VGH München, Beschluss v. 02.03.2020 – 22 AS 19.40037

Titel:

Planfeststellung für die Verlängerung einer Straßenbahnlinie

Normenketten:

PBefG § 28, § 29
UmwRG § 4
UVPG § 9
BayVwVfG Art. 73, Art. 74
BauGB § 38
BImSchG § 41
16. BImSchV § 4 Abs. 1 S. 1

Leitsätze:

1. Gem. § 29 Abs. 6 S. 3 PBefG kann ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung einer Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden. Diesen Maßgaben kann ein Antragsteller nicht durch eine Ergänzung der ursprünglichen Begründung nach Ablauf der Begründungsfrist entgehen, selbst wenn durch die Begründungsfrist ein späterer vertiefender Vortrag nicht ausgeschlossen ist.(Rn. 96) (redaktioneller Leitsatz)
2. Gegen die Berücksichtigung der Bauleitplanung als eines von mehreren Kriterien bei der Variantenprüfung ist nichts zu erinnern, zumal eine von der Bauleitplanung freigehaltene Trasse erhebliche Vorteile bei der Realisierung des Vorhabens mit Blick auf Grunderwerb und Baufeldfreimachung haben kann. (Rn. 140) (redaktioneller Leitsatz)
3. Ansprüche auf Erschütterungsschutz beurteilen sich nach § 74 Abs. 2 S. 2 und 3 VwVfG bzw. nach Art. 74 Abs. 2 S. 2 und 3 BayVwVfG. Schutzvorkehrungen sind gem. § 74 Abs. 2 S. 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. (Rn. 148) (redaktioneller Leitsatz)
4. Im Rahmen der Planung eines Neubauvorhabens genügt es, eine erschütterungstechnische Untersuchung vorzunehmen, die mangels exakter Berechenbarkeit zu erwartender Erschütterungen eine gewisse Prognoseunsicherheit in sich trägt und einer späteren Überprüfung durch konkrete Messungen nach Inbetriebnahme einer Eisen- oder Straßenbahn bedarf, auf deren Grundlage die nötigen Abhilfemaßnahmen, hilfsweise Entschädigung, angeordnet werden können. (Rn. 149) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Planfeststellung für eine Straßenbahntrasse nach dem PBefG, Umweltverträglichkeitsprüfung, Anhörungsverfahren, Einwendungsfrist, Hinweis auf Präklusion im Verwaltungsverfahren, überörtliche Bedeutung eines Vorhabens nach § 38 Satz 1 BauGB, Lärmimmissionen, Trassenwahl, Erschütterungsimmissionen, Prognoseunsicherheit

Fundstelle:

BeckRS 2020, 4502

Tenor

I. Der Antrag wird abgelehnt.

II. Die Antragsteller tragen die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen als Gesamtschuldner.

III. Der Streitwert wird auf 7.500 Euro festgesetzt.

Gründe

I.

1
Die Antragsteller begehren die Anordnung der aufschiebenden Wirkung ihrer Klage gegen einen Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Schwaben vom 30. August 2019, mit dem die Verlängerung einer Straßenbahnlinie planfestgestellt wurde.

2
Die Antragsteller sind Miteigentümer des Grundstücks A.-straße … in K. (Fl.-Nr. …). Das Grundstück liegt 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 S. am gleichen Tag eingegangen, beantragte die Beigeladene die Planfeststellung für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 in A1. von der derzeitigen Endhaltestelle im Ortsteil H.-West in Richtung Süden unter Überschreitung der Stadtgrenze A1./K. bis zum Zentralen Omnibusbahnhof der Stadt K. Das Projekt ist Bestandteil des Ausführungsnetzes Straßenbahn im Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Augsburg 2015plus sowie Teilprojekt der Gesamtmaßnahme Mobilitätsdrehscheibe A1.-Hauptbahnhof.

4
Auf entsprechende Bekanntmachungen hin wurden die Planunterlagen in den Städten A1. 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 Antragsteller erhoben mit Schreiben vom 14. April 2018 Einwendungen gegen das Vorhaben.

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 A1. 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 Antragsteller erhoben mit Schreiben vom 3. und 8. 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 Bevollmächtigten der Antragsteller am 12. September 2019 zugestellt.

10
Die Straßenbahntrasse soll nach dem festgestellten Plan unmittelbar neben dem Grundstück der Antragsteller verlaufen, und zwar auf einer bisher von Bebauung freigehaltenen Trasse, die im Bebauungsplan Nr. … der Stadt K. aus dem Jahr 1998 als Trasse für den öffentlichen Nahverkehr ausgewiesen ist. Der Planfeststellungsbeschluss sieht zwischen dem Grundstück der Antragsteller und der Straßenbahntrasse eine 1,20 m hohe Schallschutzwand vor; auf der gegenüberliegenden Seite der Straßenbahntrasse soll eine Schallschutzwand mit einer Höhe von 2,20 m errichtet werden (s. Anlage

7.2.5T der Planunterlagen). Das Grundstück der Antragsteller wird für die Errichtung der Schallschutzwand nicht in Anspruch genommen. Zur Dämpfung von Erschütterungen ist für die Straßenbahntrasse im Bereich des antragstellerischen Grundstücks eine hochelastische Schienenlagerung vorgesehen (s. Anlage 8.3 der Planunterlagen). Diese Planunterlagen haben gemäß der ausdrücklichen Verfügung in Abschnitt A.II. des Planfeststellungsbeschlusses an dessen Feststellungswirkung teil. Nach dem Planfeststellungsbeschluss sind für Anwesen, deren Anwohner nach der Aufnahme des Linienbetriebs mit Straßenbahnen im Neubauabschnitt Erschütterungen durch den Straßenbahnbetrieb wahrnehmen, Erschütterungsmessungen durchzuführen. Bei Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 ist Erschütterungsschutz durch geeignete bauliche Maßnahmen im betroffenen Bereich nachzurüsten, soweit dies technisch möglich und verhältnismäßig ist. Andernfalls sind die von Anhaltswertüberschreitungen Betroffenen durch Geld zu entschädigen (Abschnitt A.V. des Planfeststellungsbeschlusses). Im Fall des Auftretens von Körperschallimmissionen (sekundärer Luftschall) nach der Aufnahme des Linienbetriebs innerhalb von Gebäuden sind Nachweismessungen durchzuführen. Als Anhalt bei der Beurteilung der Zumutbarkeit sekundärer Luftschallimmissionen sind die in Tabelle 1 der 24. BImSchV enthaltenen Innenpegel analog heranzuziehen. Bei Überschreitung der Innenpegel hat der Vorhabenträger die Einhaltung der Innenpegel durch geeignete und verhältnismäßige Maßnahmen sicherzustellen oder den Betroffenen Entschädigung in Geld zu leisten (Abschnitt A.V. des Planfeststellungsbeschlusses).

11
3. Die Antragsteller haben mit Schriftsatz vom 11. Oktober 2019, bei Gericht am gleichen Tag eingegangen, Klage erhoben und einen Antrag gemäß § 80 Abs. 5 VwGO gestellt und begründet; die Begründung wurde mit Schriftsätzen vom 27. November 2019, 2. Dezember 2019 und 10. Dezember 2019 ergänzt.

12
Die Antragsteller beantragen mit ihrer Klage, den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Schwaben vom 30. August 2019 aufzuheben. Hilfsweise beantragen sie festzustellen, dass der Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig ist und nicht vollzogen werden darf. Weiter hilfsweise beantragen sie, den Beklagten zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss um verschiedene Schutzauflagen zu ergänzen, u.a. zum passiven Lärm- und zum Erschütterungsschutz.

13
Die Antragsteller beantragen zudem, die aufschiebende Wirkung ihrer Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss anzuordnen.

14
Sie tragen vor, der Planfeststellungsbeschluss verstoße gegen § 41 BImSchG und die Vorschriften der 16. BImSchV. Ob die Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV überschritten würden, bleibe unklar. Das schalltechnische Gutachten weise schwerwiegende Mängel auf, da es weder dem Stand der Technik entspreche noch von einer fachlich kompetenten Institution nachgeprüft worden sei. Es basiere auf rein empirischen Berechnungsannahmen ohne Testverifikation. Die Immissionswerte entlang der Trasse stießen stets an die erlaubten Grenzwerte, was eine weitere Analyse auf der Grundlage von Messwerten notwendig gemacht hätte. Es bestünden erhebliche Zweifel an der Richtigkeit der Ergebnisse sowie der vorgenommenen Modellierung. Das Gutachten enthalte keine Angaben über die vorgenommenen Sensitivitäts-Analysen, die Korrelation mit ähnlichen, messtechnisch verifizierten Modellen oder analytisch verifizierten Fallbeispielen. Das numerische Rechenverfahren, Rechengenauigkeit sowie Konvergenzkriterien der Lösungen würden nicht angesprochen. Die verwendete Software Soundplan 8.0 sei anhand von exakt definierten Beispielen verifiziert. Sie sei eine Knoten-Modell-Berechnungs-Software, bei der die eingestellten Parameter und Rechen- und Konvergenzkriterien die Absolut-Ergebnisse um mehrere Größenordnungen verschieben könnten. Bei der Anwendung des verwendeten Verfahrens Soundplan 8.0 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. Nach Angaben der Regierung von Schwaben sei das Verfahren vom Landesamt für Umwelt (LfU) durchgeführt worden; es gebe aber keine Beweise dafür. Die Antragsteller machen diverse Ausführungen zu der von ihnen vorgelegten Bedienungsanleitung des Softwareprogramms Soundplan 8.0, das es u.a. ermögliche, eine Berechnung jederzeit bei Erreichen eines Wunschergebnisses zu stoppen. Es sei aber Aufgabe der Regierung von Schwaben und des LfU als Kontrollinstanz gewesen sicherzustellen, dass die von den Antragstellern

aufgezeigten technischen Fehlermöglichkeiten ausgeschlossen seien. Eine solche Kontrolle sei in der Verfahrensakte nicht dokumentiert.

15
Außerdem fehlten im schalltechnischen Gutachten Betrachtungen zur Beschaffenheit der Bahnen und zu ihren verschiedenen Lärmquellen (Schleifen des Stromabnehmers, Öffnen und Schließen der Türen, Rollgeräusch, Anlaufen des Spurkranzes, Kompressor, Fahrgastbelüftung, Motor), zur lokalen und fallangepassten Entstehung des Luftschalls, bei der die Beschaffenheit der Bahnen sowie des Gleisbettes zu beachten seien, sowie zum Körperschall, dessen Stärke von Überträgern und Dämpfern neben dem Gleisbett, auch dem Grundwasser und Abwasserkanälen, abhänge. Auch das erschütterungstechnische Gutachten gehe darauf nicht ein.

16
Die Angaben in der zu der schalltechnischen Untersuchung gehörenden Pegelliste seien nicht korrekt, da der Schallort immer an den Fassaden der Gebäude angegeben sei. Bei Grundstücksteilen, die als Außenwohnbereich genutzt würden, liege der Immissionsort aber nach einer Mitteilung der Obersten Baubehörde im Staatsministerium des Innern vom 25. Juli 2014 (IIB5-4641-002/10) 2 m über der Mitte dieser Flächen. Offensichtlich erlaube das Programm Soundplan 8.0 keine korrekte Ermittlung des Schallortes.

17
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 über die Straßenbahn als Lärmquelle hinaus um den herkömmlichen Verkehr ergänzt, also eine Summenlärmpegelbetrachtung vorgenommen werden. Diesbezüglich seien die in den Antragsunterlagen enthaltenen Spekulationen über Pkw- und Lkw-Verkehrszuwächse in der Nähe des Grundstücks haltlos, da es sich um ein Wohngebiet handele, das vor Verkehrszuwächsen geschützt sei.

18
Das LfU habe Fehler in dem ursprünglichen schalltechnischen Gutachten vom März 2018 entdeckt; daraufhin sei die Pegelliste pauschal um 3 dB reduziert worden. Ein Beweis dafür, dass das LfU selbstständig und überprüfungsfähig einen Beitrag geleistet habe, fehle. Die Berechnungen des LfU und der Vergleich mit den Werten des Schallgutachters seien aus den Planunterlagen nicht zu entnehmen. Das LfU habe de facto keine eigenen Berechnungen vorgenommen; es fehle eine objektive Kontrolle. Die Regierung habe ihre Kontrollaufgaben nicht wahrgenommen.

19
Ein weiterer schwerwiegender Mangel des Gutachtens sei die Anwendung des Schienenbonus bei der Erzeugung der Pegelliste entgegen dem Schreiben der Obersten Baubehörde im Staatsministerium des Innern vom 25. Juli 2014 (IIB5-4641-002/10). Eine Gemeinde könne den sogenannten Schienenbonus ab dem 1. Januar 2015 bei der Bauleitplanung nicht mehr ohne Weiteres berücksichtigen; bei laufenden Verfahren müsse der Wegfall berücksichtigt werden. Deshalb solle bei laufenden Planungen in die gemeindliche Abwägung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB als Beurteilungsmaßstab für den Lärm auch der Pegel eingestellt werden, der sich ohne Anwendung des Schienenbonus ergebe. Diese Vorgaben müssten auch für ein Planfeststellungsverfahren gelten, da es dem Vorhabenträger freigestellt sei, ob er für das Vorhaben ein Bebauungsplanverfahren oder ein Planfeststellungsverfahren einleite. Die Regierung von Schwaben hätte den Planfeststellungsantrag als unvollständig zurückweisen müssen. Der gesetzliche Stichtag für die Anwendung des Schienenbonus sei nicht gewahrt gewesen, weil die Verfahrensunterlagen zum Stichtag unvollständig gewesen seien. Es sei zweifelhaft, ob Informationen aus dem Bebauungsplan in die Berechnung eingegangen seien. In der Pegelliste müssten Werte mit Berücksichtigung des Schienenbonus entsprechend gekennzeichnet werden.

20
Die Darstellung zu den Auswirkungen einer möglichen Taktverdichtung verschweige wesentliche Tatsachen. Bei einer Veränderung des Taktes von 15 Minuten auf 5 Minuten komme es zu einem signifikanten Anstieg der durchschnittlichen Immissionen; es sei mit einer Grenzwertüberschreitung zu

rechnen. Es wäre erforderlich gewesen, die zu erwartende Taktverdichtung im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen, denn es sei im Erörterungstermin am 15. November 2018 bestätigt worden, dass es mittelfristig zu einer Taktverdichtung kommen werde. In der Nichtberücksichtigung der Taktverdichtung im streitgegenständlichen Planfeststellungsverfahren liege ein Verfahrensfehler.

21
Im Übrigen müsse die notwendige Schallschutzmauer auf dem Grünkorridor vor dem Wohngrundstück der Antragsteller auf Grund der Anlieger gebaut werden, weil nicht genügend Platz vorhanden sei.

22
Das Vorhaben verstoße gegen § 34 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4 BauNVO. Dessen Anwendung sei nicht durch § 38 BauGB ausgeschlossen, da Straßenbahnvorhaben nach dem Personenbeförderungsgesetz und nach der gebotenen typisierenden Betrachtungsweise keine Vorhaben von überörtlicher Bedeutung seien. Dies ergebe sich aus § 4 Abs. 1 PBefG. Es handle sich um die Beförderung von Personen im Nachbarschaftsbereich Haunstetten-K.. Dass der Nahverkehr in Verkehrsverbünden organisiert sei, spiele keine Rolle. Die städtebauliche Steuerungsfunktion sei hier nicht durch eine einzelne Gemeinde, sondern separat durch die Städte Augsburg und K. wahrgenommen worden. Dies sei ein Indiz dafür, dass es sich nicht um eine einheitliche überörtliche Planung, sondern um zwei Vorhaben handele, nämlich eine Verlängerung in Haunstetten und eine Verlängerung in K.. Ein überörtliches Interesse hätte die Trasse dann, wenn anliegende Gemeinden wie Bobingen, Mering oder Oberottmarshausen auf die Anbindung K.-Augsburg angewiesen wären; dies sei aber nicht der Fall. Auch gehe es nicht um eine eventuelle überörtliche Bedeutung der von den Vorhaben erschlossenen öffentlichen Einrichtungen wie dem Augsburger Hauptbahnhof.

