorbrächten, dass ihnen § 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, würden sie verkennen, dass diese Regelung bereits in § 9 Abs. 1c und Abs. 1d UVPG a.F. enthalten gewesen sei.

## 89

Es sei 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.

## 90

5.2 Hinsichtlich der nach Ablauf der Klagebegründungsfrist nach § 6 Satz 1 UmwRG eingegangenen Schriftsätze der Kläger seien eventuell vorgebrachte neue Erklärungen oder Beweismittel gemäß § 6 Satz 2 UmwRG nicht zuzulassen.

## 91

5.3 Die Planrechtfertigung ergebe sich aus der Zielsetzung des § 8 Abs. 3 PBefG i.V.m. dem „Nahverkehrsplan A. 2015plus“. Die Verlängerung der Linie 3 nach K. 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 K. bestehe bislang ausschließlich aus Busbedienung; die Stadt erhalte durch die Verlängerung der Linie 3 erstmals einen direkten Anschluss an den Schienenverkehr. Damit seien der A.er Hauptbahnhof und der K1.platz in der A.er Innenstadt sowie Universität, Hochschule, Schulen etc. umsteigefrei erreichbar. Das Vorhaben sei auch realisierbar, weil die Finanzierung nicht ausgeschlossen sei. Es werde kein ÖPNV-Überangebot geschaffen, da nach dem „Nahverkehrsplan A. 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. Mangels drittschützender Wirkung von kommunalen Haushaltsgrundsätzen könnten die Kläger nicht geltend machen, dass das Vorhaben den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nicht entspreche.

## 92

5.4 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. Das Vorhaben berühre hier die Planungshoheit mehrerer Gemeinden und besitze auch einen gemeindeübergreifenden Koordinierungsbedarf, da es weder die Stadt A. noch die Stadt K. allein umsetzen könnten. Das Vorhaben könne nicht in zwei unabhängige Vorhaben aufgeteilt werden.

## 93

Unabhängig von der Frage der Anwendbarkeit des § 38 Satz 1 BauGB seien die Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. ... der Stadt K. 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 S2.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.

## 94

5.5 Es liege kein Verstoß gegen § 41 Abs. 1 BImSchG vor. Die DIN 18005, auf die sich die Kläger beriefen, 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. 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.

**95**

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 die Kläger auf Sicherheitsbedenken seitens der technischen Aufsichtsbehörde verwiesen, übersähen sie, dass diese den Streckenabschnitt in H. betrafen.

**96**

5.6 Der Variantenprüfung mangle es nicht an einer Prüfung der Verlängerung der Linie 2 nach K. als Alternative. Im „Nahverkehrsplan 2015plus“ sei die Festlegung getroffen worden, dass die Linie 3 und nicht die Linie 2 bis nach K. 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.

**97**

Bezüglich einer Trasse über die „alte B 17“ seien nur zwei Ost-West-Verbindungen denkbar, nämlich über die Inninger oder die A. 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 A./K. dieselbe Trasse verwendet werden müsse, so dass es zu einer Überschließung komme. Auch würde bei der Trassenführung über die I. Straße das geplante Neubaugebiet H.-Südwest von der Trasse nicht erschlossen.

**98**

5.7 Die zur Dämpfung von Erschütterungen vorgesehene hochelastische Schienenlagerung beinhalte eine punktförmige Lagerung. Das von den Klägern begehrte leistungsfähigere Masse-Feder-System beinhalte eine Lagerung auf elastischen Matten (also gerade nicht punktförmig); solche Systeme seien aber in Verbindung mit einem Rasengleis nicht praktikabel. Mit dem tiefliegenden Rasengleis würden die Grenzwerte der 16. BImSchV an den Anwesen der Kläger eingehalten. Eine Rechtsverletzung dadurch, dass kein hochliegendes Rasengleis vorgesehen sei, sei daher ausgeschlossen.

**99**

5.8 In Bezug auf das Begehren, dass die Straßenbahn oberleitungsfrei und stromlos zu betreiben sei, sei die Klage mangels Begründung unzulässig. Ungeachtet dessen sei Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens auch die Prüfung der elektromagnetischen Verträglichkeit gewesen. Gleiches gelte für die Anträge auf Gewährung einer Entschädigung in Geld im Zusammenhang mit Beeinträchtigungen von Hausgeräten oder WLAN. Auch der Antrag, die Geschwindigkeit der Straßenbahn in K. insgesamt auf Schrittgeschwindigkeit zu begrenzen, sei unzulässig, weil eine Verletzung in eigenen Rechten nicht dargelegt sei.

**100**

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

**101**

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

## **Entscheidungsgründe**

**102**

Die zulässigen Klagen sind unbegründet.

**103**

Der streitgegenständliche Planfeststellungsbeschluss leidet weder in formeller (I.) noch in materieller Hinsicht (II.) an Mängeln, die den Klagen zum Erfolg verhelfen könnten. Dies gilt sowohl für den auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses gerichteten Hauptantrag als auch für die Hilfsanträge auf

Feststellung von dessen Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit sowie auf Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses um näher bezeichnete Auflagen.

#### **104**

Eine innerprozessuale Präklusion nach § 6 UmwRG greift nicht ein. Die Klagebegründungsfrist richtete sich nach § 6 Satz 1 UmwRG, der als Spezialregelung gegenüber § 29 Abs. 7 Satz 1 PBefG in der bis zum 12. März 2020 geltenden Fassung (geändert durch Gesetz vom 3.3.2020, BGBl I S. 433, sowie durch Gesetz vom 3.12.2020, BGBl I S. 2694, im Folgenden: PBefG a.F.) anzusehen ist (vgl. BVerwG, U.v. 27.11.2018 - 9 A 8.17 - juris Rn. 14). Die erst am 13. März 2020 und damit deutlich nach Klageerhebung in Kraft getretene Fassung des § 29 Abs. 7 PBefG, nach deren Satz 6 § 6 UmwRG nicht anzuwenden ist, ist auf das vorliegende Verfahren nicht anwendbar. Ob bzw. inwieweit der nach Ablauf der Frist des § 6 Satz 1 UmwRG eingegangene Vortrag als erstmaliger tatsächlicher Vortrag zu qualifizieren ist, der unter § 6 Satz 2 UmwRG zu fassen wäre (zur Zulässigkeit der Konkretisierung tatsächlichen Vorbringens nach Ablauf der Klagebegründungsfrist vgl. BVerwG, U.v. 27.11.2018 - 9 A 8.17 - juris Rn. 14) sowie ob die Kläger die Verspätung i.S.d. § 6 Satz 2 UmwRG i.V.m. § 87b Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 VwGO genügend entschuldigt hätten, kann offen bleiben. Jedenfalls war es bezüglich dieser Rügen im Sinne von § 6 Satz 3 UmwRG i.V.m. § 87b Abs. 3 Satz 3 VwGO mit geringem Aufwand möglich, den Sachverhalt, soweit für die Entscheidung erforderlich, ohne Mitwirkung der Beteiligten zu ermitteln. Da die Norm hier nicht zulasten der Kläger angewandt wird, können die von den Klägern aufgeworfenen Fragen der Verfassungs- und Unionsrechtskonformität des § 6 UmwRG dahinstehen.

#### **105**

Dahinstehen kann auch, inwieweit es den Darlegungsanforderungen hinsichtlich der Klagebegründung - auch mit Blick auf die Frist des § 6 Satz 1 UmwRG - entspricht, dass die Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 mit Schriftsatz vom 19. Mai 2020 auf den gesamten Vortrag im Verfahren 22 A 19.40034 Bezug genommen haben. Zu einer innerprozessualen Präklusion kommt es mit Blick auf § 6 Satz 3 UmwRG i.V.m. § 87b Abs. 3 Satz 3 VwGO insoweit ebenfalls nicht. Soweit es über die Einhaltung der Klagebegründungsfrist hinaus unter dem Gesichtspunkt der prozessualen Mitwirkungspflicht (s. hierzu Hoppe in Eyermann, VwGO, 15. Aufl. 2019, § 82 Rn. 12) Aufgabe der Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 wäre, ihre Klagegründe selbst eindeutig und nicht nur durch pauschale Bezugnahme auf eine Vielzahl von Schriftsätzen im Parallelverfahren zu bezeichnen, ergeben sich daraus hier keine Konsequenzen, da die Rügen ohnehin nicht durchgreifen.

I.

#### **106**

Der streitgegenständliche Planfeststellungsbeschluss leidet nicht an Verfahrensfehlern. Eine Aufhebung 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.

#### **107**

1. Die Rüge, 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 die Rechte der Kläger ableiteten, lässt für sich betrachtet keinen Verfahrensfehler erkennen. Eine konkrete Verletzung von Verfahrensrechten wird damit nicht geltend gemacht. Die Kläger können sich nicht abstrakt auf eine Verletzung des Grundsatzes der Rechtssicherheit und ebenso wenig pauschal auf eine Unionsrechtswidrigkeit „der angewendeten Vorschriften“ berufen.

#### **108**

Auch soweit die Kläger eine Fehlerhaftigkeit des Verfahrens zur Beteiligung der Öffentlichkeit darin sehen, dass die Regierung in sich nicht schlüssige Angaben zu den anwendbaren Vorschriften des UVPG und des BayVwVfG gemacht habe, ist die Verletzung eines konkreten Verfahrensrechts nicht dargelegt und auch sonst nicht ersichtlich.

#### **109**

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 Kläger im Verfahren 22 A 19.40034 erbetene Verlängerung dieser Frist auf drei Monate ablehnte, liegt darin kein Verfahrensfehler, der der Klage zum Erfolg verhelfen könnte.

#### 110

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 2010) Anwendung, weil vor diesem Zeitpunkt das Verfahren zur Unterrichtung über voraussichtlich beizubringende Unterlagen in der bis dahin geltenden Fassung des § 5 Abs. 1 UVPG 2010 eingeleitet worden war. 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).

#### 111

Die Frist für die Erhebung von Einwendungen gegen die Planunterlagen richtete sich daher nach § 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG 2010 i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG; sie betrug danach zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist. Die gleiche Rechtsfolge ergibt sich im Übrigen aus dem auf den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss anwendbaren § 29 Abs. 1a Sätze 1 und 2 PBefG a.F. i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG. Die Absätze 1c und 1d des § 9 UVPG in der bis zum 28. Juli 2017 geltenden Fassung des Gesetzes (geändert durch 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). Entgegen der Auffassung der Kläger ergibt sich insoweit aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 4. April 2019 - 4 A 6.18 - juris Rn. 10 ff. nichts Anderes. Dort geht es allein um die anwendbare Fassung von § 9 Abs. 1a UVPG 2010. Diese Vorschrift wurde jedoch mit dem Gesetz vom 29. Mai 2017 (BGBl I S. 1298), das am 2. Juni 2017 in Kraft trat, nicht geändert, sie galt vielmehr unverändert bis zum 28. Juli 2017 fort. Daher bestand für das Bundesverwaltungsgericht insoweit kein Anlass für eine Differenzierung, was in Bezug auf die erst am 2. Juni 2017 in Kraft getretenen § 9 Abs. 1c und 1d UVPG jedoch anders zu beurteilen ist. Dass die Regelung nach § 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG 2010 i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG, wonach Einwendungen binnen 2 Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist erhoben werden konnten, nicht unionsrechtskonform gewesen sei, wie die Kläger wohl meinen, ist weder hinreichend dargelegt noch ersichtlich. Dies ergibt sich insbesondere nicht aus dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 15. Oktober 2015 - C-137/14 - juris, wonach die Präklusion von Einwendungen im gerichtlichen Verfahren mit Art. 11 der RL 2011/92 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (im Folgenden: UVP-RL) nicht vereinbar ist (s. hierzu auch den Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes und anderer Vorschriften an europa- und völkerrechtliche Vorgaben, BT-Drs. 18/9526 S. 24).

#### 112

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 von den Klägern erfolgreich gerügt werden könnte, liegt darin nicht.

#### 113

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 Klägers im Verfahren 22 A 19.40034 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.

#### 114

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

#### 115

In den Bekanntmachungen zur Auslegung der Planunterlagen und zur Tektur war hier nach § 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG 2010 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 a.F. zum Hinweis auf den 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 UVP-RL 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.

#### 116

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 PFB S. 62).

#### 117

5. Mit Blick auf den Erörterungstermin vom 2. Juli 2019 haben die Kläger eine Verletzung von Verfahrensvorschriften nicht dargelegt. Die Regierung von Schwaben war nicht verpflichtet, dem Kläger im Verfahren 22 A 19.40034 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. Sie war lediglich verpflichtet, fristgerecht eingegangene Einwendungen im Erörterungstermin zu erörtern (§ 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG 2010 i.V.m. Art. 73 Abs. 6 Satz 1 BayVwVfG). Dass sie dem nicht nachgekommen wäre, ist weder vorgetragen noch ersichtlich. Gleiches gilt im Ergebnis für die Kläger im Verfahren 22 A 19.40036. Ob sie an dem Termin teilnahmen, war ihre Entscheidung.

#### 118

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.). Dass der so verstandene Art. 25 Abs. 3 BayVwVfG mit Art. 11 UVP-RL nicht vereinbar sei, ist weder hinreichend dargelegt noch ersichtlich. Gleiches gilt, soweit die Kläger wohl die Unionsrechtswidrigkeit der Nichtanwendung des Öffentlichkeitsbeteiligungsgesetzes rügen wollen. Mit dem Gesetz über die Öffentlichkeitsbeteiligung in Umweltangelegenheiten nach der EG-RL 2003/35/EG vom 9. Dezember 2006 (BGBl I S. 2819) wurden in erster Linie Vorschriften zur Öffentlichkeitsbeteiligung wie § 9 in das damalige UVPG eingefügt; diese sind hier gerade zur Anwendung gekommen.

#### 119

Die Kläger rügen darüber hinaus, dass die Öffentlichkeit nicht in einem Zeitpunkt an der Planung beteiligt worden sei, in dem alle Planungsoptionen noch offen gewesen seien. Sie beziehen sich damit offensichtlich auf den Planungsprozess, der zeitlich vor dem Planfeststellungsverfahren stattgefunden hat und in dem das Vorhaben, für das schließlich die Planfeststellung beantragt wurde, seine konkrete Gestalt gewonnen hat. Dieser vorgelagerte Planungsprozess ist nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens, das mit dem Antrag der Beigeladenen vom 31. Januar 2018 begonnen hat und dessen Rechtmäßigkeit vorliegend zu prüfen ist. Ungeachtet dessen konnten die Kläger im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung im Planfeststellungsverfahren selbstverständlich einwenden, dass Alternativen gegenüber dem Vorhaben in

seiner beantragten Form vorzugswürdig seien, z.B. andere Trassenverläufe. Anderes ergibt sich auch nicht aus dem UVPG. Mit dem Vorhaben, zu dessen Umweltauswirkungen die Öffentlichkeit zu beteiligen ist, ist dasjenige Vorhaben gemeint, für das nach § 3 Abs. 1 UVPG 2010 eine UVP-Pflicht besteht (vgl. Hofmann in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand: Juni 2019, § 9 UVPG Rn. 3), und damit ein bestimmtes, in seiner Planung weitgehend konkretisiertes Vorhaben, wie es hier aus den Planunterlagen hervorgeht.

## 120

7. Das Akteneinsichtsrecht des Klägers im Verfahren 22 A 19.40034 wurde nicht verletzt; auf eventuelle Ansprüche nach dem Bayerischen Umweltinformationsgesetz kommt es für die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses nicht an.

## 121

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. Für die vom Kläger im Verfahren 22 A 19.40034 behauptete, aber nicht näher begründete Unionsrechtswidrigkeit von Art. 29 BayVwVfG (Schriftsatz vom 19.12.2019, S. 34) bestehen keine Anhaltspunkte. 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 Kläger 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.

## 122

7.2 Ein Anspruch auf digitale Zurverfügungstellung von Unterlagen ergibt sich auch nicht aus Art. 6 Abs. 1 BayEGovG, wie der Kläger meint, und im Übrigen auch nicht aus der Regelung zur elektronischen Aktenführung in Art. 7 Abs. 1 BayEGovG. Die Verfahrensrechte in einem Planfeststellungsverfahren nach dem PBefG sind in § 29 PBefG i.V.m. Art. 72 ff. BayVwVfG sowie den Vorschriften des UVPG, soweit diese anwendbar sind, abschließend geregelt (s. auch BVerwG, B.v. 12.6.2007 - 7 VR 1.07 - juris Rn. 13). Dafür spricht insbesondere die Regelung des Art. 72 Abs. 1 BayVwVfG, nach der die übrigen Vorschriften des Gesetzes, u.a. diejenigen über das Verwaltungsverfahren nach Art. 9 ff. BayVwVfG, im Planfeststellungsverfahren nicht ohne Weiteres, sondern nur unter bestimmten Maßgaben anwendbar sind (vgl. zum Spezialitätsverhältnis der Art. 72 ff. BayVwVfG zu Art. 9 ff. und Art. 35 ff. BayVwVfG etwa Wickel in Fehling/Kastner/Störmer, Verwaltungsrecht, 4. Aufl. 2016, § 72 VwVfG Rn. 3; s. auch Lieber in Mann/Sennekamp/Uechtritz, VwVfG, 2. Aufl. 2019, § 72 Rn. 2, 142 f.). Vor diesem Hintergrund findet das BayEGovG insoweit keine Anwendung (s. auch Art. 1 Abs. 1 Hs. 2 BayEGovG). Im Übrigen trifft das BayEGovG keine eigenen Regelungen zur Akteneinsicht, sondern setzt die bestehenden Akteneinsichtsrechte voraus (vgl. die Gesetzesbegründung zu Art. 7 BayEGovG, LT-Drs. 17/7537, S. 37). Das BayEGovG enthält auch gerade keine dem § 8 EGovG des Bundes entsprechende Regelung, wonach Akteneinsicht bei Bestehen eines Akteneinsichtsrechts elektronisch gewährt werden kann. Unabhängig davon und von der Frage, ob es sich beim Kläger insoweit um einen Beteiligten des Verwaltungsverfahrens im Sinne des Art. 6 Abs. 1 BayEGovG handelt, hat er kein Verlangen auf elektronische Verfahrensdurchführung geäußert.

## 123

7.3 Anders als der Kläger 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, nicht dagegen für die Akteneinsicht in Unterlagen. Zwar sind gemäß § 9 Abs. 1b Satz 2 UVPG 2010 weitere Informationen, die für die Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens von Bedeutung sein können und die der zuständigen Behörde erst nach Beginn des Beteiligungsverfahrens vorliegen, der Öffentlichkeit nach den Bestimmungen (hier) des BayUIG zugänglich zu machen. Dabei kann offenbleiben, ob ein solcher über das UVPG vermittelter Informationsanspruch nach dem BayUIG lediglich neben und getrennt von den verfahrensakzessorischen Informationsrechten bestünde, welche die Kläger als Einwender im Planfeststellungsverfahren haben, mit der Folge dass ein zu Unrecht versagter Informationsanspruch den Planfeststellungsbeschluss nicht formell rechtswidrig werden ließe (vgl. zu den grundsätzlich außerhalb des Planfeststellungsverfahrens stehenden Ansprüchen auf freien Zugang zu

Umweltinformationen nach dem UIG BVerwG, B.v. 1.10.2019 - 3 A 4.18 - juris Rn. 3; B.v. 12.6.2007 - 7 VR 1.07 - juris Rn. 10; s. aber zu der Nachfolgeregelung in § 19 Abs. 3 UVPG als verfahrensrechtlicher Regelung Neumann/Külpmann in Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 9. Aufl. 2018, § 72 Rn. 98a).