23
Mangels Anwendbarkeit von § 38 BauGB richte sich die Zulässigkeit des geplanten Vorhabens nach § 34 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4 BauNVO. Zwar setze der Bebauungsplan Nr. … der Stadt K. in dem Grünstreifen, der zwischen der Wohnbebauung verlaufe, eine Verkehrsfläche gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB fest. Diese Festsetzung sei aber unwirksam, weil sie offenkundig gegen das Trennungsgebot des § 50 BImSchG verstoße. Danach müssten bei raumbedeutsamen Planungen die Flächen einander so zugeordnet werden, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete so weit wie möglich vermieden würden. Bei der Festsetzung der Verkehrsfläche habe die Stadt K. die Lärm- und Erschütterungseinwirkungen auf das angrenzende Wohngebiet überhaupt nicht berücksichtigt. Nach § 4 BauNVO seien selbständige Verkehrsanlagen, die nicht der unmittelbaren Erschließung der Baugrundstücke dienten, grundsätzlich unzulässig.

24
Die Antragsteller könnten als klagebefugter Anlieger gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1

UmwRG allein aufgrund einer fehlerhaften Umweltverträglichkeitsprüfung die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses verlangen. Die Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen nach §§ 11, 12 UVPG a.F. basiere auf unvollständigen und nicht nachvollziehbaren Unterlagen, was einen Verfahrensfehler gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 Buchst. b) UmwRG darstelle. Es sei mit Blick auf die Immissionsschutzsituation zu Unrecht die Differenz zwischen Ist- und Sollzustand nicht erfasst worden. Da es beim UVP-Recht um die Umweltvorsorge gehe, könne nicht allein auf die zwingend einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte abgestellt werden.

25
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. Solange die Art. 72 ff. BayVwVfG und die §§ 28 ff. PBefG noch nicht an die UVP-Richtlinie angepasst worden seien, müsse das UVPG Vorrang haben. Weder Art. 73 Abs. 4 und Abs. 8 BayVwVfG noch § 29 PBefG räumten den Betroffenen eine längere Äußerungsfrist als zwei Wochen ein. Den Antragstellern stehe jedoch die Frist des § 21 Abs. 2 UVPG zu, die auch auf bis zu drei Monate verlängerbar sei (§ 21 Abs. 3 UVPG). In Art. 73 Abs. 3a BayVwVfG würden Behörden bezüglich der Äußerungsfrist gegenüber der betroffenen Öffentlichkeit privilegiert.

26
Da eine materielle Präklusion im Klageverfahren gegen EU-Recht verstoße, sei der Wortlaut des Art. 73 Abs. 4 BayVwVfG widersprüchlich. Auch fehle in der Rechtsbehelfsbelehrung:ein Hinweis auf den Entfall

der materiellen Präklusion. Gleiches gelte für den Bekanntmachungstext. Auch sei nicht klar, welche Klagebegründungsfristen gälten, nämlich § 29 Abs. 7 PBefG oder § 6 UmwRG. All dies verstoße gegen den Grundsatz der Rechtssicherheit.

27
Weiter sei das Beteiligungsverfahren fehlerhaft gewesen. Nach den Angaben im Planfeststellungsbeschluss sei die nach Art. 78a BayVwVfG i.V.m. §§ 18 - 22 UVPG notwendige Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 29 Abs. 1a PBefG i.V.m. Art. 73 Abs. 3 - 7 BayVwVfG erfolgt. § 29 Abs. 1a PBefG stehe aber im Widerspruch zu §§ 18 - 22 UVPG.

28
Der Antragsteller habe bei dem Erörterungstermin am 2. Juli 2019, der vom UVPG vorgesehen sei, lediglich eine Stellungnahme zu Protokoll abgeben können. Die Antragsteller hätten bereits im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens Sicherheitsbedenken gegen die Antragsvariante vorgebracht und seien auf die Möglichkeit verwiesen worden, nach Auslegung der Unterlagen Einwendungen zu erheben. Die Regierung von Schwaben habe dann aber im Erörterungstermin vom 15. November 2018 ausgeführt, dass das Verfahren so angelegt sei, dass im Zeitpunkt der Antragstellung Gegenstand nur noch die vom Vorhabenträger ausgewählte Variante gewesen sei. Damit sei die Öffentlichkeitsbeteiligung nicht unionsrechtskonform erfolgt; erforderlich sei eine frühzeitige und effektive Öffentlichkeitsbeteiligung, wenn alle Optionen noch offen seien. Der Fehler habe Einfluss auf die Zulassungsentscheidung gehabt.

29
Zudem verstoße der Planfeststellungsbeschluss gegen das planerische Abwägungsgebot.

30
Die Variantenprüfung sei fehlerhaft gewesen, weil nicht alle ernsthaft in Betracht kommenden Trassenvarianten in die Abwägung eingestellt worden seien. Die Planfeststellungsbehörde habe keine eigenständige Planungsentscheidung getroffen, obwohl sie Trägerin des Planungsermessens sei; sie habe die Bewertung der Beigeladenen 1:1 übernommen. Soweit die Planfeststellungsbehörde ihre Entscheidung damit begründe, dass es sich bei der nicht berücksichtigten Hauptachse Augsburg - K. um ein weiteres eigenständiges Ausbauprojekt handele, gelte dies nur für Augsburg und nicht für K.. Von Einwendern sei auf das Verbot der Schienenparallelverkehre hingewiesen worden. Ein Nebeneinander von zwei Anbindungsmöglichkeiten (gemeint sind wohl die Verlängerung der Linie 2 und der Linie 3) könne daher niemals realisiert werden und stehe in K. auch nicht als Option im Nahverkehrsplan 2015plus zur Verfügung. Im Übrigen begründe die suggerierte Bindung an den Nahverkehrsplan einen Mangel der fachplanerischen Abwägung. Eine Untersuchung der geteerten und vorhandenen Straßen wie der „alten B 17“ oder der K2.-allee solle Vorrang haben. Die „alte B 17“ weise mehrere Vorzüge auf, nämlich befinde sie sich im Ausbauzustand einer Bundesstraße mit genügend Platz für eine eigenständige Straßenbahntrasse, sie liege in größerem Abstand zur angrenzenden Wohnbebauung und verlaufe schnurgerade, was vorteilhaft in Bezug auf Schnelligkeit und Leichtigkeit des Straßenbahnverkehrs sei. Es hätte eine Alternative in Betracht gezogen werden müssen, die den Ausbauzustand einer bestehenden Einfallstraße nach K. zulasten des motorisierten Individualverkehrs reduziert und damit einen Anreiz zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel gesetzt hätte. Die Prüfung der bestehenden Hauptverbindung wäre umso mehr geboten gewesen, als die Vorzugsvariante eine nicht ortsübliche Anlage darstelle.

31
Zwar sei die Vorzugsvariante im Flächennutzungsplan der Stadt K. enthalten, doch sei der Vorhabenträger daran nicht gebunden. Bei geänderter Sachlage könne und müsse der Vorhabenträger dem Flächennutzungsplan widersprechen; dies sei hier aufgrund der Verpflichtung zur gerechten Abwägung erforderlich gewesen. Die suggerierte Bindung an die Bauleitpläne führe dazu, dass die fachplanerische Abwägung fehlerhaft sei. Die Variantenprüfung sei hier von Anfang an nicht ergebnisoffen gewesen, sondern es sei darum gegangen, die Variante 3 zu bestätigen.

32
Die Kriterien, nach denen die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten bewertet worden seien, seien unklar und willkürlich. Es sei nicht dargelegt worden, warum das eine oder andere Kriterium bei der einen Variante mit sehr positiv und bei der anderen mit weniger positiv bewertet worden sei. Es sei nicht ersichtlich, warum das Erfordernis einer 90°-Kurve vom Beklagten und der Beigeladenen als Realisierungshindernis für eine Trasse bezeichnet werde, wohingegen im Wohngebiet technische

Maßnahmen wie Kurveneinschlag und Linienführungen als möglich angesehen würden. Alle untersuchten Varianten führten am Grundstück der Antragsteller vorbei. Es sei unglaubwürdig, dass keine Alternative, wie entlang der Königsallee, in Betracht hätte gezogen werden können. Die Beigeladene habe nicht substantiiert dargelegt, was an den nicht untersuchten Alternativen nicht umsetzbar sei.

33
Zudem bestehe insoweit ein Abwägungsdefizit, als die Betroffenheit der Antragsteller von Erschütterungen nicht mit dem ihnen zukommenden Gewicht eingestellt worden sei; eine fehlerfreie Gewichtung hätte zu einer veränderten Streckenführung führen müssen. Technische Richtlinien (DIN 4150-2) seien nicht berücksichtigt worden, so dass unklar sei, ob die geplante elastische Schienenlagerung zum Ausgleich der Erschütterungen genüge. Es sei unklar, wie die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis kommen könne, dass keine derart massiven Beeinträchtigungen zu befürchten seien, dass das Projekt als solches in Frage gestellt sei, gleichzeitig aber ausführe, dass Erschütterungsmessungen nur bei bestehenden Schienenverkehrswegen und nicht im Vorhinein möglich seien, so dass eine abschließende Entscheidung über notwendige Schutzmaßnahmen erst nach der Betriebsaufnahme möglich sei. Was als Nachrüsten bezeichnet werde, sei technisch ein Neubau der Schienenwege. Der Beklagte und die Beigeladene hätten eingeräumt, dass Schäden entstehen könnten; diese würden womöglich nicht rechtzeitig entdeckt.

34
Entgegen der Behauptung im Erschütterungsgutachten sei bei den Häusern A…str. … bis … mit Sicherheit keine Begutachtung vorgenommen worden, weil im Gutachten die in den Häusern vorhandene Holztreppe fälschlich nicht angegeben sei. Die Begutachtung habe offensichtlich aus Abfotografieren der Anwesen und einer Prognose nach Augenschein bestanden, was völlig unzureichend sei. Die Gleichung zur Berechnung der Erschütterungsgefährdung sei unbekannt. Das angewendete Verfahren sei der Öffentlichkeit und den Einwendern nicht zugänglich. Der vom Beklagten benannte Lehrstuhl der TU München weise keine Expertise für die Wirkung von Schienentrassen oder Schienenfahrzeugen auf die bauliche Umgebung nach. Die Prüfamt-Eigenschaft des Lehrstuhls beziehe sich nur auf eine Akkreditierung für physikalische und elektrische Prüfungen an Eisenbahnschwellen und Schienenbefestigungssystemen. Die Herkunft und das Ansetzen der verschiedenen Faktoren in der Berechnung seien nicht plausibel; die Kriterien seien willkürlich. Nach der Berechnung ergäben sich offensichtlich falsche Gefährdungsgrade für die Grundstücke A.-str. … - …, denn bei Anwendung der Berechnungsformel aus dem Gutachten ergebe sich an den Anwesen A.-str. … und … bei einer Entfernung von der Erschütterungsquelle zwischen 0,5 und 0,6 m ein Gefährdungsgrad 1 (F > 15), bei einer Entfernung von 1,3 - 1,4 m hingegen ein Gefährdungsgrad 2 (F > 9), was offensichtlich falsch sei. Es sei unklar, ob der angesetzte Abstandsfaktor sich auf die Entfernung zur Fassade oder zum Schwerpunkt des Hauses beziehe. Mit welcher Geschwindigkeit die Straßenbahn fahre und welche Masse sie aufweise, sei offenbar nicht relevant.

35
Jedenfalls handele es sich bei der Berechnung in dem erschütterungstechnischen Gutachten nicht um eine sachgemäße Berechnung gemäß der DIN 4150, die in Bezug auf mögliche Schäden an baulichen Anlagen nach DIN 4150-3 und in Bezug auf Menschen in Gebäuden nach DIN 4150-2 zu erfolgen habe. Für Erschütterungen durch Schienenverkehr und Baumaßnahmen gälten bestimmte Anhaltswerte, die bei Baumaßnahmen in drei Stufen unterteilt seien.

36
Körperschallimmissionen seien weder in der schalltechnischen Untersuchung noch im Erschütterungsgutachten berücksichtigt worden. Aufgrund von deren Unvollständigkeit und Fehlerhaftigkeit sei auch die darauf basierende Umweltverträglichkeitsstudie fehlerhaft. Die Bestimmung von sekundärem Luftschall sei in der Richtlinie 800.2501 der DB AG „Körperschall und Erschütterungsschutz“ beschrieben; die Beurteilungspegel würden darüber hinaus über die Einwirkungsdauer (Vorbeifahrzeiten) im Beurteilungszeitraum bestimmt.

37
Weiterhin sei die bauplanungsrechtliche Situation nicht abwägungsfehlerfrei berücksichtigt worden, weil die Festsetzung einer Fläche für den öffentlichen Personennahverkehr dem Gebot der planerischen Konfliktbewältigung nicht genüge. Insbesondere sei § 50 Satz 1 BImSchG nicht beachtet worden. Ein reines Wohngebiet sei nur geringen Verkehrsgeräuschen ausgesetzt. Mit Blick auf die Schallimmissionen müsse ein Abstand von 15 - 20 m eingehalten werden; der Abstand zum Immissionsort auf dem Grundstück der

Antragsteller betrage 16 m. Auch von der geplanten Straßenbahn ausgehende Erschütterungen seien bei der Bauplanung nicht berücksichtigt worden. Die stadteigene Wohnungsbaugesellschaft GWG habe den Zuschnitt der Baugrundstücke so geplant, dass die weniger schutzbedürftigen Garagen und Stellflächen östlich der Reihenhäuser errichtet wurden, während die Wohnhäuser selbst mit den Außenbereichen zu der bisherigen Grünfläche und Plantrasse hin ausgerichtet waren. Daher hätten die Antragsteller ein Vertrauen entwickeln können, dass an ihrem Grundstück vorbei keine Straßenbahntrasse errichtet werden würde. Sie 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.

38
Zudem sei das Recht der Antragsteller auf gesunde Wohnverhältnisse einschließlich der Sicherheit nicht ausreichend berücksichtigt worden. Durch das Kreuzen der Trasse mit viel befahrenen Geh- und Radwegen entstünden viele Gefahren, auch für Schulkinder. Am Straßenverkehr nähmen nicht nur volljährige, für das Führen von Fahrzeugen zugelassene Personen teil. Im Rahmen der Variantenuntersuchung seien Sicherheitsfragen in Bezug auf die nach UVPG definierten Schutzgüter nicht geprüft worden. Bei der Umweltverträglichkeitsprüfung hätte die Anfälligkeit für schwere Unfälle in Bezug auf das Schutzgut Mensch beurteilt werden müssen. Wohnbebauungen seien besonders empfindlich für solche Unfälle und diese schwerwiegender. Unfälle mit betroffenen Fußgängern oder Radfahrern führten in der Regel zum Tod oder im besten Fall zu einer schweren Verletzung. Die Antragsteller seien um die Sicherheit der eigenen Kinder besorgt. Die Straßenbahn solle entlang von Schulwegen mit 50 km/h fahren. Die drei Kinder der Antragsteller müssten keine 50 m von ihrem Grundstück entfernt auf dem Schulweg einen Straßenbahnübergang passieren. Dass es weniger Unfälle durch Straßenbahnen in Wohngebieten als auf regulären Straßen gebe, könne auch daran liegen, dass nur wenige Straßenbahnen durch Wohngebiete führten. Sicherheitsbedenken der Technischen Aufsichtsbehörde hinsichtlich des hochliegenden Rasengleises seien erst im Planfeststellungsbeschluss geäußert worden, ohne dass die betroffene Öffentlichkeit darüber Bescheid gewusst hätte. Dass die Trasse darüber hinaus zum Schutz der Fledermäuse in Teilen unbeleuchtet bleiben müsse, stehe im Widerspruch zu jeglichen Sicherheitsbemühungen. Das Ziel der Planung, durch hohe Geschwindigkeiten kurze Fahrzeiten zu erreichen, zeige, dass die Trassenführung verfehlt sei.