#### 124

Jedenfalls ergäbe sich aus § 9 Abs. 1b Satz 2 UVPG 2010 entgegen der Auffassung des Klägers keine Pflicht, nicht von der Auslegung zu Beginn des Verfahrens erfasste Stellungnahmen von Behörden (z.B. des LfU) unaufgefordert auf einer Internetplattform zu veröffentlichen. Unter einer Zugänglichmachung in diesem Sinne ist nicht eine aktive Unterrichtung der Öffentlichkeit im Sinne von Art. 10 BayUIG (so allerdings Peters/Balla/Hesselbarth, UVPG, 4. Aufl. 2019, § 19 Rn. 12), sondern eine Bereitstellung auf Antrag im Sinne von Art. 3, 4 BayUIG zu verstehen (so NdsOVG, U.v. 27.8.2019 - 7 KS 24.17 - juris Rn. 120; Dippel in Schink/Reidt/Mitschang, UVPG/UmwRG, 2018, § 19 UVPG Rn. 25; ebenso Jarass, BImSchG, 13. Aufl. 2020, § 10 Rn. 82 zu der vergleichbaren Regelung in § 10 Abs. 3 Satz 3 BImSchG). Dafür spricht der Wortlaut der Normen des BayUIG sowie auch der Parallelregelungen im UIG des Bundes (so auch Dippel in Schink/Reidt/Mitschang, UVPG/UmwRG, 2018, § 19 UVPG Rn. 25). So regelt Art. 3 Abs. 1 BayUIG den Zugang zu Umweltinformationen; nach Art. 4 Abs. 1 BayUIG werden Umweltinformationen auf Antrag zugänglich gemacht. Art. 10 BayUIG regelt demgegenüber eine aktive Unterrichtung der Öffentlichkeit durch die informationspflichtigen Stellen durch Verbreitung von Informationen (nicht: Zugänglichmachung). Zu den nach Art. 10 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 und 6 BayUIG zumindest zu verbreitenden Unterlagen gehören Zulassungsentscheidungen, soweit sie erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben, und zusammenfassende Darstellungen und Bewertungen von Umweltauswirkungen nach §§ 11 und 12 UVPG a.F. Einzelne Behördenstellungnahmen, die einer Behörde im Laufe eines Planfeststellungsverfahrens zugehen, sind von der Regelung gerade nicht erfasst (in diesem Sinne auch Jarass, BImSchG, 13. Aufl. 2020, § 10 Rn. 82 zu der vergleichbaren Regelung in § 10 Abs. 3 Satz 3 BImSchG).

#### 125

Einen Antrag auf Zugänglichmachung von bestimmten Behördenstellungnahmen nach Art. 4 Abs. 1 BayUIG hat der Kläger bei der Planfeststellungsbehörde jedoch nicht gestellt. Soweit sein Antrag auf Akteneinsicht in diesem Sinne zu verstehen sein sollte, gilt bezüglich der Art und Weise der Zugangseröffnung Art. 3 Abs. 2 Sätze 1 und 2 BayUIG. Ein Anspruch auf elektronische Zurverfügungstellung von Unterlagen ist dem ebenso wenig zu entnehmen wie Art. 72 Abs. 1 Hs. 2 i.V.m. Art. 29 BayVwVfG.

#### 126

Darüber hinaus scheidet selbst bei Annahme eines Verstoßes gegen § 9 Abs. 1b Satz 2 UVPG 2010 i.V.m. den Vorschriften des BayUIG ein Verfahrensfehler, der sich auf das Ergebnis der Entscheidung ausgewirkt hätte (§ 4 Abs. 1a UmwRG, § 46 VwVfG), hier deshalb aus, weil der Kläger über den Weg der angebotenen, aber nicht in Anspruch genommenen Akteneinsicht die gewünschten Informationen hätte erhalten können. Ein eventueller Verfahrensfehler würde sich mithin allenfalls auf das Wie, nicht aber auf das Ob der Informationsgewährung beziehen. Dass dem Kläger die angebotene Akteneinsicht bei der Regierung von Schwaben unmöglich oder unzumutbar gewesen wäre, hat er nicht dargelegt. Ein möglicher Fehler könnte daher bei Inanspruchnahme der zumutbaren Akteneinsicht das Ergebnis der Entscheidung nicht beeinflusst haben.

#### 127

7.4 Ob und inwieweit dem Kläger im Verfahren 22 A 19.40034 unabhängig von § 9 Abs. 1b Satz 2 UVPG 2010 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 2010 i.V.m. Art. 73 Abs. 3 BayVwVfG) oder zur Akteneinsicht (Art. 72 Abs. 1 Hs. 2 i.V.m. Art. 29 BayVwVfG) hergeleitet werden (vgl. BVerwG, B.v. 1.10.2019 - 3 A 4.18 - juris Rn. 3; 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).

#### 128

8. Auch die Rügen zum Inhalt der Rechtsmittelbelehrung des Planfeststellungsbeschlusses stellen dessen formelle 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). Dies gilt entgegen der Auffassung der Kläger auch angesichts der Regelungen in § 29 Abs. 5 PBefG a.F., § 9 Abs. 2 UVPG 2010 sowie Art. 74 Abs. 4 Satz 2 BayVwVfG, wonach der Planfeststellungsbeschluss mit Rechtsbehelfsbelehrung: zuzustellen und mit Rechtsbehelfsbelehrung: zur Einsicht auszulegen ist. Eventuelle Verstöße gegen diese Verpflichtungen könnten sich nur auf den Lauf von Rechtsbehelfsfristen auswirken. Ein Verstoß gegen gesetzliche Anforderungen an den Inhalt der Rechtsbehelfsbelehrung: ist im Übrigen nicht ersichtlich. Es ist weder ein Hinweis auf § 7 Abs. 4 UmwRG noch auf die Klagebegründungsfrist in der Rechtsbehelfsbelehrung: erforderlich (zu letzterer vgl. BVerwG, U.v. 27.11.2018 - 9 A 8.17 - juris Rn. 15; s. auch Fellenberg/Schiller in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand: August 2020, § 6 UmwRG Rn. 45 ff.).

## 129

9. Schließlich haben die Kläger beider Verfahren keine sonstigen Mängel der Umweltverträglichkeitsprüfung, insbesondere nicht der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG 2010), ihrer Bewertung oder der Berücksichtigung der Bewertung bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens (§ 12 UVPG 2010), dargetan, die einen Verfahrensfehler nach § 4 Abs. 1 oder Abs. 1a jeweils i.V.m. Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 UmwRG begründen würden.

## 130

9.1 Soweit die Kläger eine unzutreffende Ermittlung und Bewertung von Immissionen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung, auch durch die schalltechnische Untersuchung, Mängel des Erschütterungsgutachtens in Bezug auf das Schutzgut Mensch sowie eine unzureichende Prüfung der Verkehrssicherheit im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung rügen, handelt es sich um allein dem materiellen Recht zuzuordnende Fragestellungen, die von § 4 UmwRG nicht erfasst werden. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und der Obergerichte gehören zu den Verfahrensfehlern im Sinne von § 4 UmwRG nur Verstöße gegen Rechtsvorschriften, die die äußere Ordnung des Verfahrens, d.h. den Verfahrensablauf als solchen betreffen, wie Regelungen über den Beginn des Verfahrens, die Beteiligung anderer Behörden und der Öffentlichkeit sowie sonstige Verfahrensschritte. Nicht zum Verfahren im Sinne des § 4 UmwRG gehört dagegen 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; B.v. 7.1.2020 - 4 B 74.17 - juris Rn. 8; OVG RhPf, U.v. 11.10.2018 - 1 A 10581.16 - juris Rn. 77; OVG NW, U.v. 11.9.2018 - 20 D 79/17.AK - juris Rn. 160). Dies gilt auch, soweit die Kläger die genannten Mängel gerade vor dem Hintergrund des UVPG und einer von ihnen hervorgehobenen wirksamen Umweltvorsorge sehen. Denn das UVPG liefert keine eigenständigen materiellen Prüf- und Bewertungsmaßstäbe dafür, welcher Rang den Umweltbelangen im Rahmen der Zulassungsentscheidung zukommt. Die Entscheidungsstruktur der maßgeblichen fachrechtlichen Vorschriften bleibt vom UVPG unangetastet, auch soweit dieses eine wirksame Umweltvorsorge vorsieht (§ 12 UVPG 2010). Dies ergibt sich auch aus dem Hinweis auf die geltenden Gesetze in § 12 UVPG 2010 (vgl. BVerwG, U.v. 28.11.2017 - 7 A 17.12 - juris Rn. 32; s. auch BT-Drs. 18/11499 S. 76 zu § 3 UVPG 2017).

## 131

9.2 Die Kläger meinen weiter, die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen habe gemäß § 24 Abs. 2 UVPG innerhalb eines Monats nach Abschluss der Erörterung im Beteiligungsverfahren erarbeitet werden sollen. § 24 Abs. 2 UVPG war jedoch auf das vorliegende Verfahren nicht anwendbar (s.o. Ziffer I.2.). Statt dessen galt § 11 UVPG 2010, wonach die zusammenfassende Darstellung zwar möglichst innerhalb eines Monats nach Abschluss der Erörterung im Beteiligungsverfahren zu erarbeiten ist (§ 11 Satz 3 UVPG 2010), aber auch in der Begründung der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens erfolgen kann (§ 11 Satz 4 UVPG 2010). Dem wurde hier Genüge getan.

## 132

9.3 Soweit die Kläger verfahrensrechtliche Mängel der Umweltverträglichkeitsprüfung darin sehen, dass Behördenstellungennahmen und Stellungnahmen der betroffenen Öffentlichkeit in der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 11 UVPG 2010 nicht wiedergegeben und die Herkunft der jeweiligen Informationen nicht angegeben wurden, sind Verfahrensfehler nach § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 UmwRG oder nach § 4 Abs. 1a UmwRG nicht erkennbar.

## 133

9.3.1 Dem Vortrag fehlt es bereits an der notwendigen Substantiierung, weil die Kläger nicht darlegen, welche Stellungnahme welcher Behörde oder der betroffenen Öffentlichkeit zu welchem Gesichtspunkt aus ihrer Sicht in der Darstellung der Umweltauswirkungen hätte aufgegriffen und berücksichtigt werden müssen. Soweit die Kläger behaupten, sie würden die Äußerungen der zuständigen Behörden nicht kennen, ist dem entgegenzuhalten, dass sie 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 des Vortrags zu verschaffen.

#### 134

9.3.2 Darüber hinaus wäre in einer eventuellen Unvollständigkeit der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen auch kein nach § 4 UmwRG rügefähiger Verfahrensfehler zu sehen. Wie schon oben ausgeführt, gehören zu den Verfahrensfehlern im Sinne von § 4 UmwRG nur Verstöße gegen Rechtsvorschriften, die die äußere Ordnung des Verfahrens, d.h. den Verfahrensablauf als solchen betreffen, wie Regelungen über den Beginn des Verfahrens, die Beteiligung anderer Behörden und der Öffentlichkeit sowie sonstige Verfahrensschritte (BVerwG, U.v. 28.11.2017 - 7 A 17.12 - juris Rn. 29). Von den einzelnen Verfahrensschritten und ihrer Durchführung zu unterscheiden sind jedoch die Anforderungen an ihre inhaltliche Ausgestaltung, die von den materiell-rechtlichen Maßstäben der im jeweiligen Einzelfall einschlägigen Fachgesetze geprägt sind, für deren Prüfung die UVP durch Zusammenstellung und Aufbereitung des umweltbezogenen Tatsachenmaterials den Rahmen und die Grundlage bildet (BVerwG, U.v. 28.11.2017 - 7 A 17.12 - juris Rn. 32; SächsOVG, B.v. 18.3.2019 - 4 B 397.18 - juris Rn. 17). Da vorliegend eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen erstellt und dieser Verfahrensschritt - anders als die Kläger offenbar meinen - somit durchgeführt wurde (s. PFB S. 38 ff.), ist die UVP auch nicht unvollständig (vgl. SächsOVG, B.v. 18.3.2019 - 4 B 397.18 - juris Rn. 17) und damit nicht verfahrensfehlerhaft. Soweit die Kläger demgegenüber auf eine Literaturansicht verweisen, wonach in einer fehlerhaften zusammenfassenden Darstellung, die etwa behördliche Stellungnahmen oder Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit unberücksichtigt lässt, ein relativer Verfahrensfehler gesehen und ein Aufhebungsanspruch eines Individualklägers mit Blick darauf angenommen wird, dass es sich bei § 24 UVPG - der Nachfolgenorm des § 11 UVPG 2010 - um eine drittschützende Vorschrift handele, die die Interessen der betroffenen Nachbarn an der Wirkmächtigkeit ihrer Äußerungen im Verfahren schütze (vgl. in diesem Sinne Beckmann in Hoppe/Beckmann/Kment, UVPG/UmwRG, 5. Aufl. 2018, § 24 UVPG Rn. 88 ff., 90), lässt sich dies mit der o.g. Rechtsprechung nicht vereinbaren, jedenfalls soweit nach der Literaturauffassung ein Aufhebungsanspruch unabhängig von etwaigen Verstößen des Planfeststellungsbeschlusses gegen materielles Recht bestehen sollte.

#### 135

9.3.3 Unabhängig davon ist auch nicht ersichtlich, dass die von den Klägern geltend gemachten inhaltlichen Mängel der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen vorlägen. § 11 Satz 1 UVPG 2010 bestimmt, dass die Behörde die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens „auf der Grundlage“ u.a. der behördlichen Stellungnahmen sowie der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit erarbeitet. Dem Gesetzeswortlaut ist nicht zu entnehmen, dass die behördlichen Stellungnahmen und die Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit in der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen wiederzugeben sind. Sie können deren Grundlage bilden, ohne dort im Einzelnen erwähnt zu werden. Dem entspricht es auch, dass der Planfeststellungsbeschluss auf S. 38 darauf verweist, dass die Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen auf der vom Vorhabenträger vorgelegten Umweltverträglichkeitsstudie, den Stellungnahmen der betroffenen Bürger und den Ermittlungen der beteiligten Behörden beruhe, und auf die zugehörigen Planunterlagen, insbesondere auf den Erläuterungsbericht, die Angaben zur Umweltverträglichkeit, den Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplanes, die landschaftspflegerischen Begleitpläne mit Übersichtsplänen sowie die schalltechnischen Berechnungen Bezug nimmt.

#### 136

9.4 Auch in Bezug auf die Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG 2010 und deren Berücksichtigung bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens sind Verfahrensfehler nach § 4 UmwRG nicht dargelegt.

#### 137

9.4.1 Soweit die Kläger meinen, Stellungnahmen der zuständigen Behörden sowie der betroffenen Öffentlichkeit, insbesondere ihre eigenen Äußerungen, seien zu Unrecht in der Bewertung der

Umweltauswirkungen nicht enthalten, gelten die Ausführungen unter Ziffer I.9.3. Ein Verfahrensfehler scheidet diesbezüglich aus, da die Bewertung der Umweltauswirkungen nicht vollständig fehlt.

### 138

9.4.2 Soweit es den Klägern um die Berücksichtigung der Bewertung der Umweltauswirkungen bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens geht, liegt darin eine der eigentlichen UVP nachgelagerte (Kümper in Schink/Reidt/Mitschang, UVP/UmWRG, 2018, § 25 UVP Rn. 18; Beckmann in Hoppe/Beckmann/Kment, UVP/UmWRG, 5. Aufl. 2018, § 25 UVP Rn. 86) verfahrensrechtliche Vorgabe, die von der Planfeststellungsbehörde verlangt, dass sie sich mit dem Ergebnis der Bewertung inhaltlich auseinandersetzt. In materieller Hinsicht ist das Berücksichtigungsgebot - entgegen den Äußerungen der Kläger, auch bezüglich der maßgeblichen Vorgaben für den Lärmschutz - jedoch für die Zulassungsentscheidung nicht maßgeblich. § 12 UVP 2010 stellt mit dem Verweis auf die geltenden Gesetze klar, dass es mangels eigenständiger materiell-rechtlicher Vorgaben im UVP auf die fachrechtlichen Zulassungsvoraussetzungen ankommt (vgl. BVerwG, U.v. 28.11.2017 - 7 A 17.12 - juris Rn. 32; BT-Drs. 18/11499 S. 94). Daher bestimmt das Fachrecht, in welcher Weise und mit welchem Gewicht das Ergebnis der Bewertung nach § 12 UVP 2010 in die Entscheidung über die Vorhabenzulassung eingeht (Kümper in Schink/Reidt/Mitschang, UVP/UmWRG, 2018, § 25 UVP Rn. 18). Anderes ergibt sich auch nicht aus dem Verweis in § 12 UVP 2010 auf eine wirksame Umweltvorsorge, auch wenn vereinzelt in der Literatur vertreten wird, § 12 UVP 2010 enthalte eine gesetzliche Auslegungsregel hinsichtlich des Fachrechts dahin, dass alle Umweltgüter bestmöglich im Sinne eines medienübergreifenden Ausgleichs aller Umweltbelange geschützt werden sollten (vgl. die Nachweise bei Beckmann in Hoppe/Beckmann/Kment, UVP/UmWRG, 5. Aufl. 2018, § 25 UVP Rn. 97 f.). Diese Auffassung, die den Regelungen des UVP eine materiell-rechtliche Bedeutung beimessen würde, würde mit der ganz überwiegend vertretenen Systematik brechen, wonach das UVP lediglich verfahrensrechtliche Anforderungen enthält. Sie ist deshalb abzulehnen (s. auch Beckmann in Hoppe/Beckmann/Kment, UVP/UmWRG, 5. Aufl. 2018, § 25 UVP Rn. 99 ff.).

### 139

Soweit nach den vorstehenden Ausführungen in der Berücksichtigung der Bewertung nach § 12 UVP 2010 eine verfahrensrechtliche Anforderung zu sehen ist, kann diese nur darin liegen, dass die Bewertung der Umweltauswirkungen überhaupt in die Entscheidungsfindung einfließen muss, nicht jedoch in welcher Weise sie sich dabei auswirkt (Kümper in Schink/Reidt/Mitschang, UVP/UmWRG, 2018, § 25 UVP Rn. 18). Dass die Bewertung hier überhaupt nicht berücksichtigt worden sei, ist angesichts der ausführlichen Auseinandersetzung des Planfeststellungsbeschlusses mit Umweltbelangen wie etwa Immissionsschutz, Naturschutz, Wasserhaushalt und Bodenschutz (PFB S. 59 ff., 68 ff., 71 f.) nicht ersichtlich.

### 140

10. Soweit die Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 meinen, das schalltechnische Gutachten hätte von einer sachkompetenten Institution wie dem LfU überprüft werden müssen und sie darüber getäuscht worden seien, dass dies erfolgt wäre, liegt ein Verfahrensfehler schon deshalb nicht vor, weil das Verfahren zum Zustandekommen des Planfeststellungsbeschlusses eine solche Überprüfung nicht vorsieht und die Kläger insoweit allenfalls sachliche Fehler des schalltechnischen Gutachtens rügen könnten.

### 141

11. Der Vortrag des Klägers im Verfahren 42 A 19.40034 bezüglich der UVP-Pflicht des Bebauungsplans Nr. ... der Stadt K., die sich nach seiner Auffassung wohl auch auf die im Rahmen des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses durchgeführte UVP auswirken soll, begründet - soweit insoweit ein Fehler im Bauleitplanverfahren vorliegen sollte - ebenfalls nicht die formelle Rechtswidrigkeit des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses. Insbesondere ein Verfahrensfehler bei der Durchführung der auf den Planfeststellungsbeschluss bezogenen UVP ist damit nicht dargelegt. Der Sache nach rügt der Kläger einen materiell-rechtlichen Aspekt, nämlich die Frage, inwieweit bei Erlass des Bebauungsplans von der Straßenbahntrasse ausgehende schädliche Umweltauswirkungen auf die Wohnbebauung bereits hätten geprüft und abgewogen werden müssen (s. hierzu unten Ziffer II.4.3).

II.

### 142

Die Kläger können sich nicht mit Erfolg auf einen materiellen Fehler des Planfeststellungsbeschlusses berufen.

#### 143

Die Kläger haben als nicht enteignungsbetroffene Dritte (vgl. § 30 PBefG a.F.) keinen Anspruch auf eine umfassende objektiv-rechtliche Planüberprüfung. Sie sind 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 - juris Rn. 33), auf einen Verstoß gegen sie in ihren 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 a.F.) im Hinblick auf ihre 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).

#### 144

Die Planrechtfertigung ist gegeben (1.). Der Planfeststellungsbeschluss verstößt nicht gegen § 34 Abs. 2 BauGB (2.) und ebenso wenig gegen § 41 BImSchG und die Vorschriften der 16. BImSchV (3.). Auch leidet der Planfeststellungsbeschluss nicht an Abwägungsmängeln in Bezug auf Belange der Kläger, die die Entscheidung für die planfestgestellte Trasse in Frage stellen würden oder Anlass zu einer Planergänzung gäben (4., 5.).

#### 145

1. Die Planrechtfertigung ist gegeben.

#### 146

1.1 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).

#### 147

1.2 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“.

#### 148

1.2.1 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; HessVGH, 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).

#### 149

1.2.2 Im vorliegenden Fall haben die zuständigen Aufgabenträger, d.h. die Stadt A. und die Landkreise A., Aichach-Friedberg sowie Dillingen an der Donau, ihre Nahverkehrsplanung in dem „Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum A. 2015plus“ umgesetzt, auf den auch der Planfeststellungsbeschluss Bezug nimmt. In dem Nahverkehrsplan ist dargestellt, dass die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 von A./H.-West nach K., 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 2015plus“). Weiter ist vorgesehen, bei Realisierung des Vorhabens die Schnellbuslinie 740 einzustellen und das AVV-Regionalbusangebot anzupassen („Nahverkehrsplan 2015plus“ Kapitel 10.1, S. 116).

#### 150

1.2.3 Daran anknüpfend führt der Planfeststellungsbeschluss zu den Zielen der Planung im Einzelnen aus (S. 49 f.), entsprechend der Siedlungsentwicklung erhalte die Stadt K. als größte Nachbarstadt von A., deren öffentlicher Nahverkehr bisher auf Busbedienung beschränkt sei, durch die Verlängerung der Linie 3 erstmalig einen direkten Anschluss an den Schienenverkehr. Damit seien der A.er Hauptbahnhof und der zentrale ÖPNV-Knotenpunkt K1.platz in der A.er Innenstadt sowie die Universität, die Hochschule, die Schulen am Alten Postweg, der Innovationspark und der DB-Haltepunkt „H. Straße“ umsteigefrei erreichbar. In K. 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 A.-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. Diesen Annahmen liegt zugrunde, dass im unmittelbaren Einzugsgebiet (Umkreis von 500 m) von der Neubaustrecke rund 11.000 Einwohner in A.-H. zuzüglich weitere ca. 10.000 Einwohner im geplanten Neubaugebiet H. Südwest sowie rund 12.000 Einwohner in K. profitieren (s. Erläuterungsbericht, Anlage 1.1 T der Planunterlagen, S. 11).

#### 151

1.2.4 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 der Kläger. Soweit sie meinen, 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 K.s ausreichend mit ÖPNV versorge, stellt dies nicht in Frage, dass das planfestgestellte Vorhaben geeignet ist, insbesondere die Anbindung der Stadt K. durch den ÖPNV an zahlreiche Zielorte in der Stadt A. im Sinne der fachgesetzlichen Vorgaben erheblich zu verbessern. Dass dieses Ziel auch auf andere Weise, z.B. eine Taktnachverdichtung bei Buslinien, verfolgt werden könnte, ändert nichts an der Eignung des planfestgestellten Vorhabens. Auch steht der Planrechtfertigung nicht entgegen, dass die Verlängerung der Linie 3 - jedenfalls aus Sicht der Kläger - nicht in jeder Hinsicht optimal verkehrlich wirksam sein mag, z.B. nicht alle Siedlungsgebiete der Stadt K. in fußläufiger Entfernung angebunden werden können. Die aus der Realisierung des Vorhabens folgende teilweise Verlagerung des öffentlichen Personennahverkehrs von der Straße auf die Schiene entspricht

entgegen der Auffassung der Kläger gerade der gesetzlichen Zielsetzung des Art. 2 Abs. 3 Sätze 1 und 3 BayÖPNVG. Dass die Planfeststellung privaten Interessen und nicht dem öffentlichen Verkehrsinteresse diene, ist nicht ersichtlich und ergibt sich insbesondere nicht daraus, dass die Beigeladene als 100%-ige Tochtergesellschaft der Stadt A. in Privatrechtsform organisiert ist.

#### 152

1.2.5 Mit ihrem Vortrag zu Aspekten der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit können die Kläger 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. Ein Wirtschaftlichkeitsnachweis ist nicht Voraussetzung der Planfeststellung (vgl. VGH BW, U.v. 2.11.2004 - 5 S 1063.04 - juris Rn. 59), so dass es nicht auf die Frage ankommt, ob der Betrieb der Straßenbahn kostendeckend sein wird oder bezuschusst werden muss und ob andere Verkehrsprojekte ein günstigeres Kosten-Nutzen-Verhältnis hätten. Auch auf vergaberechtliche Fragen kommt es für die Planrechtfertigung nicht an, so dass der Vortrag, es habe keine Ausschreibung vor Beauftragung der Beigeladenen gegeben, ins Leere geht.

#### 153

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).

#### 154

Soweit die Kläger im Übrigen die Trassenführung für die Verlängerung der Straßenbahnlinie angreifen, ist dies keine Frage der Planrechtfertigung, sondern der Abwägung (s. dazu Ziffer II.4.).

#### 155

2. Der Planfeststellungsbeschluss verstößt entgegen dem Vortrag der Kläger nicht gegen § 34 Abs. 2 BauGB i.V.m. den Vorschriften der Baunutzungsverordnung. Dem steht bereits entgegen, dass die §§ 29 bis 37 BauGB hier gemäß § 38 Satz 1 BauGB nicht anzuwenden sind, da es sich bei dem planfestgestellten Vorhaben um ein Vorhaben von überörtlicher Bedeutung handelt und die betroffenen Gemeinden beteiligt wurden. Auf die Frage, ob der Bebauungsplan Nr. ... nichtig und deshalb § 34 Abs. 2 BauGB anzuwenden sein könnte, wie die Kläger annehmen, kommt es damit im vorliegenden Zusammenhang nicht an.

#### 156

2.1 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). Entgegen der Auffassung der Kläger kann zur Verdeutlichung des Begriffs der überörtlichen Bedeutung auf die vorgenannten Entscheidungen zurückgegriffen werden, auch wenn sie sich nicht auf Straßenbahnbauvorhaben bezogen, da die Merkmale der Überörtlichkeit unabhängig von dem jeweiligen konkreten Vorhaben sind. 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 August 2020, § 38 Rn. 33; s. auch Kraft in Spannowsky/Uechtritz BeckOK BauGB, Stand 1.8.2020, § 38 Rn. 14).

#### 157

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 August 2020, § 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).

#### 158

2.2 Bei dem vorliegenden Straßenbahnvorhaben ist unter Berücksichtigung der vorgenannten Maßgaben der Rechtsprechung eine überörtliche Bedeutung gegeben.

#### 159

Das Vorhaben zielt gerade darauf ab, K. als größte Nachbarstadt von A. an das Straßenbahnnetz der Stadt A. anzubinden. Es berührt damit das Gebiet von zwei Gemeinden und verbindet diese miteinander. Insbesondere soll für die Einwohner der Stadt K. eine umsteigefreie Verbindung zum A.er Hauptbahnhof und zum zentralen ÖPNV-Knotenpunkt K1.platz in der A.er 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 A., insbesondere die Bewohner der südlichen Stadtteile nahe der Stadtgrenze zu K., werden umgekehrt das Zentrum von K., 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 A. und K. zu erleichtern. Für die Planung der Strecke bestand auch ein gemeindeübergreifender Koordinierungsbedarf; es handelt sich gerade nicht um zwei getrennte Projekte der Städte A. und K.. Hinzu kommt, dass die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 Teil des Gesamtprojekts zur Realisierung der „Mobilitätsdrehscheibe A.-Hauptbahnhof“ ist. Eine rein örtliche Bedeutung ergibt sich auch nicht daraus, dass der Bebauungsplan Nr. ... der Stadt K. eine Trasse für den öffentlichen Nahverkehr ausweist, die im Planfeststellungsbeschluss als Trasse für die Straßenbahn ausgewählt wurde. Der Bebauungsplan erfasst räumlich nur einen verhältnismäßig geringfügigen Teil der gesamten Verlängerungsstrecke, die sich über zwei Städte erstreckt und deshalb von der Stadt K. allein gar nicht hätte geplant werden können (s. zu § 28 Abs. 3 PBefG noch im Einzelnen unten Ziffer II.4.3.2). Durch die Überschreitung der Stadtgrenzen unterscheidet sich das Vorhaben auch von den beiden vom VGH Baden-Württemberg entschiedenen, vorstehend zitierten Fällen. Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens, auf die die Kläger unter Bezugnahme auf die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 30. März 2017 - 7 C 17.15 rekurren, ist keine zwingende Voraussetzung für die Annahme überörtlicher Bezüge.

#### 160

Die gesetzlichen Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes stehen der Annahme der Überörtlichkeit eines Straßenbahnvorhabens wie dem vorliegenden nicht entgegen. Dies ergibt sich schon daraus, dass für die Annahme eines Vorhabens von überörtlicher Bedeutung im Sinne des § 38 Satz 1 BauGB eigenständige Kriterien maßgeblich sind, u.a. ein vorliegend zu bejahender gemeindeübergreifender Koordinierungsbedarf. Im Übrigen müssen Straßenbahnen schon nach deren Definition in § 4 Abs. 1 PBefG 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 A- K.-platz und K. Zentrum soll eine halbe Stunde und diejenige von H.-West nach K. Zentrum 12

Minuten betragen. Dass bezüglich der gesetzlichen Vorgaben zur Reiseweite und Reisezeit auf das gesamte jeweilige ÖPNV-Netz abzustellen sei, wie die Kläger wohl meinen, ergibt sich aus § 8 Abs. 1 Satz 2 PBefG gerade nicht, der insoweit auf die Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels Bezug nimmt.

#### **161**

3. Die Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses zum Schutz gegen von dem Betrieb der Straßenbahn ausgehenden Lärm verstoßen nicht gegen zwingendes Recht.

#### **162**

Der von den Klägern als verletzt gerügte § 41 BImSchG begründet grundsätzlich nur einen Anspruch auf (aktive) Lärmschutzmaßnahmen; 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). Vorliegend besteht weder Anlass zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder zu seiner Außervollzugsetzung noch zu seiner Ergänzung durch weitergehende Schutzauflagen (Bauausführung mit hochliegendem Rasengleis, passiver Lärmschutz; vgl. Hilfsanträge) zugunsten der Kläger.

#### **163**

3.1 Auf das Vorhaben findet, soweit es um Immissionen durch Betriebslärm 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) in der Fassung des Art. 1 der Verordnung vom 18. Dezember 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 der 16. BImSchV). Die letzte Änderung der 16. BImSchV durch Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl I S. 2334) bleibt hier außer Betracht, da sie nach Art. 3 der Änderungsverordnung erst am 1. März 2021 in Kraft tritt und sich zudem inhaltlich auf den vorliegenden Fall nicht auswirkt. Die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen ergeben sich aus § 2 Abs. 1 der 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. Diese Werte werden nach der schalltechnischen Untersuchung, die in den Planunterlagen enthalten ist (Anlage 7.3 T), an sämtlichen untersuchten Immissionspunkten der Anwesen der Kläger beider Verfahren eingehalten.

#### **164**

Anders, als die Kläger meinen, ist die DIN 18005 bei der Beurteilung, ob durch den Betrieb der Straßenbahn schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsrgeräusche im Sinne von § 41 Abs. 1 BImSchG hervorgerufen werden, nicht anwendbar; aus § 41 Abs. 1 und § 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG ergibt sich bereits, dass insoweit allein die 16. BImSchV maßgeblich ist. 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. Sie enthält vielmehr Hinweise zum Schallschutz im Rahmen der städtebaulichen Planung.

#### **165**

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

#### **166**

3.2.1 Der Beurteilungspegel für Schienenwege ist gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 der 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 eine 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. Nach dem Gesetz kommt es für die Anwendung des Schienenbonus - entgegen der Auffassung der Kläger - 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. 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.

#### 167

Es ist auch nicht ersichtlich, inwieweit die Anwendung des Schienenbonus entsprechend den gesetzlichen Vorgaben durch ein von den Klägern genanntes Schreiben der (damaligen) Obersten Baubehörde im Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr vom 25. Juli 2014 (IIB5-4641-002/10, abrufbar unter [https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/buw/baurechtundtechnik/l%c3%a4rmschutz\\_in\\_der\\_bauleitplanung.pdf](https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/buw/baurechtundtechnik/l%c3%a4rmschutz_in_der_bauleitplanung.pdf)) betreffend die kommunale Bauleitplanung tangiert sein könnte.

#### 168

Auch die Behauptung der Kläger im Verfahren 22 A 19.40036, der gesetzliche Stichtag für die Anwendung des Schienenbonus (1.1.2019) sei nicht gewahrt worden, weil die Verfahrensunterlagen zu diesem Zeitpunkt unvollständig gewesen seien, führt nicht zum Erfolg. Sie sehen eine Unvollständigkeit wohl darin, dass in der schalltechnischen Untersuchung Angaben zur Verwendung der Informationen aus den Bebauungsplänen gefehlt hätten. Die schalltechnische Untersuchung ist insoweit aber weder fehlerhaft noch unvollständig (s.u. Ziffer II.3.4). Ungeachtet dessen hängt die Anwendung der Übergangsregelung in § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG nach deren klarem Wortlaut nicht von der Vollständigkeit ausgelegter Unterlagen ab.

#### 169

Es ist im Übrigen nicht ersichtlich, dass die Beurteilungspegel in der Pegelliste wegen der Berücksichtigung des Schienenbonus besonders gekennzeichnet werden müssten. Ebenso wenig ist nachvollziehbar, dass der Schienenbonus in der schalltechnischen Untersuchung doppelt berücksichtigt worden wäre, wie die Kläger meinen.

#### 170

3.2.2 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.

#### 171

3.2.2.1 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 Ordnungsgebers 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).

#### 172

3.2.2.2 Es ist von den Klägern weder dargelegt noch sonst ersichtlich, dass für Straßenbahnvorhaben Anderes gelten sollte, als sich für Eisenbahnvorhaben aus der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ergibt. Dabei kommt es 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, nicht an.

#### 173

Der Ordnungsgeber verfügte 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 die Kläger unter Bezugnahme auf wissenschaftliche Stellungnahmen vortragen, 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, die im Übrigen bestimmte näher bezeichnete Mängel aufwiesen, ist damit nicht dargelegt, dass der Ordnungsgeber seinen Gestaltungsspielraum bei der Einführung des Schienenbonus für Straßenbahnen überschritten hätte (vgl. 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 der Kläger und den dort enthaltenen Zitaten ergibt sich nicht, dass die Anwendung des Schienenbonus zu verfassungsrechtlich nicht mehr hinnehmbaren Gesundheitsrisiken führen würde.

#### 174

Es ist auch nicht erkennbar, dass der Ordnungsgeber beim Erlass der aktuell geltenden und auf den Planfeststellungsbeschluss anwendbaren 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 von den Klägern in diesem Zusammenhang zitierten Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 18. März 1998 - 11 A 55.96 - juris im Jahr 2014 noch eine Beobachtungspflicht des Ordnungsgebers abzuleiten gewesen sein sollte, auch wenn dort (Rn. 68) eine Verpflichtung des Normgebers zur Beobachtung der Lärmwirkungsforschung genannt wird. Gegen das Fortbestehen einer solchen Verpflichtung spricht vor allem, dass der Gesetzgeber sich im Jahr 2013 mit der Änderung des § 43 BImSchG bereits für die Abschaffung des Schienenbonus innerhalb der 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 Ordnungsgeber kein Anlass zu weiteren Prüfungen bestand.

#### 175

3.2.2.3 Auch soweit die Kläger eine ungerechtfertigte Ungleichbehandlung von Eisenbahn- und Straßenbahnverkehr bei der Abschaffung des Schienenbonus rügen und damit in der Sache einen Verstoß der Übergangsregelung in § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG gegen Art. 3 Abs. 1 GG behaupten, 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 werde; er umfasste also nur Eisenbahnvorhaben. Nachdem die Oppositionsfraktionen - wiederum mit Blick auf den Eisenbahnverkehr - eine möglichst baldige Abschaffung des Schienenbonus zu 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 wurden auch Straßenbahnvorhaben in die Abschaffung des Schienenbonus einbezogen, jedoch mit einer längeren Übergangsfrist mit dem Stichtag des 1. Januar 2019. 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.

#### **176**

3.3 Die von den Klägern erhobenen Rügen hinsichtlich der Art und Weise der Berechnung der Beurteilungspegel greifen nicht durch. Nach § 4 Abs. 1 und Abs. 3 Satz 1 der 16. BImSchV sind die Beurteilungspegel für Schienenwege nach der Anlage 2 zur 16. BImSchV zu berechnen, ohne dass insofern ein Ermessen bestünde. Die dadurch ausgedrückte normative Verbindlichkeit könnte nur durch einen zur Nichtigkeit führenden Widerspruch zu höherrangigem Recht beseitigt werden (BVerwG, U.v. 29.6.2017 - 3 A 1. 16 - juris Rn. 61). Einen solchen Widerspruch haben die Kläger hier nicht dargelegt. Insbesondere besteht ein solcher Widerspruch nicht in einer vermeintlichen Missachtung des Standes der Technik. Innerhalb des Lärmschutzkonzepts für Verkehrswege nach §§ 41 ff. BImSchG sind nur Maßnahmen des Vorhabenträgers zur Vermeidung von Verkehrsgeräuschen am Stand der Technik zu messen (§ 41 Abs. 1 BImSchG). Der Ordnungsgeber ist bei seinen Vorgaben für das Berechnungsverfahren hierauf nicht verpflichtet (vgl. § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG; BVerwG, U.v. 29.6.2017 - 3 A 1. 16 - juris Rn. 61). Dem Gesetz- und Ordnungsgeber steht bei der Bestimmung des Rechenverfahrens zur Ermittlung der Immissionsbelastung ein weiter Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zu, der einer gerichtlichen Nachprüfung nur begrenzt offensteht (BVerwG, U.v. 29.6.2017 - 3 A 1.16 - juris Rn. 62 m.w.N.).

#### **177**

3.3.1 Vor diesem Hintergrund bleibt der Vortrag der Kläger, wonach die Schall 03 nicht dem Stand der Technik entspreche, soweit sie nicht eine kugelförmige, sondern eine linienförmige Schallausbreitung zugrunde lege, ohne Erfolg. Auch die Ermittlung von Spitzenpegeln, wie sie die Kläger wünschen, ist nach der Schall 03 nicht vorgesehen (s. zur Vereinbarkeit der Regelung mit höherrangigem Recht BVerwG, U.v. 29.6.2017 - 3 A 1.16 - juris Rn. 64 ff.).

#### **178**

3.3.2 Auch der Einwand, in der schalltechnischen Untersuchung hätte bei den Beurteilungspegeln auch der Abstand zwischen Gleis und Wohnbebauung ausgewiesen werden müssen, greift nicht durch. 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 zu berücksichtigen ist.

#### **179**

3.3.3 Ebenso ins Leere gehen die Zweifel der Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 hinsichtlich der Richtigkeit der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung im Hinblick darauf, dass das Gutachten allein auf Berechnungsannahmen, nicht aber auf Messwerten beruhe, nicht dem Stand der Technik entspreche, es u.a. an Sensitivitäts-Analysen, einer Korrelation mit ähnlichen Modellen und einer Erläuterung des numerischen Rechenverfahrens sowie an Betrachtungen zur lokalen und fallangepassten Entstehung des Luftschalls fehle. Damit ist nicht dargelegt und es ist auch sonst nicht ersichtlich, dass oder inwieweit die schalltechnische Untersuchung nicht den Vorgaben der Anlage 2 der 16. BImSchV entspreche.