39
Die Einwendungen der Antragsteller richteten sich nicht nur gegen den Betrieb, sondern auch gegen den Bau der Straßenbahnanlage. Dies ergebe sich aus ihren Einwendungen im Verwaltungsverfahren vom 14. April 2018 und 3. Mai 2019.

40
Das Interesse der Antragsteller, vor einer Entscheidung in der Hauptsache von Wirkungen des Planfeststellungsbeschlusses verschont zu bleiben, überwiege das öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses. Den Antragstellern seien auch die bereits während des Baus zu gewärtigenden Wirkungen nicht zuzumuten. Denn mit dem planfestgestellten Vorhaben entstünden unzumutbare Wirkungen auf das Wohnen und die Wohnruhe; die vorgesehene hochelastische Schienenlagerung werde möglicherweise nicht ausreichen, um die Sicherheit der Gebäude und der Wohnruhe zu gewährleisten. Solange die kontrovers diskutierte Problematik des Schienenbonus‘ und des fehlerhaften Rundens von Beurteilungspegeln nicht geklärt sei, dürften die Antragsteller nicht mit zusätzlichen Immissionen belastet werden; vielmehr stehe ihnen ein Schienenmalus zu, der die Beurteilungswerte der schalltechnischen Untersuchung erheblich verändern dürfte. Nachdem die Fördergeber Bund und Freistaat Bayern nicht bereit seien, Mehraufwendungen für einen freiwilligen Verzicht auf den Schienenbonus zu tragen, werde wohl auch keine Bereitschaft für die Finanzierung des Vorhabens bestehen.

41
Mit Schriftsätzen vom 27. November 2019 und vom 10. Dezember 2019 tragen die Antragsteller erstmals vor, das Vorhaben sei nicht in vernünftiger Weise geboten (Planrechtfertigung). Die Beigeladene lasse sich Defizite laut einer Planungsvereinbarung und dem Planfeststellungsantrag vergüten; damit seien die Notwendigkeit und die Wirtschaftlichkeit der Linie 3 ad absurdum geführt. Da die Beigeladene ein eigenständiges Unternehmen sei, handele es sich um den Bau einer gewerblichen Anlage. Die angestrebte Förderung von 83% im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes sei nicht zulässig, da das

Vorhaben nur durch Kostentragung des Betriebskostendefizits zu realisieren sei. Der Nutzen-Kosten-Wert sei definitiv kleiner 1. Es fehlten Angaben der Beigeladenen zu konkreten Umsatz- und Fahrgastzahlen im Busverkehr und zu bisherigen Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität der vorhandenen Verkehrsmittel. K. gelte bereits als mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen, diese seien aber mangels Auslastung in Richtung Augsburg wirtschaftlich defizitär. Durch Bau und Betrieb einer Straßenbahn sei keine Wende im Verhalten der Bevölkerung bei der Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln zu erwarten. Es bestünden Zweifel, ob die erwartete Einsparung an Pkw-Kilometern und CO_2-Emissionen realistisch sei. Es fehle an Belegen für die Notwendigkeit der Maßnahme. Eine umsteigefreie und schnelle Verbindung vom Augsburger Hauptbahnhof zum K.er Zentrum sei schon jetzt gewährleistet. Die Beauftragung der Augsburger Verkehrsgesellschaft mbH als Vorhabenträger sei in Ansehung europarechtlicher Vergabevorschriften fragwürdig, weil die Vorhabensumme eine EUweite Ausschreibung erfordert hätte.

42
Das Wohneigentum der Antragsteller werde massiv entwertet; geschätzt werde eine Wertminderung auf ca. 30 - 35% des Verkehrswertes des Hauses, der derzeit mit 150.000 - 200.000 € beziffert werden könne.

43
4. Der Antragsgegner beantragt, den Antrag abzulehnen.

44
Es könne dahinstehen, ob es sich bei der Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 in Augsburg von Haunstetten 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.

45
Entgegen der Auffassung der Antragsteller würden die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an ihrem Grundstück eingehalten. Dabei komme es nicht darauf an, ob das Vorhaben im beplanten oder unbeplanten Bereich verwirklicht werden solle. Nach § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG habe der sog. Schienenbonus berücksichtigt werden können, da das Planfeststellungsverfahren bereits vor dem 1. Januar 2019 eröffnet worden sei. Das Bundesimmissionsschutzgesetz treffe ausdrücklich auch eine Regelung für Straßenbahnen. Die Werte seien vom angewendeten schalltechnischen Programm SoundPLAN 8.0 entsprechend den gesetzlichen Vorgaben berechnet worden. Sämtliche vom Antragsteller als unberücksichtigt kritisierte Schallquellen wie die nicht im Gutachten explizit genannten Stromabnehmer, separate Getriebegeräusche, Kompressoren usw. seien in der Anlage 2 der 16. BImSchV als unveränderbar festgelegt. Es bestehe daher keine Möglichkeit, über die notwendigen Eingabeparameter hinaus individuelle Modifizierungen oder eine Verifizierung der vorgeschriebenen Methode vorzunehmen.

46
Der Einwand, dass die Pegelliste nicht korrekt sei, weil dort nur die Gebäudefassaden und nicht der Außenwohnbereich dargestellt seien, sei unbegründet. Für den Außenwohnbereich gelte nur der unkritischere Tages-Grenzwert in der Mitte der betroffenen Fläche gemäß Nr. 2.2.10 der Anlage 2 zur 16. BImSchV. Dieser Wert werde bereits am Rand der Straßenbahntrasse, im ungünstigsten Fall in 2-3 m Abstand vom Gleis, und damit bereits außerhalb des Grundstücks eingehalten. Daher habe auf die unübersichtliche Darstellung zusätzlicher Immissionspunkte in der Mitte der Außenwohnbereiche verzichtet werden können.

47
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.

48

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

49
Entgegen der Annahme der Antragsteller sei in der schalltechnischen Untersuchung die Vorbelastung der näheren Umgebung betrachtet worden. Das Ergebnis werde in den Planunterlagen als Differenzpegelkarte der Belastung vor und nach dem Bau der Straßenbahn dargestellt. Die Pegelliste selbst müsse nicht um den Straßenlärm ergänzt werden, da nach Vorgabe der 16. BImSchV nur der zu bauende Verkehrsweg zu berücksichtigen sei. Eine Summenlärmpegelbetrachtung, wie sie in Kapitel 9 der schalltechnischen Untersuchung durchgeführt worden sei, sei nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nur ergänzend vorzunehmen um zu prüfen, ob Pegel in Höhe der Gesundheitsgefährdung zu erwarten seien. Stellvertretend für die Anwesen im Einwirkungsbereich der höher durch Verkehr belasteten A…straße sei das am stärksten lärmbetroffene Gebäude St. U.-Str. … untersucht worden. Bei Einhaltung der Immissionsgrenzwerte sei auch der vom UVPG geforderten Umweltvorsorge Rechnung getragen.

50
Es liege weder ein absoluter noch einen relativer Verfahrensfehler nach § 4 UmwRG vor. Es sei eine Äußerungsfrist von einem Monat nach Auslegung der Unterlagen nach § 21 Abs. 2 UVPG eingeräumt worden, so dass dahinstehen könne, welche Fassung des UVPG einschlägig sei. Anhaltspunkte für die Einräumung einer noch längeren Äußerungsfrist gemäß § 21 Abs. 3 UVPG bestünden nicht; es handele sich um ein eher kleineres Verfahren ohne besonders aufwendige oder komplexe Sachverhalte. Ein Hinweis auf § 7 Abs. 4 UmwRG sei nicht zwingender Inhalt der Rechtsbehelfsbelehrung:.

51
Beide Erörterungstermine seien ordnungsgemäß durchgeführt worden. Es sei die Entscheidung des Antragstellers gewesen, am Erörterungstermin zur Tektur nicht teilzunehmen. Im Übrigen beziehe sich § 9 UVPG a.F. bzw. § 18 UVPG auf die Öffentlichkeitsbeteiligung bezüglich der Umweltauswirkungen und sei daher nicht vollständig deckungsgleich mit Art. 73 Abs. 3 BayVwVfG. Die Durchführung einer frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß Art. 25 Abs. 3 BayVwVfG sei nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde. Die Regierung von Schwaben sei zu Recht davon ausgegangen, dass Gegenstand der Öffentlichkeitsbeteiligung das beantragte Vorhaben sei.

52
Die Regierung von Schwaben habe im Planfeststellungsbeschluss eine ausführliche Variantenabwägung vorgenommen. Der Antragsteller erbringe keinen Beleg für seine Behauptung, dass die „alte B 17“ eine Hauptachse im schienengebundenen öffentlichen Nahverkehr sei. Es sei nicht zu beanstanden, dass die Regierung eine etwaige Verlängerung der Straßenbahnlinie 2 als anderes Projekt eingeordnet habe. Aus dem Nahverkehrsplan 2015plus gehe hervor, dass die planerische Zielsetzung auf die Verlängerung der Linie 3 gerichtet sei. Ob eine etwaige Verlängerung der Linie 2 wegen des Verbots von Parallelverkehr nicht betrieben werden könne, sei eine andere Frage.

53
Hinsichtlich der Rügen bezüglich der Verkehrssicherheit spreche einiges dafür, dass die Antragsteller als einfache Drittbetroffene nicht antragsbefugt seien. Sie legten nicht substantiiert dar, in welcher Hinsicht ihre Verkehrssicherheit konkret gefährdet sei.

54
Die Beurteilung von Erschütterungen sei beim Neubau eines Schienenverkehrswegs problematisch. Anders als beim Lärmschutz existierten keine rechnerischen Prognoseverfahren und keine gesetzlichen Grenzwerte. Ein Simulationsverfahren sei mit großen Unsicherheiten behaftet und sehr aufwendig. Nach den Praxiserfahrungen werde die Erschütterungsempfindlichkeit von Gebäuden durch Ermittlung ihres Gleisabstandes und der Bauweise mit Hilfe einer empirischen Formel erfasst und bewertet, wie es im vorliegenden Erschütterungsgutachten erfolgt und mit der TU München - Lehrstuhl und Prüfamt für Verkehrswegebau - abgestimmt worden sei. Bisher seien bei Verwendung dieser Methode keine Probleme durch schädliche Erschütterungen bekannt geworden. Zusätzlich seien im Planfeststellungsbeschluss Erschütterungsmessungen vor Baubeginn und nach Inbetriebnahme an repräsentativen Gebäuden sowie Messungen nach Aufforderung nach Inbetriebnahme vorgesehen. Soweit danach die Anhaltswerte der DIN

4150-2 überschritten würden, sei Erschütterungsschutz durch geeignete bauliche Maßnahmen nachzurüsten, soweit dies technisch möglich und verhältnismäßig sei. Anderenfalls sei in Geld zu entschädigen. Die Auflage der Nachmessung gelte auch für den sekundären Luftschall. Das Anwesen des Antragstellers sei vom Erschütterungsgutachten mit Gefährdungsgrad III als „gering/keine besonderen Maßnahmen erforderlich“ eingestuft worden. Zudem sei eine hochelastische Schienenlagerung vorgesehen. Das gestufte Vorgehen mit Kontrollmessungen und ggf. nötigen Abhilfemaßnahmen, hilfsweise Entschädigung, sei bei Erschütterungsimmissionen von der Rechtsprechung anerkannt.

55
5. Die Beigeladene beantragt, den Antrag abzulehnen, hilfsweise die aufschiebende Wirkung nur teilweise für die Aufnahme des Linienbetriebs der Straßenbahn anzuordnen und den Antrag im Übrigen abzulehnen. Weiter beantragt sie hilfsweise, das Verfahren nach § 4 Abs. 1b Satz 2 UmwRG bis zur Heilung von eventuellen Verfahrensfehlern auszusetzen.

56
Der Antrag sei unbegründet. Im Rahmen der Interessenabwägung sei zu berücksichtigen, dass die Verletzung von Verfahrensvorschriften und materiellen Rechtsvorschriften nach § 4 Abs. 1b Satz 1 und § 7 Abs. 5 UmwRG nur dann zur Aufhebung der Entscheidung führen könne, wenn sie nicht durch Entscheidungsergänzung oder ergänzendes Verfahren behoben werden könne. Sollten eine Entscheidungsergänzung oder ein ergänzendes Verfahren erforderlich sein, sei angesichts der Bauzeit bis Ende 2021 damit zu rechnen, dass die Heilung bis zur Aufnahme des Straßenbahnbetriebs erfolgt sein werde. Das Interesse der Antragsteller, auch die Durchführung von Bauarbeiten zu verhindern, trete somit hinter dem öffentlichen Interesse am Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs zurück; sie hätten insoweit auch keine Belastungen geltend gemacht. Die aufschiebende Wirkung sei jedenfalls nicht insgesamt anzuordnen, sondern allenfalls im Hinblick auf die Aufnahme des Linienbetriebs der Straßenbahn.

57
Es liege kein Verstoß gegen § 41 Abs. 1 BImSchG vor. Aus § 41 BImSchG könne allenfalls ein Anspruch auf aktiven Lärmschutz folgen, jedoch nicht auf Verlegung der Trasse. Aktive Lärmschutzmaßnahmen hätten die Antragsteller allerdings nicht beantragt.

58
Auf den Bau von Schienenwegen sei nach § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV diese Verordnung anwendbar. Die Lärmprognose sei nach den gesetzlichen Vorgaben erstellt worden.

59
Die Forderung der Antragsteller, es müsse ein zusätzlicher Immissionsort in Bezug auf den Außenwohnbereich mit einbezogen werden, gehe fehl. Unter den Außenwohnbereich fielen nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht ein Hausgarten, sondern nur Terrassen und Balkone. Dass bei einer Grenzwertunterschreitung von 5 dB(A) die zusätzliche Berücksichtigung eines Punktes oberhalb einer Terrasse oder eines Balkons ergänzend zu einem Immissionsort an der Fassade zu einer Grenzwertüberschreitung führen könne, sei nach menschlichem Ermessen ausgeschlossen.

60
Hinsichtlich der Erschütterungen sei richtigzustellen, dass nach der Tektur im Erschütterungsgutachten die Holztreppen in den Anwesen A-str. … - … berücksichtigt worden seien und sich die Begutachtung nicht auf ein Abfotografieren und eine Prognose nach Augenschein beschränkt habe, was sich schon aus den Angaben zur Bauweise und zum Baumaterial ergebe. Auch sei nicht erkennbar, dass die Faktoren für die Berechnung der Gefährdungsgrade willkürlich gewählt worden seien; die Angriffe gegen das Gutachten seien unsubstantiiert. Im Übrigen sehe der Planfeststellungsbeschluss ein geeignetes Schutzkonzept für den Umgang mit betriebsbedingten Erschütterungen vor, das den Anforderungen der Rechtsprechung genüge.

61
Auch potenziell zu erwartende Beeinträchtigungen durch sekundären Luftschall seien in der Abwägung fehlerfrei berücksichtigt worden. Bei der Bewertung von Beeinträchtigungen durch sekundären Luftschall kämen nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die gleichen Grundsätze zur Anwendung

wie bei der Bewertung von Beeinträchtigungen durch Erschütterungen. Dem entspreche das Schutzkonzept des Planfeststellungsbeschlusses.

62
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 Antragsteller auf Sicherheitsbedenken seitens der technischen Aufsichtsbehörde verwiesen, übersähen sie, dass diese den Streckenabschnitt in Haunstetten beträfen.

63
Die Planung verstoße auch nicht gegen bauplanungsrechtliche Vorschriften, insbesondere nicht gegen § 34 Abs. 2 BauGB. Das Planfeststellungsverfahren betreffe ein Vorhaben von überörtlicher Bedeutung i.S.v. § 38 Satz 1 BauGB, so dass sich die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit nicht unmittelbar nach §§ 29 bis 37 BauGB richte. Nach der früheren Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu § 38 Satz 2 BauGB a.F. sei eine Überörtlichkeit regelmäßig angenommen worden, wenn ein Vorhaben das Gebiet zumindest zweier Gemeinden tatsächlich berühre. Nach der jüngeren Rechtsprechung werde im Rahmen einer typisierenden Betrachtungsweise auf einen gemeindeübergreifenden Koordinierungsbedarf abgestellt; dabei bleibe die tatsächliche Betroffenheit der Gebiete von mindestens zwei Gemeinden ein gewichtiges Indiz für die Überörtlichkeit. Das Vorhaben berühre hier die Planungshoheit mehrerer Gemeinden und besitze auch einen gemeindeübergreifenden Koordinierungsbedarf, da es weder die Stadt Augsburg noch die Stadt K. allein umsetzen könnten. Das Vorhaben könne nicht in zwei unabhängige Vorhaben aufgeteilt werden. Durch die Umsetzung werde auch die Entwicklung der Stadt K. als Mittelzentrum i.S.d. Landesentwicklungsplans gefördert.

64
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 S.-weg und K2.-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. Soweit die Antragsteller meinten, ihr Wohnhaus sei falsch geplant worden, sei ein rechtlich erheblicher Fehler des Bebauungsplans nicht dargelegt. Aus der vorgelegten schalltechnischen Stellungnahme vom 20. Mai 1998 ergebe sich vielmehr, dass die Stadt die Problematik des Lärmschutzes gesehen und bei der Abwägung berücksichtigt habe. Aus dem Hinweis auf möglicherweise erforderlichen Lärmschutz ergebe sich, dass die Stadt diese Frage richtigerweise auf das notwendige Planfeststellungsverfahren verwiesen habe. Im Übrigen stelle das Trennungsgebot eine Abwägungsdirektive dar. Selbst im Falle eines Verstoßes des Bebauungsplanes gegen das Trennungsgebot wäre ein solcher hier unbeachtlich geworden, wenn er nicht innerhalb von sieben Jahren nach der Bekanntmachung des Bebauungsplans schriftlich und unter Darlegung der Gründe gerügt worden wäre. Es sei nicht vorgetragen, dass dies hier der Fall sei.

65
Der Variantenprüfung mangele es nicht an einer Prüfung der Verlängerung der Linie 2 nach K. als Alternative. Im Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Augsburg 2015plus sei die Festlegung getroffen worden, dass die Linie 3 und nicht die Linie 2 bis nach 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. Soweit die Antragsteller meinten, der Vorhabenträger dürfe sich nicht im Nahverkehrsplan auf eine bestimmte Linienführung festlegen, würden sie verkennen, dass der Nahverkehrsplan nicht vom Vorhabenträger, sondern von den Aufgabenträgern zu erstellen sei.

66
Dem Vortrag der Antragsteller zur Möglichkeit der Verlängerung der Linie 3 über die „alte B 17“ mangele es an einer Darlegung, wie die von ihnen gewünschte Trasse genau verlaufen solle. Die Antragsteller hätten nicht dargelegt, wie die Straßenbahn von der derzeitigen Endhaltestelle in Haunstetten-West die „alte B 17“ und von dort aus den Zentralen Omnibusbahnhof K. als neue Endhaltestelle erreichen könne. Theoretisch denkbar seien hier nur zwei Ost-West-Verbindungen, nämlich über die Inninger oder die A1. Straße, die jedoch beide mit verschiedenen, im Einzelnen beschriebenen Schwierigkeiten verbunden seien. Gegen die Trassenführung über die I. Straße spreche auch, dass bei Verlängerung der Linie 2 bis zur Stadtgrenze Augsburg/K. dieselbe Trasse verwendet werden müsse, so dass es zu einer Übererschließung komme. Auch würde bei der Trassenführung über die I. Straße das geplante Neubaugebiet Haunstetten-Südwest von der Trasse nicht erschlossen. Daher sei es rechtlich nicht zu beanstanden, dass die Beigeladene diese Möglichkeiten nicht im Rahmen der Variantenuntersuchung habe genauer prüfen lassen.

67
Die Antragsteller könnten sich nicht auf einen nach § 4 Abs. 1 Satz 1 UmwRG beachtlichen Verfahrensfehler berufen. Von den Antragstellern behauptete inhaltliche Mängel der Umweltverträglichkeitsprüfung seien keine Verfahrensfehler. Ein Verstoß gegen die §§ 11, 12 UVPG a.F. liege nicht vor. Die Planfeststellungsbehörde habe gerade eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG a.F. erstellt. In dem Abstellen auf die geltenden Immissionsgrenzwerte liege auch kein Verstoß gegen geltendes Recht.

68
Auch liege kein Verfahrensfehler in Form einer fehlerhaften Information der Öffentlichkeit in Bezug auf das anzuwendende Recht vor. Nach § 74 Abs. 2 Nr. 1 UVPG sei vorliegend die Umweltverträglichkeitsprüfung nach der vor dem 16. Mai 2017 geltenden Fassung des UVPG zu Ende zu führen gewesen, da das Verfahren zur Unterrichtung über voraussichtlich beizubringende Unterlagen in der bis dahin geltenden Fassung des § 5 Abs. 1 UVPG a.F. mit Termin vom 8. März 2016 und damit vor dem 16. Mai 2017 eingeleitet worden sei. Es sei unschädlich, dass die Planfeststellungsbehörde auf S. 38 des Planfeststellungsbeschlusses auf die §§ 18 - 22 UVPG in der aktuellen Fassung verweise. Die Anforderungen seien grundsätzlich deckungsgleich mit denen der alten Fassung und stellten im Zweifelsfall strengere Anforderungen als der bisherige § 9 UVPG a.F. Soweit die Antragsteller 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.

69
Die Bekanntmachung vom 23. Februar 2018 sei zwar mit Blick auf § 21 Abs. 2 UVPG fehlerhaft gewesen, soweit dort ausgeführt worden sei, dass Einwendungen spätestens zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist erhoben werden müssten. Falsch sei wegen § 7 Abs. 4 UmwRG auch der Hinweis gewesen, dass mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhten, ausgeschlossen seien. Diese Mängel seien in ihrer Art und Schwere aber nicht damit vergleichbar, die Umweltverträglichkeitsprüfung oder die Öffentlichkeitsbeteiligung überhaupt nicht durchzuführen. Im Übrigen habe die Planfeststellungsbehörde alle Stellungnahmen, auch die nach Fristablauf eingegangenen, behandelt. Es gelte § 4 Abs. 1a UmwRG i.V.m. § 46 VwVfG. Ein fehlerhafter Hinweis auf die Präklusion in der Bekanntmachung der Tektur vom 8. März 2019 sei ebenso unbeachtlich.

70
Es sei weiter unbeachtlich, dass eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung unterblieben sei. Nach § 4 Abs. 1 UmwRG könne eine Aufhebung von Entscheidungen nur dann verlangt werden, wenn die Vorschriften über die Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 18 UVPG oder nach § 10 BImSchG verletzt seien, nicht aber andere Vorschriften über die Öffentlichkeitsbeteiligung.

71
Die weiteren Ausführungen der Beigeladenen entsprechen im Wesentlichen denjenigen des Antragsgegners.

72
Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Gerichts- und die vorgelegten Behördenakten verwiesen.

II.

73
Der Antrag bleibt ohne Erfolg.

74
Nach § 80a Abs. 3, § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann das Gericht der Hauptsache die aufschiebende Wirkung der Klage des Antragstellers anordnen, der gemäß § 29 Abs. 6 Satz 2 PBefG keine aufschiebende Wirkung zukommt. Das Gericht hat dabei eine eigene Ermessensentscheidung zu treffen, bei der eine Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse des Antragsgegners und der Beigeladenen an der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses auf der einen Seite und dem Interesse des Antragstellers an dessen Aussetzung auf der anderen Seite anzustellen ist. Maßgebend für diese Abwägung sind im Regelfall die Erfolgsaussichten des eingelegten Rechtsbehelfs. Ist der angefochtene Planfeststellungsbeschluss nach der im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes regelmäßig gebotenen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage voraussichtlich rechtmäßig und verletzt den Antragsteller nicht in subjektiven Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO), kann ein schutzwürdiges Interesse des Antragstellers an der Anordnung der aufschiebenden Wirkung seines Rechtsbehelfs in der Regel nicht anerkannt werden. Erweist sich die Klage dagegen als voraussichtlich erfolgreich, ist dem Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung in der Regel stattzugeben. Sofern die Erfolgsaussichten des Hauptsacherechtsbehelfs offen erscheinen, sind die betroffenen Interessen gegeneinander abzuwägen. Der Entscheidung des Gesetzgebers, dass dem Rechtsbehelf keine aufschiebende Wirkung zukommt, ist dabei erhebliches Gewicht beizumessen (vgl. BVerwG, B.v. 14.4.2005 - 4 VR 1005.04 - juris Rn. 11; B.v. 6.3.2014 - 9 VR 1.14 - juris Rn. 7).

75
Für die Überprüfung der Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses gelten hier folgende Maßgaben:

76
Mit Blick auf das Verfahren zum Zustandekommen des Planfeststellungsbeschlusses können sich die Antragsteller nach Maßgabe des § 4 UmwRG auf von ihnen behauptete Verfahrensfehler berufen. In materiell-rechtlicher Hinsicht haben sie als nicht enteignungsbetroffene Dritte (§ 30 PBefG) 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 - NVwZ 2007, 445/447), 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) 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).

77
Im vorliegenden Fall leidet der Planfeststellungsbeschluss nach der im Eilverfahren gebotenen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage nicht an einem zu seiner Aufhebung oder zur Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit führenden Rechtsfehler, auf den sich die Antragsteller berufen könnten, so dass die Klage voraussichtlich keinen Erfolg haben wird. Verfahrensfehler liegen nicht vor (1.). Mit ihren Einwänden zur Planrechtfertigung können die Antragsteller nicht gehört werden (2.). Der Planfeststellungsbeschluss verstößt nicht gegen § 34 Abs. 2 BauGB (3.) und ebenso wenig gegen § 41 BImSchG und die Vorschriften der 16. BImSchV (4.). Auch leidet der Planfeststellungsbeschluss nicht an Abwägungsmängeln in Bezug auf Belange der Antragsteller, die die Entscheidung für die planfestgestellte Trasse als Ganzes in Frage stellen würden (5.). Eine Rechtsbeeinträchtigung bereits durch die Baumaßnahmen ist nicht hinreichend dargelegt (6.).

78
1. Der streitgegenständliche Planfeststellungsbeschluss leidet nicht an Verfahrensfehlern. Eine Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses nach § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 oder Nr. 1 oder nach § 4 Abs. 1a UmwRG jeweils i.V.m. § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 UmwRG kommt daher nicht in Betracht, ebenso wenig die Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit.

79
1.1 Die Rüge der Antragsteller, 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, lässt für sich betrachtet keinen

Verfahrensfehler erkennen. Eine konkrete Verletzung von den Antragstellern zustehenden Verfahrensrechten wird damit nicht geltend gemacht.

80
Gleiches gilt, soweit der Antragsteller eine Fehlerhaftigkeit des Verfahrens zur Beteiligung der Öffentlichkeit darin sieht, dass die Regierung in sich nicht schlüssige Angaben zu den anwendbaren Vorschriften des UVPG und des BayVwVfG gemacht habe. Auch insoweit hat er die Verletzung eines konkreten Verfahrensrechts nicht dargelegt.

81
1.2 Soweit die Regierung mit Bekanntmachung vom 23. März 2018, mit der die Bekanntmachung vom 23. Februar 2018 geändert wurde, eine Frist für die Erhebung von Einwendungen gegen den mit Antrag vom 31. Januar 2018 eingereichten Plan von einem Monat nach dem Ende der Auslegungsfrist festlegte, liegt darin kein Verfahrensfehler, der dem Antrag zum Erfolg verhelfen könnte.

82
Auf das Planfeststellungsverfahren fand hier gemäß § 74 Abs. 2 Nr. 1 UVPG das UVPG in der vor dem 16. Mai 2017 geltenden Fassung (im Folgenden: UVPG a.F.) Anwendung, weil vor diesem Zeitpunkt das Verfahren zur Unterrichtung über voraussichtlich beizubringende Unterlagen in der bis dahin geltenden Fassung des § 5 Abs. 1 UVPG a.F. eingeleitet worden war.

83
Die Beigeladene als Vorhabenträgerin hatte im vorliegenden Verfahren auf die Durchführung einer Vorprüfung zur Umweltverträglichkeit verzichtet, da sie bereits zu Beginn der Planung von der Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsstudie ausgegangen war (vgl. Zuleitungsschreiben zum Antrag der Beigeladenen auf Planfeststellung vom 31.1.2018). Die Regierung von Schwaben als zuständige Planfeststellungsbehörde unterrichtete die Beigeladene als Vorhabenträgerin in einem Termin am 8. März 2016 über Inhalt und Umfang der voraussichtlich beizubringenden Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens (vgl. Zuleitungsschreiben zum Antrag der Beigeladenen auf Planfeststellung vom 31.1.2018). Damit war das Verfahren nach § 5 Abs. 1 UVPG a.F. jedenfalls eingeleitet.

84
Die Frist für die Erhebung von Einwendungen gegen die Planunterlagen richtete sich daher nach § 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG a.F. i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG; sie betrug danach zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist. Die Absätze 1c und 1d des § 9 UVPG in der bis zum 28. Juli 2017 geltenden Fassung des Gesetzes (s. zur darauffolgenden Fassung Gesetz vom 20.7.2017, BGBl. I S. 2808) kamen hier nicht zur Anwendung, da diese vor dem 16. Mai 2017, dem in § 74 Abs. 2 Nr. 1 UVPG vorgesehenen Stichtag, noch nicht in Kraft getreten waren; sie galten erst ab dem 2. Juni 2017 (s. Gesetz vom 29.5.2017, BGBl. I S. 1298). Dass die Regierung von Schwaben insoweit offenbar von der Anwendbarkeit des § 21 Abs. 2 UVPG ausging und daher die Auslegungsfrist durch Änderungsbekanntmachung auf einen Monat festsetzte, begünstigte die Einwendungsführer über das anzuwendende Recht hinaus, belastete sie aber nicht. Ein Verfahrensfehler, der von den Antragstellern erfolgreich gerügt werden könnte, liegt darin nicht.

85
1.3 Entgegen dem Vortrag der Antragsteller waren die Bekanntmachungen zur Auslegung der Planunterlagen nicht deshalb fehlerhaft, weil ein Hinweis auf den Wegfall der materiellen Präklusion gefehlt hätte.

86
In den Bekanntmachungen zur Auslegung der Planunterlagen und zur Tektur war hier nach § 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG a.F. i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 4 BayVwVfG darauf hinzuweisen, dass mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen sind, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen (s. auch § 29 Abs. 4 Satz 2 PBefG zum Ausschluss von Einwendungen, die nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben werden). Diesen Hinweis enthielten die Bekanntmachungen auch. Der gesetzlich vorgesehene Hinweis steht auch nicht in Widerspruch zu dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 15. Oktober 2015 (C-137.14 - juris Rn. 75 ff.), wonach die Präklusion von Einwendungen im gerichtlichen Verfahren mit Art. 11 der Richtlinie 2011/92 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten unvereinbar ist. Die Entscheidung betrifft nicht das verwaltungsbehördliche Verfahren; für dieses gelten weiterhin Art. 73 Abs. 4 Sätze 3 und 4 BayVwVfG (vgl.

Neumann/Külpmann in Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 9. Aufl. 2018, § 73 Rn. 88c, 89). Dass die Präklusionsvorschriften im gerichtlichen Verfahren bei UVPpflichtigen Projekten infolge der zitierten Rechtsprechung des EuGH nicht mehr zur Anwendung kommen (vgl. § 7 Abs. 4 UmwRG), ist davon unabhängig. Ein Hinweis auf § 7 Abs. 4 UmwRG in der Bekanntmachung zur Auslegung von Planunterlagen ist gesetzlich nicht vorgesehen. Auch sonst ist nicht dargelegt und nicht ersichtlich, woraus sich eine Verpflichtung dazu ergeben sollte.