#### **180**

3.3.4 Die Rügen der Kläger im Verfahren 22 A 19.40036, es fehlten in dem schalltechnischen Gutachten Betrachtungen zur Beschaffenheit der Bahnen und ihren Lärmquellen, belegen keine Abweichung von den Vorgaben der Anlage 2 zur 16. BImSchV. Hierbei gelten die Maßgaben der Ziffer 5. der Anlage 2 zur 16. BImSchV - Schallemissionen von Straßenbahnen. Nach Ziffer 5.2. sind bestimmte Schallquellen anzusetzen, und zwar Fahrgeräusche und Aggregatgeräusche. Komponenten für die Aggregatgeräusche sind bei Niederflurfahrzeugen wie hier nach der Tabelle 13 der Anlage 2 zur 16. BImSchV Stromrichter, Kompressoren und Klima- bzw. Lüftungsaggregate. Aus der in dem schalltechnischen Gutachten

enthaltenen Beschreibung des angewandten Berechnungsverfahrens geht hervor, dass Fahrgeräusche und Aggregatgeräusche entsprechend der Art der Fahrzeugeinheit (Straßenbahn-Niederflurfahrzeuge) berücksichtigt wurden (schalltechnische Untersuchung S. 14). Soweit bei der konkreten Beschreibung der Schallemissionen in der schalltechnischen Untersuchung auf S. 19 Fahr- und Aggregatgeräusche nicht ausdrücklich erwähnt werden, ist weder dargelegt noch ersichtlich, dass diese bei der Ermittlung der Schallpegel anhand von Art, Menge und Geschwindigkeit der auf dem Streckenabschnitt verkehrenden Fahrzeugeinheiten nicht berücksichtigt worden seien. Dabei ist es nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts rechtlich nicht erforderlich, dass aus den planfestgestellten Unterlagen jeder Rechenschritt nachvollziehbar hervorgeht oder ein Außenstehender die Beurteilungspegel auf der Grundlage des Schallgutachtens selbst nachrechnen kann. Vielmehr genügt eine Plausibilisierung dahin, dass die rechnerischen Anforderungen der Schall 03 erfüllt worden sind. Die Aussagekraft des Gutachtens wird nur unter der Voraussetzung erschüttert, dass konkrete Fehler der Berechnung oder der Berechnungsgrundlagen aufgezeigt werden (vgl. BVerwG, U.v. 29.6.2017 - 3 A 1.16 - juris Rn. 78). Dies ist hier nicht der Fall.

#### **181**

3.3.5 Der Vortrag, wonach die Ergebnisse des für die Berechnung der Beurteilungspegel verwendeten Softwareprogramms Soundplan 8.0 ausweislich der Bedienungsanleitung des Programms von den eingestellten Parametern und Rechen- und Konvergenzkriterien abhingen und es bei der Anwendung des Programms der richtigen Modellierung und Umsetzung anhand der Informationen aus dem Bebauungsplan bedürfe, belegt ebenfalls keine Fehlerhaftigkeit des Schallgutachtens. Die Kläger äußern hier nur Zweifel an den errechneten Beurteilungspegeln, ohne diese im Einzelnen zu begründen. Entgegen den Anforderungen der oben unter Ziffer II.3.3.4 zitierten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind damit konkrete Fehler der Berechnung oder der Berechnungsgrundlagen nicht dargelegt. Eine anlasslose vollständige Kontrolle des von der Vorhabenträgerin den Planunterlagen beigefügten Schallgutachtens in der Art eines Gegen- oder Zweitgutachtens, wie sie die Kläger offenbar wünschen, ist im Planfeststellungsverfahren nicht vorgesehen.

#### **182**

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

#### **183**

Aus der Pegelliste, die Teil der schalltechnischen Untersuchung und damit Teil der festgestellten Planunterlagen ist (Anlage 7.3T der Planunterlagen, S. 8, 9), ergibt sich in Bezug auf die Südseite des Hauses des Klägers im Verfahren 22 A 19.40034 für das Erdgeschoss eine Lärmprognose beim Betrieb der Straßenbahn ohne Schallschutz von 51 dB(A) tagsüber und 47 dB(A) nachts. Als Beurteilungspegel mit dem planfestgestellten freiwilligen 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. Für die Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 sind auf der Südseite des Hauses für das Erdgeschoss ohne Schallschutz Werte von 50 dB(A) tagsüber und 46 dB(A) nachts, mit planfestgestelltem freiwilligem Schallschutz Werte von 44 dB(A) tagsüber und 40 dB(A) nachts errechnet worden (Angabe der Differenz: 6,1 dB(A) tags und nachts).

#### **184**

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 mit freiwilligem Schallschutz in ganzen Zahlen angegeben sind; nach den Ausführungen des Beklagten wurden diese aufgerundet. Der Vortrag der Kläger, 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 - darauf weisen die Kläger zutreffend hin. Gerade deshalb bestehen gegen die Vorgehensweise der schalltechnischen Untersuchung keine Bedenken. Dabei entbehrt die Annahme, Schallschutzwände seien in der Schall 03 bereits impliziert, jeder Grundlage. Soweit die Kläger offenbar meinen, 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 den Klägern zitierten Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 29. Juni 2017 - 3 A 1.16 - juris Rn. 73 ergibt sich nichts Anderes. Im Übrigen ist nicht erkennbar, inwieweit die Kläger dadurch belastet sein sollten, dass die Differenz zwischen den Beurteilungspegeln ohne und mit Schallschutz anhand der ungerundeten Werte gebildet wurde. Denn für die Frage, ob die Grenzwerte eingehalten sind, sind nur die Beurteilungspegel selbst maßgeblich, nicht aber die Angabe der Differenz.

#### 185

3.4 Soweit die Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 meinen, das Schallgutachten mache nicht deutlich, wie die Informationen aus Bebauungs- und Flächennutzungsplänen in der Simulation umgesetzt worden seien, ist Ausgangspunkt ihrer Kritik wohl der Hinweis in der schalltechnischen Untersuchung, wonach die Bebauungspläne sowie der Flächennutzungsplan der Stadt K. dort verwendet wurden (schalltechnische Untersuchung S. 15), ohne dass weiter erläutert wird, welche Informationen aus den Bauleitplänen wie in die Untersuchung eingeflossen seien. Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Erwiderung vom 1. August 2018 zu den Einwendungen der Kläger im Verwaltungsverfahren schlüssig ausgeführt, dass den Bebauungs- und Flächennutzungsplänen die Gebietskategorien entnommen worden seien, die für die Immissionsgrenzwerte in den Pegellisten maßgeblich seien. Damit setzen sich die Kläger nicht auseinander.

#### 186

3.5 Der Vortrag, es seien zu Unrecht keine Beurteilungspegel für die Außenwohnbereiche der klägerischen Grundstücke ermittelt worden und diese müssten höher sein als die Beurteilungspegel an den Fassaden der Wohnhäuser, führt ebenfalls nicht zum Erfolg. Es trifft zwar zu, dass die schalltechnische Untersuchung nur Beurteilungspegel in Bezug auf Immissionsorte an den Fassaden 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 entsprechenden Einwendungen der Kläger im Planfeststellungsverfahren 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 jeweiligen Fassadenpunkt C (an den der Trasse zugeneigten Seiten der Häuser) Beurteilungspegel von unter 55 dB(A) tagsüber errechnet worden seien, sei an dem niedriger gelegenen Berechnungspunkt in 2 m Höhe, an dem eine stärkere Bodendämpfung wirke, eine Überschreitung des einzuhaltenden Grenzwerts von 59 dB(A) auszuschließen. In der mündlichen Verhandlung wurde ergänzend vorgetragen, die Beurteilungspegel für die Außenwohnbereiche seien nachberechnet worden; danach seien die Grenzwerte eingehalten. Die Erwägungen der Beigeladenen sind nachvollziehbar, nachdem nach der Pegelliste für das zweite Obergeschoss des Gebäudes des Klägers im Verfahren 22 A 19.40034 tagsüber ein Beurteilungspegel von 49 dB(A) und für das zweite Obergeschoss des Gebäudes der Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 tagsüber ein Beurteilungspegel von 47 dB(A) (jeweils unter Berücksichtigung des freiwilligen Schallschutzes und 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). Die Angaben der Beigeladenen werden zudem durch eine Kontrollrechnung der Regierung von Schwaben bestätigt (s. Grafik zur Visualisierung der Abschirmwirkung der Lärmschutzwände, vorgelegt mit Schriftsatz des Beklagten vom 5.8.2020 im Verfahren 22 A 19.40034), die von den Klägern nicht in Zweifel gezogen wurde. Aus der Grafik wird ersichtlich, dass der Tagesgrenzwert von 59 dB(A) nur oberhalb der Straßenbahntrasse selbst erreicht und im Bereich des Grundstücks des Klägers im Verfahren 22 A 19.40034 auf einer Höhe von 2 m stets unterschritten wird. Eine Pflicht zur Ermittlung von Immissionen auf einer Höhe von 4 m besteht entgegen der Auffassung der Kläger nicht, auch nicht nach der Tabelle 13 der Schalll 03: Diese sieht in Verbindung mit Tabelle 12 lediglich vor, dass bei Straßenbahn-Niederflurfahrzeugen bei der Berechnung der Schallemissionen Aggregatgeräusche in einer Höhe von 4 m anzusetzen sind. Dass dies hier nicht umgesetzt worden sei, ist nicht dargelegt; die Auswirkungen der Aggregate auf 4 m Höhe sind im Übrigen in der genannten Grafik der Regierung von Schwaben ebenfalls dargestellt. Inwieweit das Beiblatt 2 zur Schall 03 einen Zuschlag von 8 dB(A) verlange und dies hier zu Unrecht nicht erfolgt sei, bleibt unsubstantiiert.

#### 187

3.6 Entgegen dem Vortrag der Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 liegt der Pegelliste, die Bestandteil der schalltechnischen Untersuchung ist, zu Recht nur der durch die Verwirklichung des Straßenbahnvorhabens zu erwartende Betriebslärm zugrunde. Dies entspricht den Vorgaben der 16. BImSchV, nach der die Beurteilungspegel bezogen auf die jeweilige Lärmquelle, hier den neu zu bauenden Schienenweg, zu berechnen sind, wie auch der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts. Danach ist die getrennte Betrachtung von Geräuschquellen beim Bau neuer Verkehrswege - d. h. hier die Beschränkung auf die Betrachtung des durch den Betrieb der Straßenbahn verursachten Lärms - rechtlich grundsätzlich nicht zu beanstanden. Nur dann, wenn ein neuer Verkehrsweg im Zusammenhang mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt eine Belastung hervorruft, die den kritischen Bereich der Gesundheitsgefährdung erreicht oder zu einem Eingriff in die Substanz des Eigentums führt, darf es mit einer bloß sektoralen Betrachtung nicht sein Bewenden haben (BVerwG, U.v. 29.6.2017 - 3 A 1.16 - juris Rn. 85; B.v. 24.11.2010 - 4 BN 28.10 - juris Rn. 3 m.w.N.).

#### **188**

Zur Kontrolle, ob infolge des Straßenbahnbetrieblärms der Bereich einer Gesundheitsgefährdung - d. h. eine Lärmbelastung von mindestens 70 dB(A) tagsüber und mindestens 60 dB(A) nachts - zu erwarten war, wurde ausweislich des schalltechnischen Gutachtens (Kapitel 2.4, 9) eine Summenpegelbetrachtung, bezogen auf das Jahr 2030 ohne und mit Realisierung des Vorhabens, durchgeführt, der Verkehrsdaten der Firma g ... .. und partner zugrunde liegen. Das Ergebnis dieser Summenpegelbetrachtung wurde in den Differenzpegelkarten (Anlagen 7.2.6T und 7.2.7T der Planunterlagen) dargestellt. Anhaltspunkte dafür, dass am Grundstück der Kläger die kritischen Werte von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts erreicht oder überschritten werden, haben die Kläger nicht dargelegt und sind auch nicht ersichtlich, nachdem dies auch bei dem am stärksten lärmbeeinträchtigten Gebäude in der Umgebung des klägerischen Grundstückes S H1.- Str. ... nicht der Fall ist (s. schalltechnische Untersuchung S. 39). Derartige Anhaltspunkte ergeben sich auch nicht daraus, dass die Skala der Differenzpegelkarten bei einer um mehr als 4 dB(A) steigenden Lärmbelastung endet und darüber hinaus keine Differenzierung ausweist. Es ist nicht ersichtlich, inwieweit die Kläger durch diese Form der Darstellung belastet sein sollten. Dies gilt auch in Bezug auf die zur Erstellung der Differenzpegelkarten verwendeten Verkehrsdaten, soweit die Kläger darin einen aus ihrer Sicht unzutreffenden Zuwachs des Pkw- und Lkw-Verkehrs gegenüber dem Jetzt-Zustand erkennen sollten.

#### **189**

3.7 Weiterhin bestehen keine Bedenken gegen die Beurteilung der Lärmimmissionen, soweit die schalltechnische Untersuchung im Lauf des Verfahrens aufgrund von Hinweisen des LfU 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 LfU vom 4.5.2018 und die Erwiderung des Vorhabenträgers vom 4.7.2018). Dem sind die Kläger in der Sache nicht entgegengetreten. 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.

#### **190**

3.8 Der Einwand zur Taktverdichtung führt ebenfalls nicht zum Erfolg der Klagen. Wie schon unter Ziffer I.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, haben die Kläger nicht dargelegt. Es ist auch nicht ersichtlich, dass sich die Absicht einer - wenngleich im Verfahren diskutierten - möglichen Taktverdichtung bereits derart konkretisiert hätte, dass sie zum Gegenstand des streitgegenständlichen Planfeststellungsverfahrens hätte gemacht werden müssen.

#### **191**

Im Übrigen ergibt sich aus der ergänzenden schalltechnischen Untersuchung vom 14. Februar 2019, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV auch im Fall einer Taktverdichtung eingehalten würden. Die Ergebnisse des Gutachtens werden von den Klägern nicht substantiiert angegriffen. Aus dem Gutachten ist klar

ersichtlich, dass der Takt auf der geplanten Neubaustrecke in der Weise verdichtet würde, dass er dem Takt auf der bisherigen Strecke von A.-S. bis H.-West entsprechen würde (s. ergänzende schalltechnische Untersuchung vom 14.2.2019, S. 3). Auf diesen Takt beziehen sich die Pegel in der ergänzenden schalltechnischen Untersuchung. Soweit die Kläger meinen, durch die Taktverdichtung komme es zu einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV, und es seien künftig die TA Lärm und die DIN 18005 anwendbar, sind diese Fragen nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Zu einer wesentlichen Änderung käme es jedenfalls dann nicht, wenn eine Taktverdichtung ohne erheblichen baulichen Eingriff im Sinne von § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV umgesetzt würde.

#### 192

3.9 Mit dem Vortrag, es fehle dem Schallgutachten an Betrachtungen zum Körperschall, wird kein Verstoß gegen die 16. BImSchV gerügt, da diese keine Regelungen zum Körperschall enthält; es handelt sich insoweit um eine Frage der Abwägung (s. hierzu Ziffer II.4.7).

#### 193

3.10 Soweit die Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 schließlich rügen, es sei nicht genug Platz für die Schallschutzwände vorhanden, so dass diese auf dem Grund von Anliegern gebaut werden müssten, betrifft dies zum einen ausweislich der Planunterlagen (Grunderwerbsverzeichnis, Anlage 5.1T der Planunterlagen und Grunderwerbsplan im Bereich des Grundstücks der Kläger, Anlage 5.2.12T der Planunterlagen) nicht ihr Grundstück. Zum anderen ist nicht ersichtlich, inwieweit dieser Umstand der Realisierung der Schallschutzwände entgegenstehen könnte.

#### 194

4. Ein Verstoß gegen das planerische Abwägungsgebot in Bezug auf Belange der Kläger, der zur Aufhebung oder Außervollzugsetzung des Planfeststellungsbeschlusses führen oder die hilfsweise geltend gemachten Ansprüche auf Planergänzung um die von ihnen beantragten Schutzauflagen begründen würde, liegt nicht vor.

#### 195

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. Zu den in der Abwägung beachtlichen privaten Interessen gehören nicht nur subjektiv-öffentliche Rechte; einzustellen sind vielmehr alle mehr als geringfügigen schutzwürdigen Interessen, die von der Planung betroffen werden. Nach ständiger Rechtsprechung gehört zur Sammlung des Abwägungsmaterials auch die Ermittlung etwaiger Planungsalternativen (vgl. BayVGh, U.v. 27.11.2012 - 22 A 09.40034 - juris Rn. 29).

#### 196

Die Planfeststellungsbehörde muss ernsthaft in Betracht kommende Alternativen mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in eine vergleichende Prüfung der jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange einstellen (BVerwG, U.v. 18.6.2020 - 3 C 3/19 - juris Rn. 50; B.v. 2.4.2009 - 7 VR 1.09 - juris Rn. 10). Alternativen, die ihr aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen, darf sie schon in einem frühen Verfahrensstadium ausscheiden. Ergibt sich dagegen nicht bereits bei einer Grobanalyse des Abwägungsmaterials die Vorzugswürdigkeit einer Trasse, so muss die Behörde die dann noch ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen im weiteren Planungsverfahren detaillierter untersuchen und vergleichen (stRspr, vgl. BVerwG, U.v. 2.7.2020 - 9 A 19/19 - juris Rn. 75; 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 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).

#### 197

Dieser bereits in den Eilbeschlüssen (B.v. 2.3.2020 - 22 A 19.40035 - juris Rn. 140; B.v. 2.3.2020 - 22 A 19.40037 - juris Rn. 126) vertretene Maßstab für die Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde weicht entgegen der Auffassung der Kläger nicht von derjenigen des VGH BW (U.v. 11.5.2016 - 5 S 1443.14 - juris Rn. 75 ff.) ab. Denn in der Entscheidung des VGH BW wird - wie hier - gerade betont, dass die Planfeststellungsbehörde eine nachvollziehende Abwägung vorzunehmen habe und es nicht genüge, dass die Planfeststellungsbehörde die Planung des Vorhabenträgers lediglich als nachvollziehbar ansehe. Soweit der VGH BW in Rn. 79 des zitierten Urteils ausführt, unter nachvollziehender Abwägung sei entgegen der offenbar vom BayVGH in Urteilen vom 27. November 2012 - 22 A 09. 40034 - juris Rn. 30 und vom 13. Oktober 2015 - 22 A 14.40037 - juris Rn. 25 vertretenen Auffassung nicht eine Abwägung zu verstehen, wie sie im Rahmen einer gebundenen Vorhabenzulassung mit der Folge einer gerichtlich uneingeschränkten Überprüfbarkeit vorzunehmen sei, hat sich der BayVGH in den genannten Urteilen ebenfalls dahin geäußert, dass die Planfeststellungsbehörde die Abwägungsentscheidung des Vorhabenträgers abwägend nachzuvollziehen habe. In Bezug auf den Umfang der gerichtlichen Überprüfung, auf den in den zitierten Randnummern ebenfalls eingegangen wird, wird auf die Ausführungen in den Eilbeschlüssen jeweils vom 2. März 2020 - 22 AS 19.40035 - juris Rn. 141 und - 22 AS 19.40037 - juris Rn. 127 verwiesen (entspricht den Ausführungen in der folgenden Randnummer).

### 198

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 nicht bereits dann 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.).

### 199

4.1 Der Abwägungsentscheidung der Regierung von Schwaben mangelt es nicht an einer nachvollziehenden Abwägung i.S.d. obigen Ausführungen. Der Planfeststellungsbeschluss befasst sich auf S. 53 ff. bis zum Ende (s. auch Gesamtergebnis der Abwägung auf S. 100) ausführlich mit den Fragen, die für die Abwägungsentscheidung relevant waren, und vollzieht dabei die von der Beigeladenen genannten Argumente nach. Dabei ist es nicht zu beanstanden, dass der Planfeststellungsbeschluss auf S. 54 und 55 formuliert, es sei „nachvollziehbar“, dass die Varianten 4 - 6 auf der ersten Auswahlstufe ausgeschieden worden seien. Allein aus dieser Wortwahl folgt nicht, dass die Planfeststellungsbehörde insgesamt keine nachvollziehende Abwägungsentscheidung getroffen hätte. Soweit die Kläger wohl meinen, die Planfeststellungsbehörde hätte eine eigene planerische Gestaltungsbefugnis dazu nutzen müssen, weitere Trassenalternativen zu prüfen, wird auf die Ausführungen unter Ziffer II.4.2 verwiesen.

### 200

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

### 201

Die Kläger halten gegenüber der gewählten Antragsvariante eine Trassenführung über die „alte B 17“ für vorzugswürdig; damit ist offenbar auf A.er Grund die K. Str. und auf K.er Grund die H2. Str., weiter südlich die B- W.-Str. gemeint (s. Einwendungsschreiben des Klägers im Verfahren 22 A 19.40034 vom 2.5.2018, S. 108, sowie Schriftsatz vom 18.5.2020, S. 50; Einwendungsschreiben der Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 vom 14.4.2018, Anlage S. 5 f.).

### 202

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 B 17“ war nicht Gegenstand der beschriebenen Variantenprüfung.