87
1.4 Ein Verfahrensfehler liegt auch nicht darin, dass die ausgelegten Planunterlagen keine Angaben zu einer möglichen Taktverdichtung enthielten. Eine Taktverdichtung war zu keinem Zeitpunkt Gegenstand der Planung und ist daher auch nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Eine Auslegung von Unterlagen hierzu war daher rechtlich nicht geboten, weder im Rahmen der Auslegung der ursprünglichen Planunterlagen noch derjenigen nach der Tektur. Dass mit der ergänzenden schalltechnischen Untersuchung vom 14. Februar 2019 die Lärmbelastung im Fall einer Taktverdichtung berechnet wurde, hatte allein den Grund, dass von einigen Einwendungsführern die Befürchtung geäußert worden war, eine Taktverdichtung würde zu einer erheblichen Verschlechterung der Lärmsituation führen. Dadurch wurde eine Taktverdichtung aber nicht Bestandteil des Verfahrens (s. auch Planfeststellungsbeschluss S. 62).

88
1.5 Mit Blick auf den Erörterungstermin vom 2. Juli 2019 haben die Antragsteller eine Verletzung von Verfahrensvorschriften nicht dargelegt. Ob sie an dem Termin teilnehmen, ist ihre Entscheidung.

89
1.6 Soweit die Antragsteller rügen, dass die Öffentlichkeit nicht in einem Zeitpunkt an der Planung beteiligt worden sei, in dem alle Planungsoptionen noch offen gewesen seien, ist dies so, wie die Antragsteller offenbar meinen, im Planfeststellungsverfahren nicht vorgesehen, auch nicht nach dem UVPG. Dieses bestimmt in der hier anwendbaren Fassung, dass die zuständige Behörde die Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens zu beteiligen hat (§ 9 Abs. 1 Satz 1 UVPG a.F.; ähnlich § 18 Abs. 1 Satz 1 UVPG). Mit dem Vorhaben ist dasjenige Vorhaben gemeint, für das nach § 3 Abs. 1 UVPG a.F. eine UVP-Pflicht besteht (vgl. Hofmann in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand: Juni 2019, § 9 UVPG Rn. 3). Schon daraus ergibt sich, dass sich die Öffentlichkeitsbeteiligung nach dem UVPG als Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens immer nur auf ein bestimmtes, in seiner Planung weitgehend konkretisiertes Vorhaben beziehen kann, wie es auch hier war, nämlich die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 von Augsburg nach K. auf einer bestimmten Trasse. Soweit die Antragsteller sich darauf beziehen, dass eine Öffentlichkeitsbeteiligung stattfinden müsse, wenn „alle Optionen noch offen seien“, ist damit nicht dargelegt, welche Optionen gemeint sind. Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens zur Verlängerung einer Straßenbahntrasse und damit auch der damit verbundenen Öffentlichkeitsbeteiligung kann jedenfalls nicht die dem Planfeststellungsverfahren vorgelagerte allgemeine Frage sein, auf welche Weise der öffentliche Nahverkehr an einem bestimmten Ort am besten gestärkt werden kann.

90
Soweit die Rüge der Antragsteller dahin zu verstehen sein sollte, dass keine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach Art. 25 Abs. 3 BayVwVfG stattgefunden habe, ist ebenfalls 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.).

91
1.7 Auch die Rügen der Antragsteller zum Inhalt der Rechtsbehelfsbelehrung:des Planfeststellungsbeschlusses stellen dessen Rechtmäßigkeit nicht in Frage. Das ergibt sich schon daraus, dass die Rechtsbehelfsbelehrung:nicht Teil des Verwaltungsakts ist, so dass sie diesen auch bei gänzlichem Fehlen oder unzutreffenden Inhalten nicht rechtswidrig macht (vgl. Stelkens in Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 9. Aufl. 2018, § 37 Rn. 163).

92
Im Übrigen ist gesetzlich nicht vorgesehen, dass die Rechtsbehelfsbelehrung:einen Hinweis auf § 7 Abs. 4 UmwRG enthalten müsste. Auch ergeben sich aus den anwendbaren gesetzlichen Regelungen keine Hinweise darauf, dass die Rechtsbehelfsbelehrung:über die Frist zur Einlegung des Rechtsbehelfs hinaus

auch Angaben zur Klagebegründungsfrist enthalten müsste. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist nach § 58 VwGO über die Klagebegründungsfrist nach § 6 UmwRG nicht zu belehren, weil diese - anders als eine Berufungs- oder Revisionsbegründungsfrist - nicht mit der Zustellung der angefochtenen Entscheidung in Gang gesetzt wird, sondern als selbständige Frist ab Klageerhebung läuft (vgl. BVerwG, U.v. 27.11.2018 - 9 A 8.17 - juris Rn. 15).

93
1.8 Schließlich haben die Antragsteller keine sonstigen Mängel der Umweltverträglichkeitsprüfung, insbesondere nicht der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG a.F.) oder ihrer Bewertung (§ 12 UVPG a.F.) dargetan, die einen Verfahrensfehler nach § 4 Abs. 1 oder Abs. 1a jeweils i.V.m. Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 UmwRG darstellen würden.

94
Soweit die Antragsteller eine unzutreffende Ermittlung von Lärmimmissionen (Vorbelastung) im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung rügen, handelt es sich um allein dem materiellen Recht zuzuordnende Fragestellungen, die von § 4 UmwRG nicht erfasst werden. Nicht zum Verfahren im Sinne des § 4 UmwRG gehört nämlich nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts der durch materiell-rechtliche Vorgaben gesteuerte Prozess der Willens- und Entscheidungsbildung, der sich - namentlich im Fachplanungsrecht - regelmäßig auf der Grundlage von Fachgutachten vollzieht (BVerwG, U.v. 28.11.2017 - 7 A 17.12 - juris Rn. 29). Mit der Behauptung, die Umweltverträglichkeitsprüfung basiere auf unvollständigen Unterlagen, ist ebenfalls kein Verfahrensfehler dargelegt.

95
2. Mit ihren erstmals im Schriftsatz vom 27. November 2019 erhobenen Rügen zur Planrechtfertigung können die Antragsteller nicht gehört werden.

96
Gemäß § 29 Abs. 6 Satz 3 PBefG kann ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung einer Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden. Dem Antragsteller wird eine Darlegungslast hinsichtlich der Gründe auferlegt, aus denen nach seiner Auffassung unter Abweichung von dem in § 29 Abs. 6 Satz 2 PBefG normierten Ausschluss der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage die aufschiebende Wirkung seiner Klage anzuordnen ist; die Darlegungslast ist mit einer Ausschlussfrist verknüpft (vgl. BayVGH, B.v. 25.3.2009 - 22 AS 08.40042 - juris Rn. 8; BVerwG, B.v. 18.11.1996 - 11 VR 2/96 - juris Rn. 11 zum wortgleichen § 20 Abs. 5 Satz 2 AEG a.F.). Mit Blick auf das gesetzgeberische Ziel, dem Gericht eine zügige Entscheidungsfindung über im Anschluss an eine Planfeststellung anhängig werdende Aussetzungsverfahren zu ermöglichen (BVerwG, B.v. 18.11.1996 - 11 VR 2/96 - juris Rn. 11), muss von einem Antragsteller erwartet werden, dass er innerhalb der gesetzlichen Begründungsfrist alle ihm bekannten Angriffe gegen die streitgegenständliche Entscheidung vorbringt. Nur insoweit als dem Betroffenen nach seinem Kenntnisstand ein bestimmter Vortrag nicht möglich ist, findet die Substantiierungspflicht im Hinblick auf das Gebot der Effektivität des Rechtsschutzes gemäß Art. 19 Abs. 4 Satz 1 GG ihre Grenze (vgl. BayVGH, B.v. 25.3.2009 - 22 AS 08.40042 - juris Rn. 10). Diesen Maßgaben kann ein Antragsteller nicht durch eine Ergänzung der ursprünglichen Begründung nach Ablauf der Begründungsfrist entgehen, selbst wenn durch die Begründungsfrist ein späterer vertiefender Vortrag nicht ausgeschlossen ist (vgl. BayVGH, B.v. 25.3.2009 - 22 AS 08.40042 - juris Rn. 10).

97
Nachdem Fragen der Planrechtfertigung in der fristgerecht eingegangenen Antragsbegründung mit Schriftsatz vom 11. Oktober 2019 in keiner Weise erwähnt wurden, können diese Gesichtspunkte im Verfahren keine Berücksichtigung finden. Soweit die Antragsteller im Verwaltungsverfahren Einwendungen gegen die Planrechtfertigung erhoben haben sollten, entbindet sie dies nicht von der Darlegungslast des § 29 Abs. 6 Satz 3 PBefG.

98
3. Der Planfeststellungsbeschluss verstößt entgegen dem Vortrag der Antragsteller nicht gegen § 34 Abs. 2 BauGB i.V.m. den Vorschriften der Baunutzungsverordnung. § 34 Abs. 2 BauGB ist hier gemäß § 38 Satz 1 BauGB nicht anwendbar, da es sich bei dem planfestgestellten Vorhaben um ein Vorhaben von überörtlicher Bedeutung handelt.

99
3.1 Nach der älteren Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu § 38 Satz 2 BauGB a.F., der auf die Überörtlichkeit der Planung abstellte, war in den Fällen, in denen ein Vorhaben das Gebiet von mindestens zwei Gemeinden tatsächlich berührte, regelmäßig auf die Überörtlichkeit der Planung zu schließen; die Heranziehung anderer Indizien war jedoch nicht ausgeschlossen (BVerwG, U.v. 4.5.1988 - 4 C 22.87 - juris Rn. 16). Nach der Neufassung des § 38 BauGB durch Gesetz vom 18. August 1997 (BGBl. I S. 2081), wonach es nunmehr auf die überörtliche Bedeutung des Vorhabens ankommt, stellt das Bundesverwaltungsgericht auf überörtliche Bezüge des Vorhabens ab, die es beim Bau von Betriebsanlagen der Eisenbahn oder bei der Einbettung in ein überregionales Eisenbahn-Funknetz bejaht hat (BVerwG, B.v. 31.7.2000 - 11 VR 5.00 - juris Rn. 6; B.v. 31.10.2000 - 11 VR 12.00 - juris Rn. 8 f.). In einer neueren Entscheidung werden überörtliche Bezüge darin gesehen, dass das Vorhaben einen gemeindeübergreifenden Koordinierungsbedarf hervorruft, der auch in einer Einbettung in ein übergreifendes Planungsprojekt liegen kann, insbesondere bei weiträumigen Infrastrukturvorhaben. Entsprechendes soll gelten, wenn ein örtlich radiziertes Vorhaben sich in übergreifende raumbezogene Vorgaben einpassen muss, etwa wenn für das Vorhaben ein Raumordnungsverfahren durchzuführen ist. Es ist danach jedoch nicht Voraussetzung der überörtlichen Bedeutung, dass das Vorhaben als solches das Gebiet von mindestens zwei Gemeinden berührt (BVerwG, U.v. 30.3.2017 - 7 C 17.15 - juris Rn. 37). In der Kommentarliteratur zu § 38 BauGB wird im Wege einer typisierenden Betrachtungsweise für die überörtliche Bedeutung darauf abgestellt, ob ein bundesrechtliches Fachgesetz für die Vorhaben seines Geltungsbereiches eine eigene Planfeststellungsnotwendigkeit losgelöst von der kommunalen Bauleitplanung begründet (Runkel in Ernst/Zinkahn/Bielen-berg/Krautzberger, BauGB, Stand Mai 2019, § 38 Rn. 33; Kraft in Spannowsky/ Uechtritz BeckOK BauGB, Stand 1.2.2019, § 38 Rn. 14).

100
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 dienten und nur das Gebiet einer Gemeinde berührten (VGH BW, U.v. 15.10.2004 - 5 S 2586.03 - juris Rn. 42; U.v. 11.5.2016 - 5 S 1443.14 - juris Rn. 69; ähnlich Runkel in Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand Mai 2019, § 38 Rn. 37, 152). Dies wird auch damit begründet, dass Straßenbahnen definitionsgemäß Schienenbahnen seien, die ausschließlich oder überwiegend der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dienten (§ 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 Verkehrsverbünden organisiert sei (VGH BW, U.v. 11.5.2016 - 5 S 1443.14 - juris Rn. 69).

101
3.2 Bei dem vorliegenden Straßenbahnvorhaben stehen unter Berücksichtigung der vorgenannten Maßgaben der Rechtsprechung die überörtlichen Bezüge derart im Vordergrund, dass die Reduzierung auf eine nur örtliche Bedeutung nicht sachgerecht erschiene.

102
Das Vorhaben zielt gerade darauf ab, K. als größte Nachbarstadt von Augsburg an das Straßenbahnnetz der Stadt Augsburg anzubinden. Es berührt damit das Gebiet von zwei Gemeinden und verbindet diese miteinander. Insbesondere soll für die Einwohner der Stadt K. eine umsteigefreie Verbindung zum Augsburger Hauptbahnhof und zum zentralen ÖPNV-Knotenpunkt K1.-platz in der Augsburger Innenstadt sowie zur Universität, zur Hochschule, zu den Schulen am Alten Postweg, dem Innovationspark und dem DB-Haltepunkt „H. Straße“ geschaffen werden. Für die Einwohner von Augsburg, insbesondere die Bewohner der südlichen Stadtteile nahe der Stadtgrenze zu 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 Augsburg und K. zu erleichtern. Für die Planung der Strecke bestand auch ein gemeindeübergreifender Koordinierungsbedarf; es handelt sich entgegen der Auffassung des Antragstellers gerade nicht um zwei getrennte Projekte der Städte Augsburg und K.. Durch die Überschreitung der Stadtgrenzen unterscheidet sich das Vorhaben auch von den beiden vom VGH Baden-Württemberg entschiedenen Fällen. Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens, auf die die Antragsteller unter Bezugnahme auf die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 30.3.2017 - 7 C 17.15 rekurrieren, ist keine zwingende Voraussetzung für die Annahme überörtlicher Bezüge.

103
Die gesetzlichen Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes stehen der Annahme der Überörtlichkeit eines Straßenbahnbauvorhabens wie dem vorliegenden nicht entgegen. Schon nach der Definition der Straßenbahnen in § 4 Abs. 1 PBefG müssen diese nicht ausschließlich der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dienen; es genügt, wenn dies überwiegend der Fall ist. § 8 Abs. 1 Satz 1 PBefG macht zudem deutlich, dass öffentlicher Personennahverkehr im Sinne des Gesetzes, zu dem die Beförderung von Personen mit Straßenbahnen gehört, auch zur Befriedigung von Regionalverkehr dient, der nach § 8 Abs. 1 Satz 2 PBefG im Zweifel vorliegt, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt. Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt. Die Länge der Neubaustrecke beträgt 4,6 km, die Gesamtlänge der Strecke deutlich unter 50 km. Die Fahrzeit zwischen A1.-K1.-platz und K. Zentrum soll eine halbe Stunde und diejenige von Haunstetten-West nach K. Zentrum 12 Minuten betragen.

104
Daher ist hier von der überörtlichen Bedeutung des Vorhabens im Sinne des § 38 Satz 1 BauGB auszugehen. Dabei ist ohne Bedeutung, dass die Planfeststellung grundsätzlich nach § 28 Abs. 3 PBefG durch einen Bebauungsplan ersetzt werden kann. Die Voraussetzungen des § 28 Abs. 3 PBefG liegen hier nicht vor, weil der für das betroffene Wohngebiet geltende Bebauungsplan Nr. … keine Betriebsanlagen für Straßenbahnen ausweist, sondern nur eine Trasse für den öffentlichen Nahverkehr. Im konkreten Fall war daher gemäß § 28 Abs. 1 PBefG ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen, bei dem der Vorrang der Fachplanung nach § 38 Satz 1 BauGB zur Anwendung kam. Dies wäre auch dann zwingend erforderlich gewesen, wenn der Bebauungsplan Nr. … oder einzelne seiner Festsetzungen - wie der Antragsteller meint - unwirksam wären. Auf eine zeitliche Komponente im Sinne eines schon langen Bestehens der Planungshoheit der Gemeinde kommt es hier nicht an. Die §§ 29 bis 37 BauGB sind demzufolge auf das Vorhaben nicht anzuwenden. Der Vortrag des Antragstellers zur Wirksamkeit des Bebauungsplans Nr. … der Stadt K. ist insoweit nicht entscheidungserheblich.

105
4. Nach der im Eilverfahren allein möglichen und gebotenen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage leiden die Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses zum Schutz gegen von dem Betrieb der Straßenbahn ausgehenden Lärm nicht an Rechtsfehlern, die Anlass zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses geben würden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der von den Antragstellern als verletzt gerügte § 41 BImSchG grundsätzlich nur einen Anspruch auf (aktive) Lärmschutzmaßnahmen begründet; zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses kann ein Verstoß gegen die Vorschrift oder gegen Vorschriften der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) nur führen, wenn die Ausgewogenheit der Planungsentscheidung als solcher in Frage gestellt wird oder aus anderen Gründen kein ausreichender Rechtsschutz durch eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren erreicht werden kann (stRspr; vgl. BVerwG, U.v. 23.11.2005 - 9 A 28.04 - juris Rn. 17; U.v. 3.3.2011 - 9 A 8.10 - juris Rn. 59; BayVGH, B.v. 27.8.2015 - 22 AS 15.40024 u.a. - juris Rn. 26). Der Vortrag der Antragsteller lässt nicht erkennen, dass der Planfeststellungsbehörde bei der Prüfung und Beurteilung der Lärmimmissionen entsprechend weitreichende Fehler unterlaufen wären. Daher kommt insoweit auch die Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage nicht in Betracht.

106
Das von den Antragstellern mit ihrer Klage zudem verfolgte Rechtsschutzziel, den Beklagten zu verpflichten, über den Planfeststellungsbeschluss hinaus weitergehende Auflagen zum passiven Lärmschutz zu erlassen, kann im einstweiligen Rechtsschutz mit dem Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage nach § 80a Abs. 3, § 80 Abs. 5 VwGO nicht erreicht werden; insoweit müsste ein Antrag nach § 123 VwGO gestellt werden (vgl. BayVGH, B.v. 27.8.2015 - 22 AS 15.40024 u.a. - juris Rn. 26), an dem es hier fehlt.

107
4.1 Auf das vorliegende Vorhaben findet, soweit es um Lärmimmissionen geht, § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV Anwendung, da das Vorhaben den Bau von Schienenwegen für eine Straßenbahn zum Gegenstand hat (vgl. § 41 Abs. 1, § 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG, § 1 Abs. 1 16. BImSchV). Die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen ergeben sich

aus § 2 Abs. 1 16. BImSchV; nach dessen Nr. 2 ist sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel in reinen und allgemeinen Wohngebieten tagsüber 59 dB(A) und nachts 49 dB(A) nicht überschreitet.

108
4.2 Soweit die Antragsteller die Richtigkeit der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung unter Hinweis darauf bezweifeln, 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 fehle, führen diese Einwände nicht zum Erfolg. Die Antragsteller haben mit diesem allgemeinen Vortrag nicht dargelegt, dass die schalltechnische Untersuchung nicht den Vorgaben der Anlage 2 der 16. BImSchV entspricht. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass nach dieser Vorschrift Beurteilungspegel für Schienenwege durch Berechnung, nicht aber durch Messung zu ermitteln sind. Ins Leere geht auch der Einwand, es fehlten im schalltechnischen Gutachten Betrachtungen zur lokalen und fallangepassten Entstehung des Luftschalls. Damit ist nicht dargelegt, dass die Beurteilungspegel des (primären) Luftschalls, also des Verkehrsgeräusches, nicht entsprechend der Anlage 2 der 16. BImSchV ermittelt worden seien.

109
Soweit die Antragsteller 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. in der schalltechnischen Untersuchung verwendet wurden (schalltechnische Untersuchung S. 15), ohne dass in dem Gutachten 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 Antragsteller im Verwaltungsverfahren ausgeführt, dass den Bebauungs- und Flächennutzungsplänen die Gebietskategorien entnommen worden seien, die für die Immissionsgrenzwerte in den Pegellisten maßgeblich seien. Nachdem die Antragsteller sich damit nicht auseinandersetzen und nicht konkret benennen, welche Information fehlerhaft nicht in die schalltechnische Untersuchung eingegangen sei, mangelt es an ihrem Vortrag an der notwendigen Substantiierung.

110
Der Rüge einer mangelnden Überprüfung durch eine „fachlich kompetente“ Institution ist entgegenzuhalten, dass das Gesetz die vollständige Überprüfung eines Lärmgutachtens durch eine gesondert bestehende „fachlich kompetente“ Stelle im Planfeststellungsverfahren nicht vorsieht. Dass die Planfeststellungsbehörde fachlich außer Stande gewesen wäre, das Gutachten unter Berücksichtigung etwaiger erhobener Einwände zu überprüfen, oder dass Anlass für eine externe Überprüfung bestanden hätte, ist weder dargelegt noch ersichtlich.

111
4.3 Soweit die Antragsteller rügen, es fehlten in dem schalltechnischen Gutachten Betrachtungen zur Beschaffenheit der Bahnen und ihren Lärmquellen, haben sie auch insoweit nicht dargelegt, dass die verschiedenen beim Betrieb einer Straßenbahn entstehenden Schallemissionen nicht entsprechend den Anforderungen der Anlage 2 zur 16. BImSchV in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt worden seien. 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. Nach der im Eilverfahren allein möglichen summarischen Prüfung der Sachlage bestehen unter diesem Gesichtspunkt keine Bedenken gegen den Planfeststellungsbeschluss. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass es nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts rechtlich nicht erforderlich ist, 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.

112
4.4 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 Antragsteller äußern hier nur Zweifel an den errechneten Beurteilungspegeln, ohne diese im Einzelnen zu begründen. Sie fordern gleichwohl eine Kontrolle des Gutachtens durch die Regierung von Schwaben und das LfU. Entgegen den Anforderungen der oben unter Ziffer II.4.3 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 ist im Planfeststellungsverfahren nicht vorgesehen (s.o. Ziffer II.4.2).

113
4.5 Der Vortrag, der Immissionsort sei nicht korrekt ermittelt worden, weil dieser nach dem Schallgutachten immer an der Fassade liege und nicht auch der Schallpegel in 2 m Höhe über der Mitte der Außenwohnbereichsfläche berechnet worden sei, führt ebenfalls nicht zum Erfolg. Es trifft zwar zu, dass die schalltechnische Untersuchung nur Beurteilungspegel in Bezug auf Immissionsorte an der Fassade des Wohnhauses der Antragsteller angibt (s. Lageplan zum Schallschutz mit Immissionsorten, Anlage 7.2.5T der Planunterlagen sowie die Pegelliste, Anlage 7.3T der Planunterlagen) und dass bei der Berechnung eines Beurteilungspegels für einen Außenwohnbereich auf die Mitte der genutzten Fläche in einer Höhe von 2 m abzustellen ist (Ziffer 2.2.10 der Anlage 2 der 16. BImSchV). Die Beigeladene hat in ihrer Stellungnahme zu den Einwendungen der Antragsteller im Verwaltungsverfahren aber ausgeführt, dass in größeren Höhen höhere Beurteilungspegel zu erwarten seien. Da an dem Fassadenpunkt C (an der der Trasse zugeneigten Seite des Hauses der Antragsteller) ein Beurteilungspegel von unter 55 dB(A) tagsüber errechnet worden sei, sei an dem niedriger gelegenen Berechnungspunkt in 2 m Höhe über der Außenbereichsfläche eine noch deutlichere Unterschreitung der Immissionsgrenzwerte zu erwarten. Dies erscheint nachvollziehbar, nachdem nach der Pegelliste für das zweite Obergeschoss des Gebäudes unter Berücksichtigung des freiwilligen Schallschutzes tagsüber ein Beurteilungspegel von 47 dB(A) (aufgerundet gemäß der 16. BImSchV) errechnet wurde. Für den Nachtzeitraum ist zu berücksichtigen, dass die niedrigeren Immissionsgrenzwerte, die dem Schutz des Nachtschlafes dienen, im Außenwohnbereich nach § 2 Abs. 3 16. BImSchV keine Anwendung finden (vgl. BVerwG, U.v. 13.5.2009 - 9 A 72.07 - juris Rn. 68). Im Übrigen ist sogar davon auszugehen, dass der Grenzwert von 49 dB(A) 2 m über dem Außenwohnbereich eingehalten wird, da an der Fassade des Hauses auf der der Trasse zugewandten Seite nachts für das zweite Obergeschoss unter Berücksichtigung des freiwilligen Schallschutzes ein Wert von 44 dB(A) berechnet wurde. Die Antragsteller haben vor diesem Hintergrund nicht substantiiert dargelegt, inwieweit die Vorgehensweise des Schallgutachtens bei der Bestimmung der Immissionsorte sie in ihren Rechten beeinträchtigt. Die Behauptung, das Programm Soundplan 8.0 erlaube offensichtlich keine korrekte Ermittlung des Schallortes, ist nicht belegt.

114
4.6 Entgegen dem Vortrag der Antragsteller 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.).

115
Zur Kontrolle, ob infolge des Straßenbahnbetriebslärms 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 gevas humberg und partner zugrunde liegen. Das Ergebnis dieser Summenpegelbetrachtung wurde in den Differenzpegelkarten (Anlagen 7.2.6 und 7.2.7 der Planunterlagen) dargestellt. Anhaltspunkte dafür, dass am Grundstück der Antragsteller die kritischen Werte von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts erreicht oder überschritten werden, haben die Antragsteller nicht dargelegt und sind auch nicht ersichtlich, nachdem dies auch bei dem am stärksten lärmbetroffenen Gebäude in der Umgebung des antragstellerischen Grundstückes St. U.-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 Antragsteller durch diese Form der Darstellung belastet sein sollten. Dies gilt auch in Bezug auf die zur Erstellung der Differenzpegelkarten verwendeten Verkehrsdaten, soweit die Antragsteller darin einen aus ihrer Sicht unzutreffenden Zuwachs des Pkw- und Lkw-Verkehrs gegenüber dem Jetzt-Zustand erkennen sollten.

116
4.7 Weiterhin bestehen keine Bedenken gegen die Beurteilung der Lärmimmissionen, soweit die schalltechnische Untersuchung im Lauf des Verfahrens aufgrund von Hinweisen des LfU als einem angehörten 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 Antragsteller in der Sache nicht entgegengetreten.

117
4.8 Die Planfeststellungsbehörde hat zu Recht bei der Beurteilung der Lärmimmissionen nach der 16. BImSchV den sogenannten Schienenbonus angewendet.

118
Der Beurteilungspegel für Schienenwege ist gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 16. BImSchV nach Anlage 2 der 16. BImSchV zu berechnen. Nach deren Nr. 8.3 i.V.m. Nr. 2.2.18 wird bei Schienenwegen zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung des Schienenverkehrslärms gegenüber dem Straßenverkehr einen Pegelkorrektur von - 5 dB(A) vorgenommen. Nach § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG ist dieser Abschlag zwar für Schienenbahnen, die - wie hier - ausschließlich der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen unterliegen, ab dem 1. Januar 2019 nicht mehr anzuwenden, soweit zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekannt gemacht wurde. Da hier das Planfeststellungsverfahren mit Antragstellung am 31. Januar 2018 eröffnet wurde und die Auslegung der ursprünglichen Planunterlagen mit Bekanntmachungen vom 23. Februar 2018 bekannt gemacht wurde, findet der Abschlag auf das streitgegenständliche Vorhaben aber Anwendung. Dem steht es entgegen dem Vortrag der Antragsteller auch nicht entgegen, soweit die (damalige) Oberste Baubehörde im Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr den Gemeinden mit einem Schreiben vom 25. Juli 2014 (IIB5-4641-002/10) empfohlen haben sollte, ab einem bestimmten Zeitpunkt in die gemeindliche Abwägung bei der Bauleitplanung als Beurteilungsmaßstab für den Lärm auch den Pegel einzustellen, der sich ohne Anwendung des Schienenbonus ergäbe. Solche Empfehlungen des zuständigen Ministeriums für die Bauleitplanung haben keine Auswirkungen auf die im Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz anzuwendenden rechtlichen Vorgaben, die sich ausschließlich aus § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV ergeben. Dies gilt ungeachtet dessen, dass gemäß § 28 Abs. 3 PBefG

die Planfeststellung nach § 28 Abs. 1 PBefG durch einen Bebauungsplan nach § 9 BauGB ersetzt werden kann, sofern darin Betriebsanlagen für Straßenbahnen ausgewiesen sind. Die rechtlichen Anforderungen an einen Planfeststellungsbeschluss nach § 28 Abs. 1 PBefG werden durch die Regelung des § 28 Abs. 3 PBefG nicht modifiziert. Es liegt auch kein Anwendungsfall des § 28 Abs. 3 PBefG vor, weil ein Bebauungsplan, der in diesem Sinne die Planfeststellung ersetzen könnte, hier nicht existiert. Daher erübrigt sich auch die Frage, an welche rechtlichen Vorgaben hinsichtlich des Schienenbonus ein solcher Bebauungsplan gebunden wäre.

119
Die Behauptung der Antragsteller, der gesetzliche Stichtag für die Anwendung des Schienenbonus (1.1.2019) sei nicht gewahrt worden, weil die Verfahrensunterlagen zu diesem Zeitpunkt unvollständig gewesen sein, führt nicht zum Erfolg. Sie sehen eine Unvollständigkeit wohl darin, dass in der schalltechnischen Untersuchung Angaben zur Verwendung der Informationen aus den Bebauungsplänen fehlten. Eine daraus folgende Fehlerhaftigkeit der schalltechnischen Untersuchung wurde schon oben verneint (s.o. Ziffer II.4.2). Dafür, dass die Planunterlagen am 1. Januar 2019 in der Weise unvollständig gewesen wären, dass nicht von der Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens im Sinne von § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG auszugehen wäre, gibt es keinerlei Anhaltspunkte.

120
Es ist im Übrigen nichts dafür ersichtlich, dass die Beurteilungspegel in der Pegelliste wegen der Berücksichtigung des Schienenbonus besonders gekennzeichnet werden müssten.

121
4.9 Der Einwand der Antragsteller zur Taktnachverdichtung führt ebenfalls nicht zum Erfolg ihres Antrags. Wie schon unter Ziffer II.1.4 ausgeführt, ist eine Taktverdichtung nicht Gegenstand der Planung und des Planfeststellungsbeschlusses und daher auch nicht Streitgegenstand des vorliegenden gerichtlichen Verfahrens. Dass das dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegende Taktschema der Straßenbahn auf der streitgegenständlichen Verlängerungsstrecke nicht einer realistischen Prognose der Streckennutzung im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses entsprechen würde, haben die Antragsteller nicht dargelegt. Es ist auch nicht ersichtlich, dass sich die Absicht einer - wenngleich im Verfahren diskutierten - möglichen Taktverdichtung bereits derart konkretisiert hätte, dass diese zum Gegenstand des streitgegenständlichen Planfeststellungsverfahrens hätte gemacht werden müssen. Die Ausgewogenheit der Planung insgesamt wird dadurch, dass eine Taktverdichtung theoretisch möglich wäre, nicht in Frage gestellt, zumal sich aus der ergänzenden schalltechnischen Untersuchung vom 14. Februar 2019 ergibt, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV auch im Fall einer Taktverdichtung eingehalten würden.

122
4.10 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.5.8).