### 203

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

### 204

Welche Varianten ernsthaft in Frage kommen, bestimmt sich im Wesentlichen nach der Zielsetzung der Planung des Vorhabenträgers. Als Alternativen sind nur solche Änderungen anzusehen, die nicht die Identität des Vorhabens berühren. Läuft eine planerische Variante auf ein anderes Projekt hinaus, weil die vom Vorhabenträger zulässigerweise verfolgten Ziele nicht verwirklicht werden können, kann nicht von einer Alternative die Rede sein (BVerwG, U.v. 12.4.2018 - 3 A 10.15 - juris Rn. 65; U.v. 11.8.2016 - 7 A 1.15 - juris Rn. 138; B.v. 22.6.2015 - 4 B 61.14 - juris Rn. 17). Maßgeblich sind hier die Zielsetzungen der Beigeladenen in Zusammenschau mit den Zielsetzungen des „Nahverkehrsplans 2015plus“ (s. zur Bedeutung des Nahverkehrsplans für das Planfeststellungsverfahren bereits oben Ziffer II.1.2).

### 205

4.2.1 Ausweislich des dem Planfeststellungsantrag beiliegenden Erläuterungsberichts war es Aufgabenstellung der Planung, die südlich von A. liegende Stadt K. durch eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 an das Straßenbahnnetz der Stadt A. anzubinden und dabei den öffentlichen Personennahverkehr zwischen A. und K. attraktiver zu gestalten. Zentrales Ziel war es, eine umsteigefreie Verbindung von K. zum A.er Hauptbahnhof und K.platz sowie zur Universität, Hochschule, Schulen am Alten Postweg und zum Innovationspark herzustellen (Erläuterungsbericht S. 10). Auch der DB-Haltepunkt H. Straße, der einen Umstieg zum Regionalverkehr ermöglicht, sollte umsteigefrei angebunden werden. Beabsichtigt war weiterhin die Schaffung einer möglichst direkten und damit schnellen Straßenbahntrasse mit 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. Wesentliches Kriterium war zudem die Anbindung eines Einzugsgebiets (500 m-Umkreis) mit rund 11.000 Einwohnern in A.-H., rund 12.000 Einwohnern in K. und zukünftig weiteren ca. 10.000 Einwohnern im geplanten Neubaugebiet A.-H. Südwest (s. Erläuterungsbericht, Anlage 1.1, S. 11).

### 206

4.2.2 Vor diesem Hintergrund hat die Planfeststellungsbehörde zu Recht eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 2 als eigenständiges Projekt aus der Variantenuntersuchung ausgeklammert (s. Planfeststellungsbeschluss S. 55 f.). Eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 2 von deren bisheriger Endhaltestelle H. Nord nach Süden hin bis zur Stadtgrenze A./K. ist im Zielnetz des „Nahverkehrsplans 2015plus“, mithin als längerfristig zu realisierende Maßnahme, vorgesehen; beabsichtigt ist offenbar eine Trassenführung in Verlängerung der bisherigen Trasse auf A.er Grund über die H. Straße, L2. Straße und K. Straße (s. Nahverkehrsplan S. 180). Die Planfeststellungsbehörde hat darauf hingewiesen, dass über die Planung des „Nahverkehrsplans 2015plus“ hinaus im Wege der Verlängerung der Linie 2 über die H2. Str. und die B-W.-Str. in K. 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. Über den Gesichtspunkt des Nahverkehrsplans hinaus hätte durch eine Verlängerung der Linie 2 - auch wenn sie bis nach K. reichen würde - nicht eine umsteigefreie Verbindung von K. zu sämtlichen oben genannten Zielen (Hauptbahnhof, Universität, Hochschule, weiterführende Schulen, Innovationspark) geschaffen werden können Die Linie 3 verbindet dagegen alle diese Bildungs- und Forschungseinrichtungen sowie den ganz in der Nähe der Universität befindlichen, auch „forschungsnahen“ und noch im Entstehen befindlichen Innovationspark. Soweit die Kläger hierzu in der mündlichen Verhandlung bemerkt haben, eine Anbindung der Linie 2 zum Hauptbahnhof könne ohne Weiteres erfolgen, kann die Zielsetzung des Vorhabenträgers damit nicht in Frage gestellt werden. Zu den planerischen Festlegungen bei einem Straßenbahnnetz gehört ganz wesentlich die Netzarchitektur und damit die verkehrspolitische Entscheidung, welche Orte umsteigefrei miteinander verknüpft sein sollen. Eine Verpflichtung, im Rahmen der Alternativenprüfung für neue Projekte die Linienführung von Bestandslinien auf den Prüfstand zu stellen, besteht nicht. Darüber hinaus wäre eine

Verlängerung der Linie 2, deren Trasse in Richtung K. erheblich weiter östlich endet als diejenige der Linie 3, mit der von den Kläger favorisierten Verlängerung auf der Trasse der „alten B 17“ offensichtlich nicht geeignet, das geplante Neubaugebiet H. Südwest zu erschließen. Der im Erläuterungsbericht zur Beurteilung der Erschließungswirkung zugrunde gelegte Umkreis von 500 m ist plausibel. Eine Verlängerung der Linie 2 als eigenständiges Projekt hätte demgegenüber eine eigenständige Erschließungswirkung bei einer späteren Verlängerung gemäß dem Nahverkehrsplan. Soweit die Kläger meinen, mit einer Trassenführung über die „B 17 alt“ würden mindestens so viele Fahrgäste erreicht werden können, mag dies zutreffen. Ein wesentliches Ziel des planfestgestellten Vorhabens, die Erschließungswirkung für bestimmte Siedlungsbereiche - u.a. für das geplante Neubaugebiet H. Südwest mit ca. 10.000 Einwohnern - würde jedoch verfehlt.

## 207

Bei der von den Klägern ins Spiel gebrachten Variante einer Verlängerung der Linie 3 über die K. Str. in A. und die H. Str. und B-W.-Str. in K. entspricht die Alternativtrasse 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 A. und nicht bis nach K. ZOB vorsieht, ändert daran entgegen dem Vortrag der Kläger, die insoweit nur auf A. er Grund von einem eigenständigen Projekt ausgehen wollen, nichts. Denn eine Prüfung der Trassenführung über die „alte B 17“ nur auf K. er Flur kam von vornherein nicht in Betracht, da das Projekt nicht auf das Stadtgebiet von K. reduziert werden kann. Soweit die Kläger meinen, der „Nahverkehrsplan 2015plus“ sehe die Verlängerung der Linie 2 nach K. deswegen nicht vor, weil ansonsten gegen ein Verbot des Schienenparallelverkehrs verstoßen würde, wirkt sich dies auf die Rechtmäßigkeit der Alternativenprüfung nicht aus, die von den auch durch den Nahverkehrsplan bestimmten, im Erläuterungsbericht dargestellten 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 Ziele formulieren, die vom Vorhabenträger zugrunde gelegt werden und 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.

## 208

4.2.3 Unabhängig davon haben die Beigeladene und der Beklagte überzeugend dargelegt, dass eine Trassenführung der Linie 3 über die K. Str., die H. Str. und B-W.-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. Es ist unklar, wie die Straßenbahn von der derzeitigen Endhaltestelle H. West P+R die Trasse über die frühere B 17 und von dieser aus die neue Endhaltestelle K. ZOB erreichen sollte. Die Beigeladene hat in ihren Schriftsätzen jeweils vom 22. November 2019 in den Verfahren 22 AS 19.40035 und 22 AS 19.40037 nachvollziehbar erläutert, dass von der Endhaltestelle aus hin zu der klägerseits favorisierten Trasse nur zwei Ost-West-Verbindungen denkbar wären, über die entweder die K. Straße oder die H. Straße erreicht werden könnten, nämlich die I. Straße oder die A. 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 A. 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 H. Südwest von der Trasse nicht erschlossen. Bei einer Trassenführung über die A. Straße als ebenfalls viel befahrene Straße würde auch deren Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr sinken. Der Beklagte hat ergänzt, dass bei einer Trassenführung über die frühere B 17 aus zahlreichen Seitenstraßen im Zulauf nicht mehr direkt,

sondern nur nach einem U-Turn an der nächsten Kreuzung links abgebogen werden könne (Schriftsätze jeweils vom 31.3.2020 in den Verfahren 22 A 19.40034 und 22 A 19.40036).

#### **209**

Aufgrund dieser Angaben der Beigeladenen und des Beklagten ist nachvollziehbar, dass die planerischen Ziele einer möglichst direkten und schnellen Straßenbahnverbindung auf besonderen Gleiskörpern mit einer solchen Trassenführung nicht oder nur äußerst ungenügend erreicht werden könnten. Hinzu kämen erhebliche Beeinträchtigungen des Kfz-Verkehrs auf der I. Straße bzw. der A. Straße sowie bei einer Verschwenkung über die I. Straße die fehlende Erschließungswirkung für das Neubaugebiet H. Südwest.

#### **210**

Auch ein Vergleich mit den Varianten, die Gegenstand der Variantenprüfung waren, bestätigt, dass eine Trassenführung über die frühere B 17 gemessen an den Projektzielen nicht ernsthaft in Betracht kam. Schon die Varianten 4 bis 6 wurden u.a. wegen einer jeweils ungünstigen Trassierung auf der ersten Auswahlstufe ausgeschieden (vgl. Variantenuntersuchung, Anlage 1.2 der Planunterlagen, S. 13 unten). Bei diesen drei Varianten wäre ein eigener Bahnkörper - mit dem Vorteil einer vom sonstigen Straßenverkehr unabhängigen zulässigen Fahrgeschwindigkeit - nur auf 70%, 78% bzw. 82% der Trasse vorhanden; die Antragstrasse dagegen verläuft vollständig auf einem eigenen Bahnkörper (vgl. Variantenuntersuchung S. 8 f.). Auch ergäben sich deutlich längere Streckenlängen (bei Varianten 4 bis 6 von ca. 5.200 bis ca. 5.570 m gegenüber ca. 4.640 m bei Antragstrasse 3, vgl. Variantenuntersuchung, S. 6 f.). Zudem würden in Ost-West-Richtung verlaufende Straßenbereiche in der Ein- und Ausfahrt sehr kleine bis kleine Trassierungsbögen erfordern, wodurch die Geschwindigkeit auf 15 bis 20 km/h begrenzt würde (vgl. Variantenuntersuchung, S. 8 f.). Insgesamt würde die Zielsetzung des Aufgabenträgers zur Schaffung einer Anbindung der Stadt K. mittels einer geradlinigen, direkten und schnellen Straßenbahnlinie aufgrund der Trassenführung verfehlt (vgl. Variantenuntersuchung, S. 8 oben).

#### **211**

Die Planfeststellungsbehörde hat diese Erwägungen im Rahmen ihrer Abwägung nachvollzogen (vgl. PFB S. 46 bis 49 sowie S. 54 f.). Gegen die Varianten 4 bis 6 spricht aus ihrer Sicht, dass die Fahrzeit sowohl wegen der Streckenlänge als auch wegen der reduzierten Geschwindigkeiten bei mehreren engen Trassierungsbögen unattraktiv hoch sei. Das gewichtigste Argument gegen diese drei westlichen Varianten sei die weitgehend bzw. völlig fehlende Verankerung in der Bauleitplanung der Städte A. und K. (vgl. PFB S. 54 unten). Dass diese Abwägung betreffend die Varianten 4 bis 6 sowie ferner auch die Erwägungen der Planfeststellungsbehörde betreffend die Varianten 1 und 2 (vgl. PFB S. 55) jeweils im Verhältnis zur Antragsvariante (als Variante 3 bezeichnet) abwägungsfehlerhaft wären, ergibt sich nicht aus dem Vortrag der Kläger und ist auch sonst nicht ersichtlich. Soweit die Planfeststellungsbehörde in diesem Zusammenhang die Bauleitplanung der Stadt K. berücksichtigt hat und die Kläger die Wirksamkeit des Bebauungsplans Nr. ... anzweifeln, wird auf nachstehende Ausführungen unter Ziffer II.4.3 verwiesen.

#### **212**

Die planerische Gestaltungsfreiheit der Planfeststellungsbehörde ist nicht dadurch überschritten worden, dass die Trassen 4 bis 6 aufgrund der genannten Kriterien ausgeschieden und eine offenkundig mindestens ebenso nachteilige Trasse über die „B 17 alt“ nicht zusätzlich in Betracht gezogen wurde. Diese Alternativtrasse verläuft gleichfalls abschnittsweise in Ost-West-Richtung (mit Folge einer Streckenverlängerung und enger Kurvenradien) und wäre nicht in der Bauleitplanung verankert.

#### **213**

Auch ist nicht zu beanstanden, dass die Planfeststellungsbehörde bei der Auswahl und Abwägung der Trassenalternativen nicht berücksichtigt hat, inwieweit eine Bündelung mit einem bereits bestehenden Verkehrsweg möglich ist; die Kläger meinen, die Neubautrasse einer Straßenbahn müsse vorzugsweise auf solchen vorhandenen Linien verlaufen. Eine dahingehende allgemeine Planungsrichtlinie gibt es jedoch nicht. Vielmehr kann das Ziel eines attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV wie vorliegend gerade für eine möglichst weitgehende Trennung der Trassen des ÖPNV vom motorisierten Individualverkehr sprechen (vgl. BVerwG, U.v. 20.4.2005 - 9 A 56.04 - juris Rn. 33). Es liegt zudem auf der Hand, dass die Erschließungsfunktion des vorliegenden Vorhabens für Wohngebiete - u.a. das Neubaugebiet H. Südwest - nicht erzielt werden könnte, wenn Neubautrassen vorzugsweise auf bestimmten Verkehrsachsen abseits (neuer) Siedlungsschwerpunkte verlaufen sollten.

#### **214**

4.3 Der Variantenprüfung kann weiter nicht entgegengehalten werden, man habe sich zu Unrecht von vornherein auf die von der Bauleitplanung der Stadt K. freigehaltene Trasse beschränkt. Aus dem Vortrag der Kläger ergibt sich auch nicht, dass die Festsetzung der Trasse für den öffentlichen Nahverkehr in dem Bebauungsplan Nr. ... unwirksam wäre und die Planfeststellungsbehörde diese deshalb zu Unrecht für abwägungsrelevant gehalten hätte. Auf die Frage der diesbezüglichen Anwendbarkeit von § 215 BauGB kommt es nicht an.

## 215

4.3.1 Entgegen der Auffassung der Kläger gab es für die Vorhabenträgerin keinen Anlass, sich gemäß § 7 Satz 3 BauGB wegen geänderter Sachlage in Bezug auf den Flächennutzungsplan mit der Stadt K. 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.

## 216

4.3.2 Die Planfeststellungsbehörde durfte und musste bei ihrer Abwägung die im Bebauungsplan enthaltene Festsetzung einer Trasse für den öffentlichen Nahverkehr als einen städtebaulichen Belang berücksichtigen (vgl. § 38 Satz 1 Hs. 2 BauGB; zur Verpflichtung der Berücksichtigung einer hinreichend konkreten und verfestigten kommunalen Bauleitplanung bei der Abwägung insbesondere bei konfligierenden Planungen BVerwG, U.v. 20.4.2005 - 9 A 56.04 - juris Rn. 36 m.w.N.), allerdings nur soweit die Wirkung dieser Festsetzung reicht. Bei dem Bebauungsplan handelt es sich nicht um einen planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan nach § 28 Abs. 3 Satz 1 PBefG; die betreffende - wirksame - Festsetzung dient lediglich der Freihaltung einer Verkehrsfläche. Dass die Planfeststellungsbehörde dem Planfeststellungsbeschluss andere Annahmen zugrunde gelegt hätte, ist nicht ersichtlich. Sie war ungeachtet dessen bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses von der Berücksichtigung aller weiteren abwägungserheblichen Belange nicht entbunden.

## 217

4.3.2.1 Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts steht es den Gemeinden im Rahmen des § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB offen, mit dem Instrument der Bauleitplanung, insbesondere gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB, gemeindliche Verkehrspolitik zu betreiben. Durch Freihaltung bestimmter Flächen von baulicher Nutzung in einem Bebauungsplan können sie etwa einer künftigen Fachplanung bezüglich einer Straßenbahntrasse Raum verschaffen (für eine Eisenbahnanlage BVerwG, B.v. 26.1.2010 - 4 B 43.09 - juris Rn. 6; Söfker in Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: Mai 2020, § 9 Rn. 102a). Das Fachplanungsprivileg nach § 38 BauGB hindert die Gemeinden daran nicht (BVerwG, U.v. 28.1.1999 - 4 CN 5.98 - juris Rn. 18).

## 218

Darüber hinausgehend hat eine Gemeinde nach § 28 Abs. 3 Satz 1 PBefG auch die Möglichkeit, mit Erlass eines Bebauungsplans eine Planfeststellung für die Planung von Betriebsanlagen für Straßenbahnen nach § 28 Abs. 1 PBefG ganz oder teilweise zu ersetzen. Auch in diesem Fall ist sie allerdings an das Instrumentarium des § 9 BauGB gebunden (Söfker in Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: Mai 2020, § 9 Rn. 102a; Ronellenfitch in Marschall, FStrG, 6. Aufl. 2012, § 17b Rn. 67 zur Parallelregelung im Bundesfernstraßengesetz). Ist im Fall des § 28 Abs. 3 Satz 1 PBefG eine Ergänzung der Betriebsanlagen notwendig oder der Bebauungsplan unvollständig, ist insoweit die Planfeststellung durchzuführen (§ 28 Abs. 3 Satz 2 PBefG). Die heute geltenden Normen unterscheiden sich insoweit nicht wesentlich von der bei Erlass des Bebauungsplans im Jahr 1998 anwendbaren Fassung des § 28 Abs. 3 PBefG (Fassung vom 17.12.1993, BGBl I S. 2123) und ebenso wenig von der zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses geltenden Fassung.

## 219

Die Ersetzung eines Planfeststellungsbeschlusses durch Bebauungsplan nach § 28 Abs. 3 Satz 1 PBefG unterscheidet sich in wesentlichen Punkten von der bloßen Freihaltung von Flächen für verkehrliche Zwecke durch Bebauungsplan. Mit der Freihaltung eröffnet die Gemeinde nur die Möglichkeit, dass eine freigehaltene Fläche später im Wege der Fachplanung zu verkehrlichen Zwecken genutzt wird, schafft aber noch keine planungsrechtliche Grundlage für die Realisierung einer Straßenbahnanlage. Sie sorgt insoweit durch geeignete Festsetzungen vorsorglich für die Einordnung der künftigen Fachplanung in die

städtebauliche Entwicklung (Söfker in Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: Mai 2020, § 9 Rn. 102a). Eine solche Freihalteplanung bietet sich insbesondere dann an, wenn der Bau einer Straßenbahntrasse beabsichtigt, die Planung aber noch nicht hinreichend konkret ist, um mit dem Bebauungsplan bereits die Planfeststellung zu ersetzen. Mangelt es an einer entsprechenden Konkretisierung der Planung, kann die Gemeinde bei Erlass des Bebauungsplans auch nicht zur vollumfänglichen Prüfung und Abwägung aller für die Wahl einer Straßenbahntrasse erheblichen Belange verpflichtet sein.

## 220

Ein planfeststellungsersetzender Bebauungsplan demgegenüber hat nach dem Wortlaut von § 28 Abs. 3 Satz 1 PBefG zur Voraussetzung, dass in dem Plan Betriebsanlagen für Straßenbahnen ausgewiesen werden. Selbst wenn die Planung nicht vollständig durch Bebauungsplan erfolgen muss - eine Ergänzung des Bebauungsplans durch Planfeststellungsbeschluss ist nach § 28 Abs. 3 Satz 2 PBefG unter bestimmten Voraussetzungen möglich -, verfolgt eine Gemeinde mit einem planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan in der Regel ein eigenes verkehrspolitisches Konzept in Bezug auf die betreffende Straßenbahnanlage (BVerwG, U.v. 25.4.2005 - 9 A 56.04 - juris Rn. 37) im Sinne der Vorbereitung und Leitung der baulichen Nutzung der betroffenen Grundstücke (§ 1 Abs. 1 BauGB). Sie geht damit über die bloße Freihaltung einer Fläche hinaus. Dabei erfordert der Bebauungsplan nach § 28 Abs. 3 Satz 1 PBefG eine weitergehende Konkretisierung der Planung des grundsätzlich planfeststellungsbedürftigen Vorhabens als der nur auf die Freihaltung gerichtete Bebauungsplan. Dies kommt rechtlich (auch) in der gesetzlichen Vorgabe der Erforderlichkeit der Planung nach § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB zum Ausdruck. Ist nicht absehbar, dass das geplante Vorhaben innerhalb eines Zeitraums von etwa 10 Jahren nach Inkrafttreten des Plans verwirklicht werden kann, so liegt ein Planungshindernis vor und mangelt es an der Erforderlichkeit (BVerwG, B.v. 26.1.2010 - 4 B 43.09 - juris Rn. 10; B.v. 14.6.2007 - 4 BN 21.07 - juris Rn. 4; U.v. 18.3.2004 - 4 CN 4.03 - juris Rn. 10). Die Erforderlichkeit eines planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans ist darüber hinaus in Zweifel zu ziehen, wenn die Planung aus kompetenziellen oder sonstigen rechtlichen oder tatsächlichen Gründen keine Aussicht auf Verwirklichung bietet (BVerwG, B.v. 24.10.1990 - 4 NB 29.90 - juris Rn. 12; U.v. 28.1.1999 - 4 CN 5.98 - juris Rn. 15; BayVGh, U.v. 12.10.2007 - 8 N 06.783 - juris Rn. 33). Sie kann auch dann fehlen, wenn die Gemeinde mit dem Bebauungsplan ein überörtliches Projekt betreibt, das die Grenzen ihrer Kompetenz überschreitet (vgl. zu einer Straßenplanung BayVGh, U.v. 12.10.2007 - 8 N 06.783 - juris Rn. 33 ff.).

## 221

4.3.2.2 Der Bebauungsplan Nr. ... der Stadt K. vom 20. August 1998 stellt im Bereich südwestlich der Grundstücke der Kläger eine Fläche für den öffentlichen Personennahverkehr dar. Dem ist die Festsetzung einer Verkehrsfläche nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB zu entnehmen, die jedoch nur der Freihaltung für eine spätere Fachplanung dient und mit der weder ganz noch teilweise die Planfeststellung nach § 28 Abs. 3 Satz 1 PBefG ersetzt wurde.

## 222

Die Planzeichnung des Bebauungsplans weist eine violett gefärbte und schwarz punktierte Trasse aus, die dort als Trasse für den öffentlichen Nahverkehr bezeichnet ist. Aus der Zeichenerklärung ergibt sich insoweit eine Festsetzung als Fläche für den öffentlichen Personennahverkehr. Dem Textteil und der Begründung des Bebauungsplans lässt sich nicht entnehmen, dass eine planfeststellungsersetzende Wirkung im Sinne von § 28 Abs. 3 Satz 1 PBefG eingetreten oder auch nur beabsichtigt wäre.

## 223

Dagegen spricht schon die Einleitungsformel des Textteils, die nur auf §§ 2, 9 und 10 BauGB, Art. 91 BayBO sowie Art. 23 GO als Rechtsgrundlagen Bezug nimmt, § 28 Abs. 3 Satz 1 PBefG dagegen nicht nennt. Nach seiner Begründung dient der Bebauungsplan der Ausweisung weiterer Wohnbauflächen und der weiteren geordneten städtebaulichen Entwicklung als Lückenschluss zwischen dem Baugebiet Nr. 105 und der B-W.- Straße (S. 2). Dabei soll die „leicht modifizierte Straßenbahntrasse“ als städtebauliches Merkmal berücksichtigt werden (S. 2). Weiter gibt die Begründung an, dass das Gebiet durch die „geplante Straßenbahntrasse“ im Westen tangiert werde (S. 3). Danach dient der Bebauungsplan in erster Linie der Ausweisung neuer Wohngebiete. Soweit er auf die Straßenbahntrasse eingeht, wird diese zwar als städtebauliches Merkmal in die Betrachtung einbezogen. Dem konkreten Verlauf der Trasse liegt aber offenkundig nicht ein eigenes verkehrspolitisches Konzept der Stadt K. im Sinne einer Planungsentscheidung durch Bebauungsplan zugrunde, sondern vielmehr wird hier die (vorläufige) Planung

eines überörtlichen Planungsträgers übernommen, indem auf die „modifizierte“ bzw. „geplante“ Straßenbahntrasse Bezug genommen wird.

#### **224**

Indem die Begründung angibt, die Realisierung der Straßenbahn obliege einem gesonderten Planfeststellungsverfahren (S. 9), macht der Bebauungsplan weiter deutlich, dass mit ihm über die konkrete Verwirklichung des Straßenbahnprojekts noch nicht entschieden werden sollte. Dafür spricht auch die schalltechnische Untersuchung, die der Aufstellung des Bebauungsplans zugrunde lag und nach der die Straßenbahn dort noch nicht berücksichtigt sei, da das Planfeststellungsverfahren noch nicht eingeleitet sei und keine Betriebsdaten vorlägen. Die schalltechnischen Auswirkungen der Straßenbahn seien daher nicht Gegenstand der Untersuchung (S. 3, 18 der schalltechnischen Untersuchung der Firma IMTEC vom 20.5.1998, s. Anlage zum Einwendungsschreiben der Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 vom 14.4.2018). Ganz offensichtlich mangelte es der Planung für die Betriebsanlagen der Straßenbahn im Zeitpunkt des Erlasses des Bebauungsplans an einer hinreichenden Konkretisierung, die Voraussetzung für eine detaillierte Prüfung und Abwägung aller erheblichen Belange bezüglich der Situierung einer Straßenbahnanlage auf der ausgewiesenen Fläche gewesen wäre. Dementsprechend war auch im Zeitpunkt des Erlasses des Bebauungsplans, im August 1998, eine Verwirklichung des Vorhabens innerhalb von zehn Jahren nach Inkrafttreten des Plans nicht absehbar. Insoweit hätte es der Planung an der Erforderlichkeit i.S.v. § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB gefehlt, wenn sie über die Freihaltung von Flächen hinausgegangen wäre. Im Übrigen hätte eine Planung des vollständigen Straßenbahnprojekts - Verlängerung der Linie 3 von der Endhaltestelle H. West nach K. ZOB - auch die Kompetenzen der Stadt K. überschritten, so dass auch unter diesem Aspekt einer entsprechenden Planung rechtliche Hindernisse entgegengestanden hätten. Daran, dass die Stadt K. den Verlauf des auf ihrem Gemeindegebiet befindlichen Streckenabschnitts selbstständig anstelle der Planfeststellungsbehörde hätte planen können, bestehen mit Blick auf die Überörtlichkeit des Vorhabens (s.o. Ziffer II.2.) erhebliche Zweifel.

#### **225**

Soweit der Textteil des Bebauungsplans am Ende den Hinweis enthält, dass bei Verwirklichung des öffentlichen Nahverkehrsmittels entlang der Trasse zwischen S2.weg und K1.allee voraussichtlich aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden erforderlich sind, macht er auf die Notwendigkeit einer künftigen Konfliktbewältigung aufmerksam. Gleichzeitig wird aber deutlich, dass eine diesbezügliche Abwägungsentscheidung gerade noch nicht getroffen werden soll.

#### **226**

Eine planfeststellungsersetzende Wirkung lässt sich mithin den Inhalten des Bebauungsplans ebenso wenig entnehmen wie ein Wille der Stadt K. dazu. Die Festsetzung einer Verkehrsfläche nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB für die Straßenbahn dient damit lediglich der Freihaltung für eine künftige Fachplanung.

#### **227**

4.3.2.3 Vor diesem Hintergrund kann der streitgegenständliche Planfeststellungsbeschluss auch nicht als bebauungsplanergänzender Planfeststellungsbeschluss im Sinne von § 28 Abs. 3 Satz 2 PBefG qualifiziert werden. Aus dem systematischen Zusammenhang der Normen ergibt sich, dass die Anwendung von § 28 Abs. 3 Satz 2 PBefG das Vorliegen eines planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans nach § 28 Abs. 3 Satz 1 PBefG voraussetzt (s. auch VGH BW, U.v. 15.10.2004 - 5 S. 2586 - juris Rn. 42).

#### **228**

Das Bundesverwaltungsgericht hat in einer Entscheidung zu einer bebauungsplanergänzenden Planfeststellung nach § 28 Abs. 3 Satz 2 PBefG den Grundsatz aufgestellt, dass die Planfeststellungsbehörde bei Übernahme des im Bebauungsplan zum Ausdruck kommenden städtebaulichen und verkehrspolitischen Konzepts zur Vermeidung einer Rechtsschutzlücke dessen Rechtmäßigkeit auch nach außen zu verantworten habe, so dass die gerichtliche Prüfung auch darauf zu erstrecken sei, ob das städtebauliche und verkehrspolitische Konzept geeignet sei, entgegenstehende Belange des Planbetroffenen zu überwinden (BVerwG, U.v. 20.4.2005 - 9 A 56.04 - juris Rn. 37), Der Fall unterscheidet sich von dem hier vorliegenden dadurch, dass es an einem bebauungsplanergänzenden Planfeststellungsbeschluss fehlt und - wie oben ausgeführt - in dem Bebauungsplan in Bezug auf die Straßenbahntrasse kein eigenes verkehrspolitisches Konzept der Stadt K. zum Ausdruck kommt, das die Planfeststellungsbehörde mit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses übernommen hätte oder auch nur hätte übernehmen können. Deshalb konnte die Planfeststellungsbehörde hier auch nicht auf eine

Abwägungsentscheidung des Bebauungsplans zur Trassenwahl einschließlich des Schutzes der Nachbarn vor schädlichen Umweltauswirkungen zurückgreifen; sie musste diese Aspekte - nicht nur den Schutz vor Lärm, sondern auch vor anderen schädlichen Umweltauswirkungen - bei ihrer Trassenwahl selbst prüfen und abwägen. Da diese Prüfung und Abwägung der gerichtlichen Kontrolle unterliegt, entsteht hier - ungeachtet der Unterschiede zu dem vom BVerwG entschiedenen Fall - auch keine Rechtsschutzlücke.

## 229

4.3.3 Die Kläger sehen unabhängig davon einen Abwägungsfehler des Planfeststellungsbeschlusses darin, dass dieser die Festsetzung der Trasse für den öffentlichen Nahverkehr in dem Bebauungsplan Nr. ... als abwägungserheblichen Belang zugrunde gelegt hat, die Festsetzung aber gegen das Trennungsgebot des § 50 BImSchG verstoße und im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans auch die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse und die Sicherheit der Wohnbevölkerung nach § 1 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BauGB 1998 nicht hinreichend abgewogen worden seien. Dies trifft jedoch nicht zu. Die vorgenannten Mängel liegen nicht vor. Ob es insoweit auf eine rechtzeitige Geltendmachung eines Abwägungsmangels des Bebauungsplans durch die Kläger nach § 215 BauGB ankommt, kann offen bleiben. Auf die von den Klägern aufgeworfene Frage der Unionsrechtskonformität des § 215 BauGB kommt es deshalb nicht an.

## 230

4.3.3.1 Gemäß § 1 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BauGB 1998 (heute: § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB) sind bei der Aufstellung von Bebauungsplänen Lärmschutzbelange in die Abwägung miteinzubeziehen. Nach dem Gebot der Konfliktbewältigung darf der Bebauungsplan Konflikte, die er selber schafft oder die ihm sonst zurechenbar sind, nicht ungelöst lassen; er muss vielmehr die von der Planung berührten Belange zu einem gerechten Ausgleich bringen (BVerwG, U.v. 5.5.2015 - 4 CN 4.14 - juris Rn. 14; BayVGh, U.v. 4.8.2017 - 9 N 15.378 - juris Rn. 73). Dies schließt jedoch eine Verlagerung von Problemlösungen auf nachfolgendes Verwaltungshandeln nicht aus; Festsetzungen eines Bebauungsplans können auch Ausdruck einer „planerischen Zurückhaltung“ sein. Die Grenzen zulässiger Konfliktverlagerung auf die Ebene des Planvollzugs sind allerdings überschritten, wenn bereits im Planungsstadium absehbar ist, dass sich der offengelassene Interessenkonflikt in einem nachfolgenden Verfahren nicht sachgerecht wird lösen lassen (BVerwG, U.v. 5.5.2015 - 4 CN 4.14 - juris Rn. 14).

## 231

Vor diesem Hintergrund hat der Bebauungsplan mit dem Hinweis auf die eventuelle Notwendigkeit von Schallschutzwänden die Problematik des Lärmschutzes für den Fall der Realisierung der Straßenbahn erkannt. Gleichzeitig wird aus dem gesamten Plan aber deutlich, dass eine konkrete Ermittlung und Abwägung des von der Straßenbahn ausgehenden Betriebslärms bei Aufstellung des Bebauungsplans noch nicht möglich war. Deshalb erübrigte sich zum damaligen Zeitpunkt auch eine Prüfung, ob bei Betrieb der Straßenbahn die für den Schienenverkehr geltenden schalltechnischen Orientierungswerte für die städtebauliche Planung des Beiblattes 1 zur DIN 8005 Teil 1 (Stand: Mai 1987) eingehalten werden würden (s. auch Ziffer 7.2 der DIN 8005 Teil 1), ungeachtet dessen, dass diese bei der Aufstellung von Bauleitplänen lediglich eine Orientierungshilfe darstellen, nicht aber verbindlich zu beachten sind (vgl. BVerwG, B.v. 18.12.1990 - 4 N 6.88 - juris Rn. 28; U.v. 22.3.2007 - 4 CN 2.06 - juris Rn. 15). Auch eine Berücksichtigung der in Tabelle 1 der DIN 8005 Teil 1 angegebenen Abstände von einer Straßenbahnlinie, die danach zur Einhaltung bestimmter Beurteilungspegel an nahegelegenen Immissionsorten erforderlich sind, war mangels Kenntnis des vorgesehenen Betriebsprogramms und der Fahrgeschwindigkeit (s. Anmerkung zu Tabelle 1) nicht möglich, ganz abgesehen davon, dass die Tabelle 1 Schallschutzmaßnahmen außer Betracht lässt. Angesichts dessen bestehen keine Bedenken dagegen, dass der Bebauungsplan die Lösung der Lärmproblematik dem nachgelagerten Planfeststellungsverfahren überlassen hat, in dem die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der Trassenwahl vollumfänglich zu prüfen sein würde. Von einer solchen vollumfänglichen Prüfung konnte und durfte die Stadt K. bei Erlass des Bebauungsplans ausgehen. Dafür, dass die Lärmproblematik im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens von vornherein unlösbar sein würde, bestanden keine Anhaltspunkte.

## 232

4.3.3.2 Aus dem Trennungsgebot des § 50 Satz 1 Alt. 1 BImSchG folgt zwar, dass störungsträchtige und -empfindliche Nutzungen mit dem größtmöglichen Abstand voneinander zu planen sind. Eine Trennung unverträglicher Nutzungen soll bereits durch eine geeignete Trassenwahl so weit wie möglich erreicht werden. Das Trennungsgebot stellt jedoch keine strikte Vorgabe dar, sondern kann in begründeten Einzelfällen gegenüber gewichtigeren Belangen zurücktreten (BVerwG, U.v. 28.1.1999 - 4 CN 5.98 - juris

Rn. 22; B.v. 5.12.2008 - 9 B 28.08 - juris Rn. 30). Insoweit verbietet § 50 BImSchG nicht von vornherein das Nebeneinander von an sich eher unverträglichen Nutzungen (s. zum Nebeneinander von gewerblicher Nutzung und Wohnnutzung BayVGh, U.v. 4.8.2017 - 9 N 15.378 - juris Rn. 75; OVG NW, U.v. 22.5.2006 - 7 D 114/05.NE - juris Rn. 26). Insbesondere dann, wenn der auftretende Konflikt durch die gezielte Festsetzung von Schutzmaßnahmen vermieden werden kann, sind auch an sich eher unverträgliche Nutzungen nebeneinander möglich (BayVGh, U.v. 15.3.2017 - 2 N 15.619 - juris Rn. 42; BVerwG, U.v. 22.3.2007 - 4 CN 2.06 - juris Rn. 14). Technische Maßnahmen des Lärmschutzes kommen zwar grundsätzlich als zweite Stufe erst dann zum Tragen, wenn von einer Lärmvorsorge durch räumliche Trennung abwägungsfehlerfrei abgesehen werden kann (BVerwG, B.v. 5.12.2008 - 9 B 28.08 - juris Rn. 27). Dabei spielt allerdings eine Rolle, ob dem Belang, der einer räumlichen Trennung entgegensteht, seinerseits kraft Gesetzes ein besonderes Gewicht zukommt (vgl. Schoen in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand: August 2020, § 50 BImSchG Rn. 140; Tophoven in Giesberts/Reinhardt, BeckOK Umweltrecht, Stand: 1.7.2020, § 50 BImSchG Rn. 23.5). Ähnliche Maßgaben gelten für die Abwägung gesunder Wohnverhältnisse nach § 1 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BauGB 1998 (vgl. zu § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB BayVGh, U.v. 4.8.2017 - 9 N 15.378 - juris Rn. 78).

### 233

Hier ist zu berücksichtigen, dass die Straßenbahn im Rahmen des öffentlichen Nahverkehrs gerade auch dem Mobilitätsbedürfnis der Wohnbevölkerung und damit der Daseinsvorsorge dient. Dem entspricht es, dass gemäß Art. 2 Abs. 2 BayÖPNVG in der geltenden und schon bei Erlass des Bebauungsplans anwendbaren Fassung vom 30. Juli 1996, GVBl S. 336, bei der Bauleitplanung eine angemessene Anbindung der Wohnbereiche an die Arbeitsstätten, öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und an die Erholungsbereiche mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf möglichst kurzen Wegen sowie deren Anbindung an die vorhandene ÖPNV-Infrastruktur anzustreben ist. In die Abwägung bei Erlass des Bauleitplans waren im Übrigen auch schon im Jahr 1998 die Belange des Verkehrs einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs einzustellen (§ 1 Abs. 5 Satz 2 Nr. 8 BauGB 1998). Zu diesen Überlegungen hinzu tritt die Möglichkeit, Lärmschutz durch technische Maßnahmen wie Lärmschutzwände zu gewährleisten.

### 234

Angesichts dieser fachgesetzlichen Maßgaben ist auch unter Beachtung von § 50 Satz 1 Alt. 1 BImSchG nicht zu beanstanden, dass bei Erlass des Bebauungsplans von einer weiteren räumlichen Trennung der Straßenbahntrasse und der Wohnbebauung abgesehen wurde. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass eine freizuhaltende Trasse für eine Verlängerung der Linie 3, die von Norden kommend auf möglichst direkter Linie den Zentralen Omnibusbahnhof im Stadtzentrum anbinden sollte, die Durchquerung dichtbesiedelter Stadtteile kaum vermeiden konnte. Gleichermaßen deutet es auch nicht auf einen Abwägungsmangel hin, dass zwischen der Wohnbebauung und der Straßenbahntrasse keine größeren Korridore freigehalten wurden. Bei Erlass des Bebauungsplans im Jahre 1998 war noch nicht absehbar, ob und ggf. wann mit einer Realisierung der Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 zu rechnen sein würde. Diese Maßnahme war erst im Nahverkehrsplan 2006 bis 2011 im sogenannten „langfristigen Zielnetz 20xx“ vorgemerkt und erst deutlich später in dem „Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum A. 2015plus“ in das Ausführungsnetz mit einem Zeithorizont bis 2020 aufgenommen worden; eine Vereinbarung zwischen den Projektbeteiligten u.a. betreffend die Projektfinanzierung wurde am 26. April 2016 abgeschlossen (vgl. S. 12 f. des Erläuterungsberichts, Anlage 1.1T der Planunterlagen). Vor diesem Hintergrund ist nicht zu beanstanden, dass im Bebauungsplan nur ein relativ schmaler Trassenkorridor freigehalten wurde; die Stadt K. musste in Kauf nehmen, dass eine Realisierung der Straßenbahnverlängerung ausbleiben und der langgestreckte Korridor dann für eine Nachverdichtung im zentrumsnahen Stadtbereich vermutlich ausscheiden und nur eingeschränkt (z.B. als Grünzug) genutzt werden könnte. Die konkrete Festlegung von technischen Maßnahmen (v.a. aktiver Lärmschutz) oder eine bestimmte, auf einen Straßenbahnbetrieb ausgerichtete Situierung von Baukörpern bereits im Bebauungsplan wäre vorliegend auch nicht sachgerecht möglich gewesen, weil die für diese Maßnahmen und ihre Bemessung erforderliche Schallimmissionsprognose für eine künftige Straßenbahnlinie mangels erforderlicher Eingangsparameter noch nicht erstellt werden konnte.