123
4.11 Soweit die Antragsteller schließlich rügen, es sei nicht genug Platz für die Schallschutzwände vorhanden, so dass diese auf dem Grund von Anliegern gebaut werden müssten, betrifft dies ausweislich der Planunterlagen (Grunderwerbsverzeichnis, Anlage 5.1T der Planunterlagen und Grunderwerbsplan im Bereich des Grundstücks der Antragsteller, Anlage 5.2.12T der Planunterlagen) nicht ihr Grundstück. Diesen Gesichtspunkt können sie daher nicht geltend machen.

124
5. Schließlich liegt ein Verstoß gegen das planerische Abwägungsgebot, der zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder zur Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit führen müsste, nach der im Eilverfahren gebotenen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage insbesondere im Hinblick auf die Trassenwahl nicht vor.

125
5.1 Nach § 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Nach ständiger Rechtsprechung gehört zur Sammlung des Abwägungsmaterials auch die

Ermittlung etwaiger Planungsalternativen einschließlich der „Null-Variante“ (vgl. BayVGH, U.v. 27.11.2012 - 22 A 09.40034 - juris Rn. 29).

126
Bei der Prüfung der einzelnen Alternativen ist die Planfeststellungsbehörde zu einem gestuften Vorgehen berechtigt, indem sie nach einer Art Grobanalyse bereits in einem frühen Planungsstadium solche Planungsalternativen ausscheiden darf, die nicht ernsthaft in Betracht kommen (vgl. BayVGH, U.v. 27.11.2012 - 22 A 09.40034 - juris Rn. 29; U.v. 13.10.2015 - 22 A 14.40037 - juris Rn. 25). Ernsthaft in Betracht kommende Alternativen müssen bei der Zusammenstellung des abwägungserheblichen Materials berücksichtigt werden und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die Prüfung der von den möglichen Alternativen berührten öffentlichen und privaten Belange Eingang finden (BVerwG, B.v. 2.4.2009 - 7 VR 1.09 - juris Rn. 10). Innerhalb des so gezogenen Rahmens wird das Abwägungsgebot nicht verletzt, wenn sich die zur Planung ermächtigte Stelle in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung eines anderen entscheidet (stRspr, vgl. zu einer Planfeststellung nach dem EnWG BVerwG, U.v. 14.3.2018 - 4 A 5.17 - juris Rn. 73 m.w.N.). Die Planfeststellungsbehörde hat die vom Vorhabenträger aufgrund seiner Gestaltungsfreiheit getroffene Abwägungsentscheidung - als planerische Entscheidung - abwägend nachzuvollziehen; dabei darf sie sich nicht auf die Kontrolle zurückziehen, ob sich eine andere als die gewählte Variante nur als offensichtlich bessere Lösung hätte aufdrängen müssen (BVerwG, U.v. 29.6.2017 - 3 A 1.16 - juris Rn. 131). Die Behörde muss dagegen nicht und darf nicht selber planen und sie hat kein Versagungsermessen, 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).

127
Das Gericht kann die Ausübung der der Planfeststellungsbehörde eingeräumten planerischen Gestaltungsfreiheit nur auf die Einhaltung der Grenzen dieser Gestaltungsfreiheit überprüfen. Mit Blick auf die Auswahl einer bestimmten Trasse sind sie nur dann überschritten, wenn der Behörde bei der Auswahl infolge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist oder wenn sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eine andere als die gewählte Trassenführung eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere hätte aufdrängen müssen (BVerwG, U.v. 9.11.2017 - 3 A 4.15 - juris Rn. 98; U.v. 29.6.2017 - 3 A 1.16 - juris Rn. 129 m.w.N.; BayVGH, U.v. 11.7.2016 - 22 A 15.40033 - juris Rn. 33). Ein Abwägungsfehler liegt selbst dann nicht vor, wenn eine andere als die planfestgestellte Trasse ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre (BayVGH, U.v. 11.7.2016 - 22 A 15.40033 - juris Rn. 33 m.w.N.). Es ist nicht Aufgabe des Gerichts, durch eigene Ermittlungen ersatzweise zu planen und sich hierbei gar von Erwägungen einer „besseren“ Planung leiten zu lassen (vgl. BVerwG, U.v. 29.6.2017 - 3 A 1.16 - juris Rn. 129 m.w.N.).

128
5.2 Die Variantenprüfung ist nicht deshalb fehlerhaft, weil nicht alle ernsthaft in Betracht kommenden Varianten in die Prüfung eingestellt worden wären.

129
Die Antragsteller halten gegenüber der gewählten Antragsvariante eine Trassenführung über die „alte B 17“ für vorzugswürdig; damit ist offenbar auf Augsburger Grund die K2. Str. und auf K2. Grund die H. Str., weiter südlich die B1.-W.-Str. gemeint (s. Einwendungsschreiben der Antragsteller vom 14. April 2018, S. 5 f.). Weiter erwähnen sie eine mögliche Trassenführung über die K1.-allee in K.

130
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.

131

5.2.1 Die Planfeststellungsbehörde war nicht verpflichtet, eine Trassenführung über die „alte B 17“ als ernsthaft in Frage kommende Variante einer näheren Prüfung zu unterziehen.

132
Welche Varianten ernsthaft in Frage kommen, bestimmt sich im Wesentlichen nach der Zielsetzung der Planung des Vorhabenträgers, hier in Zusammenschau mit den Zielsetzungen des Nahverkehrsplans 2015plus, in dessen Zielnetz die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 nach K. vorgesehen ist.

133
5.2.1.1 Ausweislich der dem Planfeststellungsantrag beiliegenden Variantenuntersuchung sowie des Planfeststellungsbeschlusses war es Aufgabenstellung der Planung, die südlich von Augsburg liegende Stadt K. durch eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 an das Straßenbahnnetz der Stadt Augsburg anzubinden und dabei den öffentlichen Personennahverkehr zwischen Augsburg und K. attraktiver zu gestalten. Vorgegeben waren der Beginn der Neubaustrecke an der derzeitigen Endhaltestelle der Linie 3 in H. West P+R sowie deren Ende am Zentralen Omnibusbahnhof der Stadt K. Ziel der Planung war weiterhin die Schaffung einer möglichst direkten und damit schnellen Straßenbahntrasse mit ausreichendem Fahrgastpotenzial (Erschließungsfunktion) und möglichst weitgehender Unabhängigkeit vom Individualverkehr. Zugunsten einer kurzen Fahrzeit sollte die Anordnung von besonderen oder unabhängigen Bahnkörpern mit Vorrang des Schienenverkehrs bei den höhengleich geplanten Kreuzungen möglich sein. Weitere Kriterien waren die Berücksichtigung der Bauleitplanung und die Notwendigkeit des Grunderwerbs (vgl. Variantenuntersuchung, Anlage 1.2 der Planunterlagen, S. 3; Planfeststellungsbeschluss S. 54 und S. 46 ff.). Die verkehrliche Begründung des Projekts geht von einem Einzugsgebiet von rund 11.000 Einwohnern in A1.-H., rund 12.000 Einwohnern in K. und zukünftig weiteren ca. 10.000 Einwohnern im geplanten Neubaugebiet A1.-H. Südwest aus (s. Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsantrag, Anlage 1.1T, S. 11; Planfeststellungsbeschluss S. 31 f.).

134
5.2.1.2 Vor diesem Hintergrund hat die Planfeststellungsbehörde zu Recht eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 2 als getrennt zu betrachtendes eigenständiges Projekt aus der Variantenuntersuchung ausgeklammert (s. Planfeststellungsbeschluss S. 55 f.). Eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 2 von deren bisheriger Endhaltestelle Haunstetten Nord nach Süden hin bis zur Stadtgrenze A1./K. ist im Zielnetz des Nahverkehrsplans 2015plus, mithin als längerfristig zu realisierende Maßnahme, vorgesehen; beabsichtigt ist ausweislich des Nahverkehrsplans offenbar eine Trassenführung in Verlängerung der bisherigen Trasse auf Augsburger Grund über die H. Straße, L2. Straße und K2. Straße (s. Nahverkehrsplan S. 180). Die Planfeststellungsbehörde hat darauf hingewiesen, dass - wie offenbar von Einwendern vorgetragen - über die Planung des Nahverkehrsplans 2015plus hinaus im Wege der Verlängerung der Linie 2 über die H. Str. und die B2.-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.

135
Sollte der Vortrag der Antragsteller so zu verstehen sein, dass sie eine Verlängerung der Linie 3 über die K2. Str. in A1. und die H. Str. und B2.-W.-Str. in K. gegenüber der planfestgestellten Trasse für vorzugswürdig hielten, entspräche dies weitgehend der im Planfeststellungsbeschluss auf S. 55 f. behandelten Möglichkeit einer Verlängerung der Linie 2. Schon dies spricht dafür, dass diese Ausgestaltung ebenso wie die Verlängerung der Linie 2 selbst keiner vertieften Prüfung bedurfte. Dass der Nahverkehrsplan 2015plus die Verlängerung der Linie 2 nur bis zur Stadtgrenze von Augsburg und nicht bis nach K. ZOB vorsieht, ändert daran entgegen dem Vortrag der Antragsteller, die insoweit nur auf Augsburger 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. Die Antragsteller erläutern nicht, wie unter Berücksichtigung dessen, dass jedenfalls die Verlängerung der Linie 2 bis zur Stadtgrenze ein eigenständiges Projekt darstellt, die Trassenführung für die Linie 3 aussehen sollte. Soweit sie meinen, der Nahverkehrsplan 2015plus sehe die Verlängerung der Linie 2 nach K. deswegen nicht vor, weil ansonsten gegen das Verbot des Schienenparallelverkehrs verstoßen würde, wirkt sich dies auf die Rechtmäßigkeit der Alternativenprüfung nicht aus, die von den auch durch den Nahverkehrsplan bestimmten planerischen Zielsetzungen auszugehen hat. Dabei ist es zwar richtig, dass der Nahverkehrsplan keine rechtliche

Bindungswirkung für das Planfeststellungsverfahren in dem Sinne hat, dass er eine bestimmte Trassenführung verbindlich vorgeben könnte. Er kann aber planerische Maßgaben formulieren, die im Planfeststellungsverfahren den Rahmen für die Alternativenprüfung bilden. Soweit der Antragsteller den Nahverkehrsplan für fehlerhaft oder auch nur für ungünstig hält, kann dies dahinstehen. Weder besteht im Planfeststellungsverfahren Raum für eine rechtliche Überprüfung eines Nahverkehrsplans noch wird durch den Nahverkehrsplan eine Alternativenprüfung durch die Planfeststellungsbehörde obsolet. Auf die Frage, ob es sich bei dem Vorhaben mit der gewählten Trassenführung um eine „ortsübliche Anlage“ handelt, kommt es nicht an.

136

5.2.1.3 Darüber hinaus hat die Beigeladene überzeugend dargelegt, dass eine Trassenführung der Linie 3 über die K2. Str., die H. Str. und B2.-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. Nach den Angaben der Beigeladenen spricht nichts dafür, dass die Ziele einer möglichst direkten und schnellen Straßenbahnverbindung auf besonderen Gleiskörpern mit dieser Trassenführung besser hätten erreicht werden können als mit den sechs Varianten, die Gegenstand der Variantenprüfung waren. Das geplante Neubaugebiet A1.-H. Südwest könnte damit nicht erschlossen werden. Dem Vortrag der Antragsteller fehlt es im Übrigen bereits an einer Erläuterung, wie die Straßenbahn von der derzeitigen Endhaltestelle Haunstetten West P+R die von ihnen favorisierte Trasse und von dieser aus die neue Endhaltestelle K. ZOB erreichen sollte. Die Beigeladene hat in ihrem Schriftsatz vom 22. November 2019 nachvollziehbar erläutert, dass von der Endhaltestelle aus hin zu der antragstellerseits favorisierten Trasse nur zwei Ost-West-Verbindungen denkbar wären, über die entweder die K2. Straße oder die H. Straße erreicht werden könnten, nämlich die I. Straße oder die A1. 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 A1. 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 A1. Straße als ebenfalls viel befahrene Straße würde auch deren Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr sinken.

137

Die Antragsteller sind mit ihrem Vortrag, die „alte B 17“ weise mehrere Vorzüge auf, weil sie sich im Ausbauzustand einer Bundesstraße mit genügend Platz für eine eigenständige Straßenbahntrasse befinde, in größerem Abstand zur angrenzenden Wohnbebauung liege und schnurgerade verlaufe, was Vorteile für die Schnelligkeit und Leichtigkeit des Straßenbahnverkehrs biete, den Darlegungen der Beigeladenen nicht substantiiert entgegengetreten. Ihre Behauptung, dass nur mit dieser Trassenführung der Ausbauzustand der bestehenden Einfallstraße nach K. zulasten des motorisierten Individualverkehrs reduziert und damit ein Anreiz zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel gesetzt werden könnte, ist von Vornherein nicht plausibel. Die Notwendigkeit einer näheren Prüfung einer Trassenführung in dem vorgetragenen Sinne haben die Antragsteller nicht dargelegt.

138

5.2.2 Soweit die Antragsteller ausführen, es hätte eine Trassenführung über die K1.-allee in K. geprüft werden müssen, weil es sich um eine geteerte und vorhandene Straße und zudem um eine Alternative zur Trassenführung an ihrem Grundstück vorbei gehandelt hätte, mangelt es ihrem Vortrag an der notwendigen Substantiierung. Ausweislich des Planfeststellungsbeschlusses und der beigefügten Planunterlagen lag der Variantenprüfung eine Variante 6 zugrunde, die nicht am Grundstück der Antragsteller vorbei, sondern entlang dem westlichen Ortsrand der Stadt K. nach Süden bis zur K1.-allee und dann nach Osten abbiegend über diese bis zur Endhaltestelle führte. Diese Variante wurde bereits in der ersten Stufe des Variantenvergleichs ausgeschieden, da sie sich mit Blick auf die Länge der Trasse, auf enge Bögen, die mögliche Geschwindigkeit, die Erschließungswirkung sowie die Verankerung in der Bauleitplanung

gegenüber den anderen Varianten als nachteilig erwies. Mit den entsprechenden Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss haben sich die Antragsteller entgegen § 29 Abs. 6 Satz 3 PBefG nicht auseinandergesetzt.

139
5.3 Der Variantenprüfung kann weiter nicht entgegengehalten werden, die Planfeststellungsbehörde habe sich zu Unrecht an die von der Bauleitplanung freigehaltene Trasse gebunden gesehen. Zunächst gab es entgegen der Auffassung der Antragsteller 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; durch den Planfeststellungsbeschluss wird letztlich nur die Bauleitplanung, die von einer Fläche für den öffentlichen Nahverkehr ausgeht, konkretisiert.

140
Gegen die Berücksichtigung der Bauleitplanung als eines von mehreren Kriterien bei der Variantenprüfung ist im Übrigen nichts zu erinnern, zumal eine von der Bauleitplanung freigehaltene Trasse erhebliche Vorteile bei der Realisierung des Vorhabens mit Blick auf Grunderwerb und Baufeldfreimachung haben kann. Die in die Variantenprüfung einbezogene Variante 6 (s. hierzu oben Ziffer II.5.2.2) zeigt dabei, dass es auch in diesem schon fortgeschrittenen Verfahrensschritt nicht von vornherein eine Festlegung auf die Streckenführung über die durch die Bauleitplanung freigehaltene Trasse im Bereich des Grundstücks des Antragstellers gab.

141
5.4 Soweit die Antragsteller behaupten, die bauplanungsrechtliche Situation sei im Rahmen der Variantenprüfung deshalb nicht abwägungsfehlerfrei berücksichtigt worden, weil die Festsetzung der ÖPNV-Trasse im Bebauungsplan Nr. … wegen eines Verstoßes gegen § 50 BImSchG unwirksam sei, können sie damit die getroffene Abwägungsentscheidung nicht in Frage stellen.

142
Die Antragsteller können sich auf diesen Einwand schon deshalb nicht mit Erfolg berufen, weil ein eventueller Verstoß des Bebauungsplans gegen das Trennungsgebot nach § 50 BImSchG nach den Vorschriften des Baugesetzbuches über die Planerhaltung inzwischen unbeachtlich geworden wäre.