### 235

4.3.4 Vor diesem Hintergrund durfte die Planfeststellungsbehörde den Bebauungsplan bei ihrer Abwägung berücksichtigen, wenn auch nur, soweit dessen Regelungswirkung reicht. Dem Bebauungsplan ist nicht mehr als eine Freihaltung der Trasse von Bebauung zu entnehmen; er enthält keine

Abwägungsentscheidung zur Trassenwahl (s.o. Ziffer II.4.3.2.2). Die Freihaltung war insoweit von Bedeutung, als diese erhebliche Vorteile bei der Realisierung des Vorhabens mit Blick auf Grunderwerb und Baufeldfreimachung haben kann. Es ist nicht ersichtlich, dass die Planfeststellungsbehörde, soweit sie die Variantenprüfung der Beigeladenen nachvollzogen hat, dem Kriterium der Bauleitplanung eine über deren Regelungsgehalt hinausgehende Bedeutung beigemessen hätte.

### 236

In der ersten Stufe der Variantenprüfung wurden die 6 näher geprüften Varianten anhand der Umsetzung der Ziele des Aufgabenträgers, der Trasse, der betrieblichen Auswirkungen, der Erschließungswirkung sowie der Berücksichtigung der Bauleitplanung geprüft. Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch waren nicht Gegenstand dieser Prüfungsstufe; diese wurden erst in der zweiten Stufe des Variantenvergleichs berücksichtigt. Die in der Berücksichtigung der Bauleitplanung gesehene Vorteile werden im Planfeststellungsbeschluss (nur) in Zusammenhang mit der Notwendigkeit des Grunderwerbs gesetzt. So heißt es bei der Erläuterung der Bewertungskriterien für die Variantenauswahl (PFB S. 47), auf der Basis von Vorplanungen seien von der Stadt K. bereits vor vielen Jahren Grundstücke für den Bau der Straßenbahn erworben und seither über die Bauleitplanung freigehalten worden. Wenn dort weiter angemerkt wird, dass somit die Linienführung im Stadtgebiet K. „bereits vorgegeben“ gewesen sei, könnte dies - isoliert betrachtet - auf eine Verengung der Abwägung auf das Kriterium einer freigehaltene Trasse hindeuten. Allerdings betont die Planfeststellungsbehörde im Anschluss an die Wertungsmatrix, dass „neben der Berücksichtigung der bestehenden Bauleitplanungen und den vielen bereits im Besitz der Stadt befindlichen Grundstücken [...] insbesondere die Kürze der Baustrecke und die weitgehende Unabhängigkeit vom Individualverkehr ausschlaggebend für die Trassenwahl“ waren (PFB S. 48 unten). Auch im Rahmen der Abwägung zu alternativen Linienführungen wird einerseits betont, dass bereits vor Jahrzehnten in der Stadt K. eine Trasse für den öffentlichen Nahverkehr im Flächennutzungsplan vorgesehen und die Grundstücke dazu - einschließlich des Raums für die Wendeschleife am ZOB - bis heute freigehalten worden seien; die Nutzung dieser „Räume“ sei Teil der vorliegenden Variantenuntersuchung. Andererseits werden in diesem Zusammenhang auch andere Auswahlkriterien aufgeführt (möglichst direkte und schnelle Straßenbahntrasse mit ausreichenden Einzugsflächen bzw. Fahrgastpotential; möglichst Anordnung von besonderen oder unabhängigen Bahnkörpern; PFB S. 54). Im Zusammenhang mit der Abwägung der städtebaulichen Belange heißt es im Planfeststellungsbeschluss wiederum (S. 57 unten), in K. sei der Bereich südlich der G2. Straße auch „durch nachgelagerte Bebauungspläne (Nr. ... und ... ) konkret gesichert.“

### 237

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 der Grundstücke der Kläger gab. Die Variante 6 bestand in einer Trassenführung entlang dem westlichen Ortsrand von K.. 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.

### 238

Auch ist rechtlich nicht zu beanstanden, dass die Planfeststellungsbehörde der Freihaltung von Trassengrundstücken im dicht bebauten Stadtgebiet von K. erhebliches Gewicht bei der Trassenauswahl zugemessen hat. Angesichts der Zielsetzung des Vorhabens, eine neue Straßenbahnlinie auf möglichst direkter Linie bis zum Zentralen Omnibushahnhof und auf einer vom motorisierten Individualverkehr möglichst unabhängigen Trasse zu realisieren, ist offensichtlich, dass dafür ein freigehaltener Trassenkorridor einen mit ausschlaggebenden Vorteil darstellt.

### 239

4.4 Die Variantenprüfung ist auch nicht insoweit als fehlerhaft anzusehen, als von dem Betrieb der Straßenbahn ausgehende Lärmimmissionen unterhalb der Schwelle der Grenzwerte der 16. BImSchV unter dem Gesichtspunkt des Trennungsgebots des § 50 BImSchG nicht mit dem hinreichenden Gewicht in die Abwägung eingestellt worden wären.

### 240

4.4.1 Dem Trennungsgebot des § 50 Satz 1 Alt. 1 BImSchG (s. hierzu schon oben Ziffer II.4.3.3.2) kommt in Bezug auf Lärmimmissionen bereits unterhalb der Schwelle des § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV die Funktion einer Abwägungsdirektive zu (BVerwG, U.v. 28.1.1999 - 4 CN 5.98 - juris Rn. 22; B.v. 5.12.2008 - 9 B 28.08 - juris Rn. 27). Es stellt jedoch keine strikte Vorgabe dar, sondern kann in begründeten Einzelfällen gegenüber gewichtigeren Belangen zurücktreten (BVerwG, U.v. 28.1.1999 - 4 CN 5.98 - juris Rn. 22; B.v. 5.12.2008 - 9 B 28.08 - juris Rn. 30). Lässt sich mit Blick auf gewichtigere Belange ein bestimmter Abstand zwischen sich störenden Nutzungen nicht realisieren, ist zu prüfen, ob sich das maßgebliche Schutzniveau durch alternative Handlungsmittel erreichen lässt. Dazu gehören auch Lärmschutzwände (BVerwG, U.v. 4.5.1998 - 4 C 2.85 - juris Rn. 14; Schoen in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand: August 2020, § 50 BImSchG Rn. 127; Jarass, BImSchG, 13. Aufl. 2020, § 50 Rn. 18). Technische Maßnahmen des Lärmschutzes kommen zwar grundsätzlich als zweite Stufe erst dann zum Tragen, wenn von einer Lärmvorsorge durch räumliche Trennung mit Blick auf gewichtigere Belange abwägungsfehlerfrei abgesehen werden kann (BVerwG, B.v. 5.12.2008 - 9 B 28.08 - juris Rn. 27). Dabei spielt allerdings eine Rolle, ob dem Belang, der einer räumlichen Trennung entgegensteht, seinerseits kraft Gesetzes ein besonderes Gewicht zukommt (vgl. Schoen in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand: August 2020, § 50 BImSchG Rn. 140; Tophoven in Giesberts/Reinhardt, BeckOK Umweltrecht, Stand: 1.7.2020, § 50 BImSchG Rn. 23.5).

#### 241

4.4.2 Vor diesem Hintergrund weist der Planfeststellungsbeschluss keine Abwägungsfehler auf. Ziel des Vorhabens ist die erstmalige Anbindung der Stadt K. an den Schienenverkehr und die umsteigefreie Erreichbarkeit des A.er Hauptbahnhofs, des Königsplatzes sowie der Universität, Hochschule und Schulen am Alten Postweg, des Innovationsparks sowie des DB-Haltepunkt „H. Straße“, der die Anbindung an den DB-Regionalverkehr ermöglicht (Erläuterungsbericht, Anlage 1.1T der Planunterlagen, S. 10, PFB S. 75 ff.). Das Vorhaben dient damit (auch) der Verwirklichung des gesetzlichen Ziels nach Art. 2 Abs. 2 BayÖPNVG, wonach eine angemessene Anbindung der Wohnbereiche an die Arbeitsstätten, öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und an die Erholungsbereiche mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf möglichst kurzen Wegen sowie deren Anbindung an die vorhandene ÖPNV-Infrastruktur anzustreben ist (s. auch PFB S. 73: „Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung“). Die Zielsetzung einer wohnortnahen Anbindung an die Straßenbahn relativiert insoweit das § 50 Satz 1 BImSchG zu entnehmende Ziel einer weitreichenden räumlichen Trennung der Trasse von der Wohnbebauung. Die Berücksichtigung des Ziels der Wohnortnähe des ÖPNV in der vorgenommenen Alternativenprüfung wird insbesondere anhand des dort untersuchten Kriteriums der Erschließungswirkung der Trasse deutlich. Die geringe Erschließungswirkung einschließlich einer ungünstigen Trassierung war der Grund dafür, dass die Varianten 4 bis 6 in der Auswahlstufe 1 aus der Variantenprüfung ausgeschieden wurden (s. Variantenuntersuchung, Anlage 1.2 der Planunterlagen, S. 13; PFB S. 48, 54). In der zweiten Auswahlstufe, der nur noch die Varianten 1 - 3 zugrunde lagen, wurden u.a. die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch untersucht (s. Variantenuntersuchung, Anlage 1.2 der Planunterlagen, S. 16; PFB S. 48 f., 55). Die Variante 3 wurde hierbei ausgewählt, weil sie im Vergleich zu den Varianten 1 und 2 das Schutzgut Mensch (im nördlichen Bereich der Trasse) weniger beeinträchtigt. Die bei Realisierung der Variante 3 zu erwartenden Schallimmissionen auf Flächen u.a. mit Wohnnutzung wurden auch im Rahmen der Trassenabwägung im Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich berücksichtigt (PFB S. 55 Mitte).

#### 242

Zwar haben die Varianten 1 bis 3 im südlichen Bereich der Trasse alle den gleichen Verlauf an den Grundstücken der Kläger vorbei. Die Entscheidung für die Variante 3 ist trotz der Nähe der Trasse zu den Wohnhäusern aber nicht abwägungsfehlerhaft, weil der Zielsetzung der Trennung unverträglicher Nutzungen voneinander zum einen die jedenfalls ebenso gewichtige Zielsetzung der wohnortnahen Anbindung an den ÖPNV entgegensteht und zum anderen ein hinreichender Schutz vor Lärmimmissionen hier durch eine Lärmschutzwand und das gewählte tiefliegende Rasengleis erreicht werden kann (vgl. hierzu die Erläuterung in der schalltechnischen Untersuchung, Anlage 7.1T der Planunterlagen, S. 37 sowie PFB S. 64 f.). Durch die Schallschutzmaßnahmen wird hier erreicht, dass die für allgemeine Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV (59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts) an den Immissionsorten auf den Grundstücken der Kläger zum Teil deutlich unterschritten werden. Nach der Pegelliste (Anlage 7.3T der Planunterlagen, S. 8, 9) werden an den der Trasse zugeneigten Immissionspunkten auf der Südseite der Wohnhäuser auf dem Grundstück des Klägers im Verfahren 22 A 19.40034 tags 49 dB(A) erreicht, nachts 45 dB(A) (jeweils 2. OG bei geringeren Werten im 1. OG und EG).

Auf dem Grundstück der Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 werden tags 47 dB(A) erreicht, nachts 44 dB(A) (jeweils 2. OG bei geringeren Werten im 1. OG und EG). Diese Schallschutzmaßnahmen (vgl. dazu auch PFB S. 65 oben) und diese prognostizierten Beurteilungspegel hatte die Planfeststellungsbehörde vor Augen, soweit sie annimmt, dass sich die zu erwartenden Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch durch geeignete Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen wirksam begrenzen lassen (PFB S. 46). Mit den Pegeln werden im Übrigen - ungeachtet dessen, dass diesen auch im Rahmen des § 50 BImSchG keine Verbindlichkeit zukommt - sogar die Orientierungswerte der DIN 18005-1, Beiblatt 1, für allgemeine Wohngebiete eingehalten (tags 55 dB(A), nachts 45 dB(A) bei Verkehrslärm), wie die Kläger gefordert haben. Dabei sieht auch die DIN 18005-1 einen Abschlag für die geringere Störwirkung des Schienenverkehrs von 5 dB(A) vor (s. Anhang A.3). Dass die Planfeststellungsbehörde auf die Orientierungswerte nach der DIN 18005, Beiblatt 1, in ihrer Abwägungsentscheidung insbesondere im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan nicht eigens eingegangen ist, ist unschädlich, weil der Betriebslärm der Straßenbahn - wie oben unter Ziffer II.4.3.3 ausgeführt - zu Recht nicht Gegenstand der Abwägung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans und deshalb die DIN 18005 diesbezüglich nicht zu berücksichtigen war.

#### **243**

4.5 Der weitere Einwand der Kläger, wegen des Zuschnitts der Baugrundstücke, auf denen die Außenbereiche zu der Plantrasse hin ausgerichtet worden seien, hätten sie jedenfalls ein Vertrauen entwickeln dürfen, dass an ihren Grundstücken 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 keine Grundlage für die Entstehung eines schutzwürdigen Vertrauens.

#### **244**

4.6 Der Planfeststellungsbeschluss leidet darüber hinaus nicht an Abwägungsmängeln in Bezug auf die Kläger betreffende Erschütterungen; ebenso wenig haben diese einen Anspruch auf die Anordnung ergänzender Schutzauflagen.

#### **245**

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind Ansprüche auf Schutzvorkehrungen gegen Erschütterungen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG zu beurteilen. 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).

#### **246**

4.6.1 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, deren Ausmaß sich im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht zuverlässig prognostizieren lässt, auf einen späteren Zeitpunkt, zu dem sich diese genauer ermitteln lassen, verschoben werden (vgl. BayVGh, U.v. 11.7.2016 - 22 A 15.40033 - juris Rn. 76; zum noch weitergehenden Entscheidungsvorbehalt nach § 74 Abs. 3 VwVfG BVerwG, U.v. 29.6.2017 - 3 A 1.16 - juris Rn. 113; U.v. 8.9.2016 - 3 A 5.15 - juris Rn. 81 ff.). 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 z.B. durch Messungen nach Inbetriebnahme einer Eisen- oder Straßenbahn bedarf, auf deren Grundlage konkretisiert werden kann, welche Abhilfemaßnahmen zu treffen sind oder ob statt dessen Entschädigung zu leisten ist. Soweit die Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 demgegenüber meinen, es entspreche nicht dem Stand der Technik, dass Erschütterungen nur an bestehenden Schienenverkehrswegen belastbar gemessen werden könnten

und Prognoseunsicherheiten bei Ersatzanregungen nicht bestünden, haben sie dies schon nicht näher dargelegt.

#### **247**

4.6.2 Der Vorhabenträger hat im Rahmen der Planung des Vorhabens eine erschütterungstechnische Untersuchung zur Einschätzung der Empfindlichkeit der betroffenen Gebäude erstellen lassen. Auf dieser Basis hat die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss zum einen im Bereich der Grundstücke der Kläger eine hochelastische Schienenlagerung vorgesehen, zum anderen die nachfolgend genannten Schutzauflagen angeordnet. Nach Angaben des Beklagten sichern die Schutzauflagen seine Einschätzung ab, wonach sich aus Erfahrungswerten im Zusammenhang mit vergleichbaren Straßenbahnprojekten ergebe, dass nicht mit unzumutbaren Erschütterungen zu rechnen sei.

#### **248**

Der Planfeststellungsbeschluss sieht unter Abschnitt A. V. Abs. 7 vor, dass am Grundstück des Klägers im Verfahren 22 A 19.40034 vor Beginn der Baumaßnahmen ein Beweissicherungsverfahren hinsichtlich des Bauzustandes und eventueller Vorschädigungen durchzuführen und der Bauzustand nach Ablauf von 6 - 12 Monaten nach Aufnahme des Linienbetriebs erneut zu erheben ist und dabei eventuell neu hinzugekommene Schäden bzw. Verschlechterungen von Vorschädigungen zu dokumentieren sind. Soweit neu hinzugekommene Schäden bzw. Verschlechterungen von Vorschädigungen auf den Betrieb der Straßenbahnlinie zurückzuführen sind, hat der Vorhabenträger eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten.

#### **249**

Darüber hinaus sind vor Baubeginn an repräsentativen Anwesen bei Baukilometer 4+155 bis 0+117 Erschütterungsmessungen einschließlich Erschütterungsprognose mithilfe von Ersatzanregung durchzuführen sowie nach Aufnahme des Linienbetriebs Messungen der Erschütterungen an den gleichen Anwesen mit dem Ziel durchzuführen, die Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) zu prognostizieren und zu überprüfen. Gleiches gilt für Anwesen, deren Anwohner nach der Aufnahme des Linienbetriebs mit Straßenbahnen im Neubauabschnitt Erschütterungen durch den Straßenbahnbetrieb wahrnehmen (PFB Abschnitt A. V. Abs. 8). Soweit die Messungen eine Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 ergeben, ist der Erschütterungsschutz durch geeignete bauliche Maßnahmen im betroffenen Bereich nachzurüsten (zum Beispiel durch hochelastische Schienenlagerung oder Abfugung), soweit dies technisch möglich und verhältnismäßig ist. Andernfalls sind die von Anhaltswertüberschreitungen Betroffenen durch Geld zu entschädigen (PFB Abschnitt A. V. Abs. 9).

#### **250**

4.6.3 Gegen das gestufte Vorgehen des Vorhabenträgers und der Planfeststellungsbehörde bei der Beurteilung der Erschütterungen bestehen keine Bedenken. Die Kläger haben nicht aufgezeigt und es ist auch sonst nicht ersichtlich, dass dieses Konzept abwägungsfehlerhaft und nicht geeignet wäre, einen angemessenen Schutz der Kläger und ihrer Wohnanwesen sicherzustellen.

#### **251**

4.6.3.1 Die im Rahmen der Planung vorgenommene erschütterungstechnische Untersuchung ermöglicht eine Grobabschätzung der Empfindlichkeit der betroffenen Gebäude, die auch der Entscheidung über die Trassenwahl zugrunde gelegt werden konnte. Dass diese erschütterungstechnische Untersuchung (Anlage 8.1T der Planunterlagen), die die Wohnhäuser der Kläger in beiden Verfahren 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, haben die Kläger nicht substantiiert dargelegt. Insbesondere wurde der Abstand zwischen dem Gleis und den Wohnhäusern bei der erschütterungstechnischen Untersuchung berücksichtigt (vgl. die Formel in Anlage 8.1T der Planunterlagen, Ziffer 3.4). Von den Klägern im Verfahren 22 A 19.40036 behauptete fachliche Mängel des Verfahrens können auch unter Berücksichtigung der von ihnen vorgetragenen Rechenbeispiele nicht nachvollzogen werden. Auch haben die Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 nicht plausibel gemacht, dass der Berechnung des Gefährdungsgrades ihres Hauses falsche Annahmen zugrunde lägen. Soweit ursprünglich von einer Stahlbetontreppe in ihrem Haus ausgegangen wurde, wurde dies im Rahmen der Tektur im Erschütterungsgutachten korrigiert, das nunmehr eine Holzterrasse ausweist. Soweit die Kläger darüber hinaus meinen, die Begutachtung ihres Hauses sei nicht ausreichend gewesen, haben sie nicht dargelegt, inwieweit diese zu unzutreffenden Ergebnissen geführt hätte.

## **252**

4.6.3.2 Ungeachtet der Einstufung der Anwesen der Kläger beider Verfahren in Gefährdungsgrad III ist im Bereich ihrer Grundstücke mit Blick auf ein in Gefährdungsgrad II eingestuftes Gebäude in der Nähe ohnehin eine hochelastische Schienenlagerung vorgesehen, die ihnen im Ergebnis einen weiterreichenden Erschütterungsschutz vermittelt, als er nach dem Gutachten erforderlich gewesen wäre. Insoweit ist weder dargelegt noch ersichtlich, dass - wie hilfsweise beantragt - über die hochelastische Schienenlagerung hinausgehend ein Anspruch auf Einbau eines Masse-Feder-Systems, das nach dem Erschütterungsgutachten nur zum Schutz von Gebäuden des Gefährdungsgrades I vorgesehen ist, bestünde, ganz abgesehen von einer punktförmigen Lagerung.