143
Bei dem Trennungsgebot nach § 50 BImSchG handelt es sich nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts um eine Abwägungsdirektive (vgl. BVerwG, U.v. 13.5.2009 - 9 A 71.07 - juris Rn. 44; U.v. 19.4.2012 - 4 CN 3.11 - juris Rn. 29); im Fall eines Verstoßes dagegen läge ein Abwägungsmangel vor, der gemäß § 215 BauGB nach Ablauf einer bestimmten Frist unbeachtlich wird, wenn er nicht entsprechend den Voraussetzungen der Norm gerügt wird. Dabei findet nach § 233 Abs. 2 Satz 1 und 3 BauGB die Fassung der Planerhaltungsvorschriften Anwendung, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bebauungsplans anwendbar war. Auf den am 20. August 1998 in Kraft getretenen Bebauungsplan ist mithin § 215 BauGB in der Fassung vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141), in Kraft ab dem 1. Januar 1998, anzuwenden. Nach § 215 Abs. 1 Nr. 2 BauGB in der Fassung vom 27. August 1997 wurden Mängel der Abwägung bei Bebauungsplänen unbeachtlich, wenn sie nicht innerhalb von sieben Jahren seit Bekanntmachung der Satzung schriftlich gegenüber der Gemeinde geltend gemacht wurden. Hier ist weder vorgetragen noch ersichtlich, dass die Antragsteller dem in Bezug auf den behaupteten Mangel innerhalb der gesetzlichen Frist nachgekommen wären.

144
Weiter ist zu berücksichtigen, dass nach der Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs § 215 BauGB nicht nur im Rahmen von Normenkontrollverfahren nach § 47 VwGO Anwendung findet, sondern auch im Rahmen einer bei einer Anfechtungsklage vorzunehmenden inzidenten Prüfung (vgl. BayVGH, U.v. 22.9.2015 - 1 B 14.1652 - juris Rn. 20; s. auch Stock in Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: September 2019, § 215 Rn. 1, 47). Dabei ist nichts dafür ersichtlich, dass hiervon nicht auch eine inzidente Prüfung im Rahmen einer Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss nach dem Personenbeförderungsgesetz erfasst wäre, in dessen Rahmen Aspekte der Bauleitplanung in die Abwägung eingestellt wurden.

145
5.5 Soweit die Antragsteller meinen, dass die Kriterien, die bei der Variantenprüfung zur Anwendung gekommen seien, unklar und willkürlich und die Ergebnisse der Bewertungen nicht nachvollziehbar seien, lässt ihr Vortrag eine hinreichende Substantiierung vermissen. Dies gilt auch in Bezug auf die Bewertung des Erfordernisses einer 90°-Kurve, deren Nachteile vom Beklagten und von der Beigeladenen im Vergleich zu „technischen Maßnahmen wie Kurveneinschlag und Linienführungen“ nicht plausibel gemacht worden seien. Was die Antragsteller hier genau meinen, bleibt offen; die ausgewählte Variante 3 selbst enthält jedenfalls im Gegensatz zu den meisten anderen Varianten keine 90°-Kurve.

146
5.6 Der weitere Einwand der Antragsteller, 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 ihrem Grundstück vorbei keine Straßenbahntrasse errichtet werde, bleibt ebenfalls ohne Erfolg. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts darf ein von einer Planfeststellung Betroffener nicht auf den Fortbestand einer bestimmten Situation vertrauen, wenn er sich vernünftigerweise auf die mit dem geplanten Vorhaben verbundenen Veränderungen einstellen musste (BVerwG, U.v. 28.3.2007 - 9 A 17.06 - juris Rn. 19). Angesichts der in den Bauleitplänen vorgesehenen Trasse für den öffentlichen Nahverkehr bestand schon keine Grundlage für die Entstehung eines schutzwürdigen Vertrauens, ganz abgesehen von der Frage, welche Bedeutung dem mit Blick auf die Planerhaltungsvorschriften des Baugesetzbuches hätte zukommen können.

147
5.7 Die Variantenprüfung leidet auch nicht unter Abwägungsmängeln in Bezug auf durch den Betrieb der Straßenbahn verursachte Erschütterungen.

148
5.7.1 Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts beurteilen sich Ansprüche auf Erschütterungsschutz nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG bzw. nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 BayVwVfG. Schutzvorkehrungen sind gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG anzuordnen, wenn dies zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich ist. Die damit angesprochene Zumutbarkeitsschwelle ist bei Einwirkungen durch Erschütterungen nicht durch gesetzliche Grenzwerte festgelegt, sondern nach den Verhältnissen im Einzelfall zu bestimmen (BVerwG, U.v. 29.6.2017 - 3 A 1.16 - juris Rn. 96; U.v. 8.9.2016 - 3 A 5.15 - juris Rn. 79).

149
Angesichts der hohen Prognoseunsicherheit bei Erschütterungsimmissionen ist in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs ein gestuftes Vorgehen zum Schutz Betroffener vor Erschütterungen anerkannt. Danach kann die Bewältigung nachteiliger Wirkungen durch ein Planvorhaben gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG einer späteren Entscheidung vorbehalten werden, wenn ihr Eintreten konkret zu erwarten ist, ihr Ausmaß sich jedoch im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht abschätzen lässt (vgl. BVerwG, U.v. 29.6.2017 - 3 A 1.16 - juris Rn. 113; U.v. 25.5.2005 - 9 B 41/04 - juris Rn. 8 m.w.N.; BayVGH, U.v. 11.7.2016 - 22 A 15.40033 - juris Rn. 76). Im Rahmen der Planung eines Neubauvorhabens genügt es danach, eine erschütterungstechnische Untersuchung vorzunehmen, die mangels exakter Berechenbarkeit zu erwartender Erschütterungen eine gewisse Prognoseunsicherheit in sich trägt und einer späteren Überprüfung durch konkrete Messungen nach Inbetriebnahme einer Eisen- oder Straßenbahn bedarf, auf deren Grundlage die nötigen Abhilfemaßnahmen, hilfsweise Entschädigung, angeordnet werden können.

150
5.7.2 Gegen das zweistufige Vorgehen des Vorhabenträgers und der Planfeststellungsbehörde bei der Beurteilung der Erschütterungen bestehen daher keine Bedenken. Die Tatsache, dass eine abschließende Beurteilung der Erschütterungen erst als im Nachhinein möglich angesehen wird, ändert nichts daran, dass die im Rahmen der Planung vorgenommene erschütterungstechnische Untersuchung eine Grobabschätzung der Empfindlichkeit der betroffenen Gebäude ermöglicht, die auch der Entscheidung über die Trassenwahl zugrunde gelegt werden kann. Dass diese erschütterungstechnische Untersuchung (Anlage 8.1T der Planunterlagen), die das Wohnhaus der Antragsteller in die Gefährdungsklasse III (Gefährdungsgrad 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. Dass die DIN 4150 hierfür überhaupt ein geeignetes Verfahren vorsehen würde, haben die Antragsteller weder dargelegt noch ist die Anwendung der DIN 4150 insoweit normativ vorgegeben. 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. Aus dem Vortrag der Antragsteller geht auch nicht hinreichend substantiiert hervor, dass das vorliegend angewendete Verfahren fachliche Mängel aufweisen würde. Die entsprechende Behauptung der Antragsteller kann auch unter Berücksichtigung der von ihnen vorgetragenen Rechenbeispiele nicht nachvollzogen werden. Auch haben die Antragsteller 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 Holztreppe ausweist. Soweit die Antragsteller darüber hinaus meinen, die Begutachtung ihres Hauses sei nicht ausreichend gewesen, haben sie nicht dargelegt, inwieweit diese zu unzutreffenden Ergebnissen geführt hätte. Schließlich ist im Bereich des Hauses der Antragsteller mit Blick auf ein in Gefährdungsgrad II eingestuftes Gebäude in der Nähe ohnehin eine hochelastische Schienenlagerung vorgesehen, die ihnen den weitreichendsten Erschütterungsschutz vermittelt, der nach der erschütterungstechnischen Untersuchung vorgesehen ist (Masse-Feder-System).

151
Der Planfeststellungsbeschluss sieht im Übrigen unter Abschnitt A.V. in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts vor, dass nach der Aufnahme des Linienbetriebs bei betroffenen Anwesen Erschütterungsmessungen zur Überprüfung der Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) durchzuführen sind und bei Überschreitung dieser Werte Erschütterungsschutz nachzurüsten ist, soweit dies technisch möglich und verhältnismäßig ist. Anderenfalls ist Entschädigung durch Geld zu leisten. Nach dem Begründungsteil des Planfeststellungsbeschlusses (S. 67) soll durch die nach Betriebsaufnahme durchzuführenden Messungen auch überprüft werden, ob die Anhaltswerte der DIN 4150-3 (Erschütterungen im Bauwesen - Auswirkungen auf bauliche Anlagen) eingehalten werden. Die Planfeststellungsbehörde behalte sich auch insoweit eine abschließende Entscheidung über notwendige Schutzmaßnahmen vor; gegebenenfalls sei Entschädigung in Geld zu leisten. Sofern es bezüglich dieses Schutzes von Gebäuden vor Erschütterungen noch einer Regelung im verfügenden Teil des Planfeststellungsbeschlusses bedürfte (entsprechend der Regelung für Menschen gemäß DIN 4150-2 unter Abschnitt A.V. des Planfeststellungsbeschlusses), wäre eine Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses möglich; die Ordnungsmäßigkeit der Abwägung wird durch diese Ergänzungsbedürftigkeit im Detail nicht in Frage gestellt.

152
Dass sich mit Blick auf mögliche Erschütterungsimmissionen eine andere als die gewählte Trassenführung eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere aufdrängen würde, haben die Antragsteller nicht dargelegt. Da somit durch ihre diesbezüglichen Einwände jedenfalls nicht die Planungsentscheidung als solche in Frage gestellt wird, besteht insoweit kein Anlass für die Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage.

153
5.8 Die Variantenprüfung leidet auch nicht unter Abwägungsmängeln in Bezug auf durch den Betrieb der Straßenbahn verursachten sekundären Luftschall (Körperschall).

154
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 über den Einbau von Schutzmaßnahmen bzw. eine Entschädigung in Geld zu entscheiden (vgl. 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).

155
Dem entspricht die im Planfeststellungsbeschluss vorgesehene Vorgehensweise. 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 (vgl. hierzu im Einzelnen oben Ziffer I.2.).

156
Auch insoweit ist nicht dargelegt, dass sich mit Blick auf mögliche Immissionen eine andere als die gewählte Trassenführung eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere aufdrängen würde.

157
5.9 Schließlich ist die Variantenprüfung auch nicht deshalb fehlerhaft, weil Fragen der Verkehrssicherheit nicht ermittelt oder unzutreffend gewichtet worden wären. Dabei kann offenbleiben, ob insoweit überhaupt eigene Belange der Antragsteller zu erkennen wären. Denn jedenfalls wurde bei der Variantenauswahl auf der Auswahlstufe 1 u.a. das Bewertungskriterium Betrieb/verkehrliche Auswirkung angewendet, bei dem auch das mögliche Gefährdungspotenzial etwa durch die Nähe zu Schulen und einem Kindergarten (Variante 1) sowie durch Trassenquerungen durch Straßen und Wege betrachtet wurde. Damit haben sich die Antragsteller nicht auseinandergesetzt; ebenso wenig haben sie dargelegt, inwieweit sich eine andere als die gewählte Variante unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange aufdrängen würde. Sie behaupten nur, es bestünde die Gefahr schwerer Unfälle durch den Straßenbahnbetrieb im Wohngebiet durch das Kreuzen der Trasse mit Geh- und Radwegen, insbesondere für ihre Kinder, die auf dem Schulweg in der Nähe ihres Grundstücks die Straßenbahnübergang passieren müssten. Mit den Sicherheitsvorkehrungen für Bahnübergänge im verfügenden Teil des Planfeststellungsbeschlusses (X.4.3, S. 27) sowie den Ausführungen zur Verkehrssicherheit im Begründungsteil des Planfeststellungsbeschlusses (S. 78) setzen sich die Antragsteller dabei entgegen § 29 Abs. 6 Satz 3 PBefG nicht auseinander.

158
Soweit sich die Antragsteller auf Sicherheitsbedenken seitens der technischen Aufsichtsbehörde mit Blick auf das hochliegende Rasengleis in Augsburg beziehen, ist nicht dargelegt, inwieweit diese sich auf die Trassenwahl und damit die Planungsentscheidung als solche auswirken sollten.

159
Weiter ergibt sich aus dem Vortrag der Antragsteller, die Trasse sei nicht hinreichend verkehrssicher, weil sie zum Schutz von Fledermäusen teilweise unbeleuchtet bleiben müsse, ungeachtet der Frage des Betroffenseins eigener Belange kein Mangel der Abwägung, der sich auf die Trassenwahl als solche auswirken würde. Soweit der Landschaftspflegerische Begleitplan unter dem Abschnitt „Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen“ Hinweise zur Beleuchtung der Trasse zum Schutz von Fledermäusen (Anlage 6.3.1T der Planunterlagen, Erläuterungsbericht S. 50) enthält, ist nicht ersichtlich, dass dieser Punkt der Verwirklichung des Vorhabens als Ganzes entgegenstünde.

160
Soweit die Antragsteller einen Abwägungsmangel in Bezug auf Gesichtspunkte der Verkehrssicherheit auch unabhängig von der Trassenwahl rügen möchten, sind ihre Ausführungen zur Gefahr schwerer Unfälle durch die Straßenbahn zu wenig substantiiert, um einen Abwägungsmangel zu belegen, auch soweit es um

den Schulweg ihrer eigenen Kinder geht. Ihre Bedenken hinsichtlich des hochliegenden Rasengleises beziehen sich auf den Streckenabschnitt in Augsburg, von dem ihr Grundstück weit entfernt ist. Gleiches gilt für den Streckenabschnitt, der zum Schutz von Fledermäusen ggf. unbeleuchtet bleiben soll: Er befindet sich nach dem Landschaftspflegerischen Begleitplan nördlich der A1. Straße sowie entlang der M2.-L.-Straße und damit ebenfalls in deutlicher Entfernung zum Grundstück der Antragsteller. Es kann insoweit offen bleiben, ob die Antragsteller 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 ihres Grundstücks zu den von ihnen angesprochenen Streckenabschnitten eine subjektive Beeinträchtigung ausscheidet.

161
5.10 Soweit der Vortrag der Antragsteller dahin zu verstehen sein sollte, dass ein weiterer Abwägungsmangel in der mangelnden Berücksichtigung von Lärmimmissionen liege, gelten hierfür die Ausführungen unter Ziffer II.4. Die Planung als Ganzes und damit die Trassenwahl werden durch ihre Einwände nicht in Frage gestellt.

162
5.11 Mit ihrer erstmals im Schriftsatz vom 27. November 2019 erhobenen Rüge zu einer Wertminderung ihres Hauses können die Antragsteller gemäß § 29 Abs. 6 Satz 3 PBefG nicht gehört werden (vgl. oben Ziffer II.2.).

163
6. Die Antragsteller 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.

164
Da die von den Antragstellern erhobene Klage, soweit sie auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses und hilfsweise auf Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit gerichtet ist, mithin nach summarischer Prüfung keine Aussicht auf Erfolg hat, kommt es für die Entscheidung über den Antrag nach § 80a Abs. 3, § 80 Abs. 5 VwGO auf eine Abwägung der Interessen der Beteiligten am sofortigen Vollzug bzw. an der Aussetzung der Behördenentscheidung nicht an.

165
Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1, § 159 Satz 2, § 162 Abs. 3 VwGO, die Streitwertfestsetzung aus § 53 Abs. 2 Nr. 2, § 52 Abs. 1 GKG in Verbindung mit der Empfehlung in Nr. 34.2, Nr. 2.2.2, Nr. 1.1.3, Nr. 1.5 Satz 1 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit.

166
Dieser Beschluss ist unanfechtbar (§ 152 Abs. 1 VwGO).