## **253**

4.6.3.3 Zur Vervollständigung des Schutzes des Wohngebäudes des Klägers im Verfahren 22 A 19.40034 ist nach dem Planfeststellungsbeschluss zudem hinsichtlich des Bauzustandes ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen (s.o. Ziffer II.4.6.2). Soweit der Kläger im Verfahren 22 A 19.40034 genau dies hilfsweise beantragt, mangelt es am Rechtsschutzbedürfnis, weil sein Grundstück mit der FI-Nr. ... von der Regelung bereits erfasst ist. Nach Mitteilung der Beigeladenen in der mündlichen Verhandlung wurde eine Beweissicherung - über die Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses hinaus - zwischenzeitlich auch in Bezug auf das Grundstück der Kläger im Verfahren 22 A 19.40036 durchgeführt. Inwieweit ihrem hilfsweisen Begehren damit nicht hinreichend Rechnung getragen worden sei, haben sie nicht dargelegt.

## **254**

4.6.3.4 Auch die Regelung zur Durchführung von Erschütterungsmessungen mit Hilfe von Ersatzanregung an repräsentativen Anwesen kommt den Klägern mittelbar zugute, weil die Messungen an Anwesen in der Nähe ihrer Grundstücke Rückschlüsse auf die Intensität der Erschütterungen auf ihren Grundstücken zulassen. Nach dem Ergebnis der auf dieser Grundlage erstellten und im Lauf des gerichtlichen Verfahrens vorgelegten erschütterungstechnischen Untersuchung der Firma M ...+Partner vom 7. Juli 2020 wurde an keinem der überprüften repräsentativen Anwesen eine Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 festgestellt (erschütterungstechnische Untersuchung vom 7.7.2020, S. 4).

## **255**

Soweit die Kläger solche Messungen mit Hilfe von Ersatzanregung über den Planfeststellungsbeschluss hinaus auch für ihre Grundstücke begehren, ist eine Notwendigkeit dafür mit Blick auf die Ergebnisse der erschütterungstechnischen Untersuchung vom 7. Juli 2020 nicht ersichtlich, zumal die Kläger die Richtigkeit der Messungen nicht substantiiert in Zweifel gezogen haben.

## **256**

4.6.3.5 Schließlich werden die Wohnhäuser der Kläger und auch sie selbst durch die Regelung zur Erschütterungsmessung nach Aufnahme des Linienbetriebs und Überprüfung der Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 einschließlich Nachrüstung oder Entschädigung (s.o. Ziffer II.4.6.2) geschützt. Die Regelung gilt für alle Anwesen, deren Anwohner nach Aufnahme des Linienbetriebs Erschütterungen durch den Straßenbahnbetrieb wahrnehmen, so dass sich auch die Kläger gegebenenfalls darauf berufen können. Der Beklagte hat insoweit im Lauf des Hauptsacheverfahrens plausibel dargelegt, dass von der Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) - die allein im Tenor des Planfeststellungsbeschlusses erwähnt ist - diejenige der

entsprechenden Werte der DIN 4150-3 (Erschütterungen im Bauwesen - Auswirkungen auf bauliche Anlagen) mit umfasst ist (Schriftsätze vom 6.5.2020 mit Anlage in beiden Verfahren), wie es auch dem Begründungsteil des Planfeststellungsbeschlusses (S. 67) entspricht. Soweit die Kläger meinen, die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 und Teil 3, würden erheblich überschritten, fehlt dem angesichts der vorstehenden Ausführungen jede Grundlage.

#### **257**

Den Hilfsanträgen der Kläger beider Verfahren, die darauf gerichtet sind, in den Genuss der vorgenannten Regelungen (PFB Abschnitt A. V. Abs. 8 Satz 2 und 9) zu kommen, fehlt das Rechtsschutzbedürfnis, da sie davon bereits erfasst sind.

#### **258**

Die weiteren Hilfsanträge der Kläger hinsichtlich einer Entschädigung in Geld für den Fall, dass infolge betriebsbedingter Erschütterungswirkungen trotz durchgeführter Schutzmaßnahmen die Vorgaben der DIN 4150-2 und 4150-3 nicht eingehalten werden, bleiben ebenfalls ohne Erfolg, weil der Planfeststellungsbeschluss nach den dargelegten Regelungen für den Fall der Nichteinhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 und 4150-3 bereits eine Entschädigung in Geld vorsieht, sofern Erschütterungsschutz nicht nachgerüstet werden kann (PFB Abschnitt A. V. Abs. 9).

#### **259**

Soweit sich die Hilfsanträge auf Entschädigung auf eine Beeinträchtigung der Bausubstanz der Häuser durch betriebsbedingte Erschütterungen beziehen, ist das dahinter stehende Interesse von den Regelungen zum Beweissicherungsverfahren sowie der Überprüfung der Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150-3 abgedeckt. Die Hilfsanträge auf Entschädigung wegen Beeinträchtigung der Wohnruhe durch betriebsbedingte Erschütterungen können keinen Erfolg haben, weil nicht erkennbar wird, welches konkrete Interesse über die getroffenen Regelungen zum Lärm- und Erschütterungsschutz hinaus hier betroffen und schutzwürdig sein sollte.

#### **260**

Die vorgenannten Hilfsanträge beziehen sich nach ihrem Wortlaut darüber hinaus auf baubedingte Erschütterungen. Insoweit mangelt es an einer Begründung. Dass es durch den Bau der Straßenbahn (insbesondere Herstellung des Gleisbetts und Verlegung der Schienen) zu für die Kläger unzumutbaren Erschütterungen kommen sollte, ist nicht ersichtlich; eventuelle Schäden an den Gebäuden wären zudem durch die Regelung zur Beweissicherung abgedeckt.

#### **261**

4.7 Der Planfeststellungsbeschluss leidet auch nicht unter Abwägungsmängeln in Bezug auf durch den Betrieb der Straßenbahn verursachten sekundären Luftschall (Körperschall).

#### **262**

Mit Blick auf Immissionen durch sekundären Luftschall richten sich Ansprüche auf Schutzvorkehrungen bzw. auf Geldausgleich wie bei Erschütterungen nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG (vgl. BVerwG, U.v. 8.9.2016 - 3 A 5.15 - juris Rn. 91; U.v. 21.12.2010 - 7 A 14.09 - juris Rn. 40). Ein spezielles Regelwerk zur Bestimmung der Zumutbarkeitsschwelle beim sekundären Luftschall gibt es bisher nicht; die Regelung der 16. BImSchV bezieht sich nur auf den primären Luftschall. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind zur Orientierung die Werte der 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) heranzuziehen (vgl. BVerwG, U.v. 21.12.2010 - 7 A 14.09 - juris Rn. 41; U.v. 19.3.2014 - 7 A 24.12 - juris Rn. 47; U.v. 8.9.2016 - 3 A 5.15 - juris Rn. 91). Dabei geht die Rechtsprechung weiterhin davon aus, dass es wie bei Erschütterungen auch beim sekundären Luftschall angemessen ist, Immissionen erst nach Inbetriebnahme einer Bahnstrecke zu messen und erst dann je nach dem Ergebnis der Messung den Zustand unverändert zu lassen, Schutzmaßnahmen einzubauen oder Entschädigung in Geld zu leisten (vgl. auch zum weitergehenden Entscheidungsvorbehalt nach § 74 Abs. 3 VwVfG BVerwG, U.v. 21.12.2010 - 7 A 14.09 - juris Rn. 8, 43 ff.; U.v. 8.9.2016 - 3 A 5.15 - juris Rn. 91).

#### **263**

Dem entspricht die im Planfeststellungsbeschluss vorgesehene Vorgehensweise (PFB Abschnitt A.V., Abs. 11). Soweit Immissionen durch sekundären Luftschall weder in der schalltechnischen noch in der erschütterungstechnischen Untersuchung prognostiziert worden sind, ist dies nicht zu beanstanden.

Vielmehr entspricht es der Rechtsprechung, dass im Planfeststellungsbeschluss in Bezug auf das Auftreten von Körperschallimmissionen (sekundärer Luftschall) innerhalb von Gebäuden nach Aufnahme des Linienbetriebs Messungen und ggf. Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen und als Zumutbarkeitswerte insoweit in analoger Anwendung der 24. BImSchV die in Tabelle 1 der Verordnung aufgeführten Innenpegel heranzuziehen sind.

#### **264**

4.8 Schließlich sind die Abwägung der Planfeststellungsbehörde sowie die Schutzauflagen im Planfeststellungsbeschluss auch nicht rechtsfehlerhaft, soweit es Fragen der Verkehrssicherheit betrifft. Dabei kann offenbleiben, ob insoweit überhaupt eigene Belange der Kläger zu erkennen sind.

#### **265**

Bei der Variantenauswahl wurde 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. Die Kläger haben sich mit den Sicherheitsvorkehrungen für Bahnübergänge im verfügbaren Teil des Planfeststellungsbeschlusses (Abschnitt A.X.4.3, S. 27) sowie den Ausführungen zur Verkehrssicherheit im Begründungsteil des Planfeststellungsbeschlusses (S. 78) nicht auseinandergesetzt.

#### **266**

Soweit sich die Kläger auf Sicherheitsbedenken seitens der technischen Aufsichtsbehörde mit Blick auf das hochliegende Rasengleis in A. beziehen, ist nicht dargelegt, inwieweit diese sich auf die Trassenwahl hätten auswirken sollen. Auch aus dem Vortrag, die Trasse sei nicht hinreichend verkehrssicher, weil sie zum Schutz von Fledermäusen teilweise unbeleuchtet bleiben müsse, ergibt sich ungeachtet der Frage des Betroffenseins eigener Belange kein Mangel der Abwägung, der von Bedeutung für die Trassenwahl wäre. Soweit der Landschaftspflegerische Begleitplan unter dem Abschnitt „Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen“ Hinweise zur Beleuchtung der Trasse zum Schutz von Fledermäusen enthält (Anlage 6.3 der Planunterlagen, Erläuterungsbericht S. 50), ist ebenfalls nicht ersichtlich, dass dies Auswirkungen auf die Trassenwahl hätte, wie die Kläger meinen.

#### **267**

Soweit die Kläger Abwägungsmängel in Bezug auf Gesichtspunkte der Verkehrssicherheit auch unabhängig von der Trassenwahl rügen möchten, greifen ihre Einwände mangels hinreichender Substantiierung nicht durch, auch soweit sie auf die Schulwege ihrer Kinder und die Notwendigkeit des Passierens eines Straßenbahnübergangs verweisen. Nach dem Vortrag des Beklagten, dem die Kläger nicht entgegengetreten sind, wird die Fahrgeschwindigkeit der Straßenbahn im Bereich ihrer Grundstücke maximal 30 km/h betragen. Der klägerische Vortrag zum Bremsweg von 38 m bei Feuchtigkeit überzeugt insoweit nicht. Mit den Ausführungen des Beklagten zur Gestaltung der Bahnübergänge, zur Abschirmung der Trasse durch die Lärmschutzwand sowie zur Überprüfung der Betriebssicherheit der Straßenbahn haben sich die Kläger nicht substantiiert auseinandergesetzt. Soweit auf das Entgleisungsrisiko verwiesen wird, wird mangels hinreichender Darlegung auch mit Blick auf die fehlende Beanstandung durch die technische Aufsichtsbehörde im Verwaltungsverfahren ein Abwägungsmangel nicht ersichtlich. Der Vortrag zur Unklarheit der Möglichkeit einer Selbstrettung über einen Sicherheitsweg ist im Einzelnen nicht nachvollziehbar.

#### **268**

Vor diesem Hintergrund bleibt der Hilfsantrag, wonach auf der gesamten Strecke des Wohngebiets ... in K. nur in Schrittgeschwindigkeit gefahren werden dürfe, ohne Erfolg.

#### **269**

Die Bedenken der Technischen Aufsichtsbehörde hinsichtlich des hochliegenden Rasengleises beziehen sich auf den Streckenabschnitt in A., von dem ihre Grundstücke weit entfernt sind. Gleiches gilt für den Streckenabschnitt, der zum Schutz von Fledermäusen ggf. unbeleuchtet bleiben soll: Er befindet sich nach dem Landschaftspflegerischen Begleitplan nördlich der A. Straße sowie entlang der M-L.- Straße und damit ebenfalls in deutlicher Entfernung zum Grundstück der Kläger.

#### **270**

Es kann insoweit offen bleiben, ob die Kläger Belange der Verkehrssicherheit überhaupt als eigene rügefähige Belange der Abwägung ins Feld führen können. Aus den beiden letztgenannten

Gesichtspunkten können sie jedenfalls schon deshalb keinen Abwägungsmangel herleiten, weil aufgrund der räumlichen Entfernung ihrer Grundstücke zu den angesprochenen Streckenabschnitten eine subjektive Beeinträchtigung ausscheidet.

#### **271**

4.9 Die Kläger behaupten zwar, dass ihnen auch die bereits während des Baus der Straßenbahntrasse zu gewärtigenden Wirkungen nicht zumutbar seien. Inwieweit sie konkret durch den Bau unzumutbar in ihren Rechten beeinträchtigt sein sollen, legen sie jedoch nicht dar, so dass auch dieser Einwand erfolglos bleibt.

#### **272**

5. Die verbleibenden von den Klägern gestellten Hilfsanträge auf Planergänzung greifen nicht durch.

#### **273**

5.1 Dem Hilfsantrag auf einen oberleitungsfreien und stromlosen Betrieb der Straßenbahn im Streckenabschnitt zwischen Baukilometer 3 + 950 und 4 + 332,90 fehlt es an jeglicher Begründung. Ein Anspruch darauf ist auch nicht ersichtlich.

#### **274**

5.2 Ein Anspruch auf Entschädigung in Geld für den Fall, dass auf den Grundstücken durch bau- oder betriebsbedingte elektromagnetische Felder trotz durchgeführter Schutzmaßnahmen die Funktionsfähigkeit der Hausgeräte oder des WLAN beeinträchtigt wird, wird von den Klägern ebenfalls nicht begründet. Es ist nicht ersichtlich, woraus sich ein solcher ergeben sollte.

#### **275**

5.3 Die Kläger beantragen weiter hilfsweise, jeweils in Bezug auf ihr Grundstück Entschädigung in Geld, wenn jeweils auf ihrem Grundstück durch bau- oder betriebsbedingte sonstige Immissionen oder Behinderungen trotz durchgeführter Schutzmaßnahmen die Funktionsfähigkeit der Hausgeräte oder des WLAN beeinträchtigt wird. Insoweit bleibt schon offen, um welche Immissionen oder Behinderungen es gehen soll. Der ebenfalls nicht weiter begründete Antrag greift nicht durch.

#### **276**

5.4 Der auf die Festsetzung weiterer Schutzmaßnahmen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte der Kläger zum Beispiel durch die anstehende Taktverdichtung kann keinen Erfolg haben, weil die Taktverdichtung nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens ist (s.o. Ziffer I.4.).

#### **277**

5.5 Auch die hilfsweise geltend gemachten Ansprüche auf Entschädigung in Höhe einer behaupteten Wertminderung der klägerischen Grundstücke bestehen nicht. Der Planfeststellungsbeschluss weist auch bezüglich der Berücksichtigung einer Wertminderung keine Abwägungsmängel auf.

#### **278**

5.5.1 Die Kläger begründen nicht näher, aus welchem Rechtsgrund sie einen Entschädigungsanspruch mit Blick auf eine Wertminderung ihrer Grundstücke ableiten wollen. Zwar vermittelt Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG einem Planbetroffenen unter den dort genannten Voraussetzungen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Diese Entschädigung ist allerdings nicht als Ausgleich dafür gedacht, dass das Planvorhaben mit (zusätzlichen) Lärmbelastungen oder sonstigen (zusätzlichen) Immissionen verbunden ist. Nachteilige Folgen, die im Wege der Abwägung überwindbar sind, weil sie die Grenze der Unzumutbarkeit nicht erreichen, bedürfen nach der gesetzgeberischen Konzeption auch vor dem Hintergrund des Art. 14 GG nicht zwingend eines finanziellen Ausgleichs, auch wenn sie zu Wertminderungen führen (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 - 4 A 1075.04 - juris Rn. 396; B.v. 5.3.1999 - 4 A 7.98 - juris Rn. 14). Die Geldentschädigung, die nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG zu zahlen ist, tritt an die Stelle der Schutzvorkehrungen, die zur Abwehr unzumutbarer Immissionen an sich geboten gewesen wären, nach näherer gesetzlicher Maßgabe aber ausnahmsweise haben unterbleiben dürfen. An einer solchen Fallgestaltung fehlt es hier, da es durch das Vorhaben nicht zu unzumutbaren Immissionen auf den Grundstücken der Kläger kommt. Ein Anspruch nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG besteht daher nicht; ein Anspruch nach anderen Rechtsgrundlagen ist nicht ersichtlich.

#### **279**

5.5.2 Soweit die Kläger einen Abwägungsmangel bezüglich einer Verkehrswertminderung geltend machen, ist eine solche nicht hinreichend dargelegt.

## **280**

Der Planfeststellungsbeschluss geht davon aus (S. 83, S. 100), es komme mangels Überschreitung von Lärmgrenzwerten und mangels sonstiger signifikanter Nachteile nicht zu negativen Auswirkungen auf die Grundstückspreise; die Annahme einer Wertminderung sei nicht belegt. Vielmehr werde sich die deutlich verbesserte ÖPNV-Anbindung positiv auf die Preisentwicklung auswirken. Einer detaillierteren Betrachtung bedurfte es nicht, weil weder dargelegt noch sonst ersichtlich ist, dass die von den Klägern beanstandete Wertminderung gegenüber den tatsächlichen Beeinträchtigungen „in natura“ eigenständige Bedeutung hat (vgl. BVerwG, U.v. 6.4.2017 - A 1.16 - juris Rn. 51). Die bloße Möglichkeit der Beeinflussung des Verkehrswertes eines Grundstücks infolge der geltend gemachten faktischen Beeinträchtigungen stellt keinen eigenständigen abwägungserheblichen Belang dar (vgl. BVerwG, B.v. 28.2.2013 - 7 VR 13.12 - juris Rn. 22; BayVGh, U.v. 27.3.2017 - 22 A 16.40037 - juris Rn. 41). Ein genereller Schutz vor jedem Wertverlust durch Planungen besteht nicht. Gewisse Einbußen sind als Ausdruck der Sozialbindung entschädigungslos hinzunehmen, und zwar selbst dann, wenn die Ursächlichkeit durch einen staatlichen Eingriff unzweifelhaft gegeben ist (BayVGh, U.v. 27.3.2017 - 22 A 16.40037 - juris Rn. 41; U.v. 19.6.2012 - 22 A 11.40018/40019 - juris Rn. 34 m.w.N.). Dies gilt speziell dann, wenn die Planung dem öffentlichen Interesse dient.

## **281**

Dem Vortrag der Kläger im Verfahren 22 A 19.40036, die eine planbedingte Wertminderung ihres Grundstücks in Höhe von 30 - 35% des Verkehrswertes behaupten, den sie auf 150.000 - 200.000 Euro schätzen, mangelt es unabhängig davon an jeglichem diesbezüglichen Beleg. Gleiches gilt für die Rüge einer - nicht bezifferten - Wertminderung der Immobilie im Verfahren 22 A 19.40034 wegen schädlicher Umwelteinwirkungen in Form von Schall, Erschütterungen, fehlender Sicherheitsmaßnahmen bezüglich Entgleisung, Nutzungseinschränkung des Außenwohnbereichs und des Schlafens hinter geschlossenen Fenstern. Mit den Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses haben sich die Kläger nicht auseinandergesetzt.

## **282**

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1, § 159 Satz 1 VwGO i.V.m. § 100 Abs. 1 ZPO, § 159 Satz 2 VwGO. Es entspricht der Billigkeit im Sinn des § 162 Abs. 3 VwGO, auch die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen den unterlegenen Klägern aufzuerlegen, da die Beigeladene Klageabweisungsanträge gestellt und sich damit selbst einem Kostenrisiko ausgesetzt hat (§ 154 Abs. 3 VwGO).

## **283**

Der Ausspruch zur vorläufigen Vollstreckbarkeit ergeht nach § 167 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 VwGO i.V.m. § 708 Nr. 10, § 711 ZPO.

## **284**

Die Revision war nicht zuzulassen, da ein Zulassungsgrund im Sinn von § 132 Abs. 2 VwGO nicht vorliegt.