VGH München, Beschluss v. 15.07.2021 – 22 AS 21.40014

Titel:

Planfeststellung für die Errichtung eines beschrankten Bahnübergangs

Normenketten:

AEG § 18 Abs. 1
EBKrG § 2 Abs. 2
VwVfG § 73 Abs. 5

Leitsätze:

1. Es ist nichts dafür ersichtlich, dass die Verfahrensregelungen des AEG zum möglichen Vorhabenträger mit einer eigenen Schutzfunktion zugunsten Dritter ausgestattet sind. (Rn. 39) (redaktioneller Leitsatz)
2. Die Bestimmung zur Herstellung des Bahnübergangs als Überführung oder als höhengleiche Kreuzung (§ 2 EBKrG) vermittelt keine drittschützende Wirkung (vgl. BVerwG BeckRS 2007, 20722 Rn. 11 ff.). Gleiches muss gelten, soweit im Planfeststellungsbeschluss geprüft und abgewogen worden ist, ob eine nicht höhengleiche Querung der Bahnlinie vorzugswürdig ist. (Rn. 51) (redaktioneller Leitsatz)
3. Verkehrsprognosen wie die Ermittlung der auf dem Streckenabschnitt künftig verkehrenden Züge können gerichtlich nur darauf überprüft werden, ob sie mit den zu jener Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der für sie erheblichen Umstände sachgerecht erarbeitet worden sind. Zu beanstanden ist eine Prognose demnach nicht, wenn sie nach einer geeigneten Methode durchgeführt wurde, der ihr zugrundeliegende Sachverhalt zutreffend ermittelt und das Ergebnis einleuchtend begründet worden ist (vgl. BVerwG BeckRS 2018, 41810 Rn. 22). (Rn. 54) (redaktioneller Leitsatz)
4. Aus fachlicher, vom Bundesverwaltungsgericht gebilligter Auffassung ist bei der Berechnung des Straßenverkehrslärms kein Zuschlag für einen beschrankten Bahnübergang vorzusehen (vgl. BVerwG BeckRS 2009, 35978 Rn. 16). (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

eisenbahnrechtliche Planfeststellung für die Errichtung eines beschrankten Bahnübergangs, Drittanfechtung, Kommune als Vorhabenträgerin, vorangegangene Straßenplanung mittels Bebauungsplan dieser Kommune, Verkehrsprognose bezüglich einer derzeit stillgelegten Eisenbahnstrecke, Straßenverkehrslärm bei geschlossenen Schranken, Planfeststellung, beschrankter Bahnübergang, Vorhabenträger, Verkehrsprognose, Straßenverkehrslärm

Tenor

I. Der Antrag wird abgelehnt.

II. Der Antragsteller trägt die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen zu 1. Die Beigeladenen zu 2 und zu 3 tragen ihre außergerichtlichen Kosten selbst.

III. Der Streitwert wird auf 7.500 Euro festgesetzt.

Gründe

I.

1
Der Antragsteller begehrt einstweiligen Rechtsschutz im Hinblick auf einen der Beigeladenen zu 1 erteilten, für sofort vollziehbar erklärten Planfeststellungsbeschluss zur Errichtung eines höhengleichen Bahnübergangs.

2
Das Gebiet der Beigeladenen zu 1, einer kreisangehörigen Stadt, wird in Nord-Süd-Richtung von der Bundesstraße … durchquert. Die Beigeladene zu 1 plant seit längerem den Bau einer westlich von dieser Bundesstraße gelegenen Entlastungsstraße. Diese soll südlich des Innenstadtgebiets der Beigeladenen zu 1 an einem bereits bestehenden Kreisverkehr von der Bundesstraße … abzweigen und nach etwa 150 m

die an dieser Stelle eingleisige und nicht elektrifizierte Bahnstrecke N … - D … queren, deren Eigentümerin die Beigeladene zu 3 ist. Der Antragsteller ist Eigentümer eines mit einem Wohngebäude bebauten Grundstücks, welches etwa 45 m östlich des geplanten Bahnübergangs liegt.

3
Mit Bescheid vom 2. November 2004 ließ die Regierung von M … gegenüber der Beigeladenen zu 1 die Herstellung der neuen Kreuzung der Entlastungsstraße „Südwesttangente“ mit der vorhandenen Bahnstrecke N … - D … als Bahnübergang in Bahnkm 41,633 ausnahmsweise gem. § 2 Abs. 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG) zu.

4
Die Beigeladene zu 1 beschloss am 11. Juni 2008 den Bebauungsplan Nr. 39 „Westtangente“ und machte diesen am 20. Juni 2008 ortsüblich bekannt. Der Bebauungsplan sieht vor, dass die neue Straße die genannte Bahnstrecke quert, enthält jedoch keine Festsetzungen zu dem Bahnübergang als solchem. U.a. auf Höhe des Grundstücks des Antragstellers ist im Bebauungsplan die Errichtung eines Lärmschutzwalls vorgesehen. Nach einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zwischen der Beigeladenen zu 1 und dem Landkreis A … vom 24. bzw. 31. Juli 2012 plant und errichtet die Beigeladene zu 1 die Straße. Der Landkreis widmet diese nach Fertigstellung als Kreisstraße und übernimmt ab diesem Zeitpunkt die Baulast.

5
Mit Schreiben vom 29. Oktober 2018 beantragte die B … GmbH, die die Bahnstrecke früher als Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieb, den Plan für die Errichtung eines höhengleichen (beschrankten) Bahnübergangs im Zuge des Neubaus der Umgehungsstraße B … „Westtangente F …“ bei Bahn-Kilometer 41,676 der Bahnstrecke N … - D … festzustellen.

6
Mit Bescheid vom 25. Januar 2019 erteilte das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr der B … GmbH auf deren Antrag vom 31. Oktober 2018 die Genehmigung nach § 11 AEG zur dauernden Einstellung des Bahnbetriebs auf der Bahnstrecke (Stilllegung).

7
Mit Schreiben vom 11. März 2019 erklärte die Beigeladene zu 1 gegenüber der Regierung von O …, in das laufende Planfeststellungsverfahren einzutreten, da sie die Bauherrin der über den Bahnübergang führenden Straße sei. Mit Schreiben vom 25. März 2019 erklärte die B … GmbH, sie sei mit der Übernahme der Antragstellung durch die Beigeladene zu 1 einverstanden und scheide selbst als Antragstellerin aus dem laufenden Planfeststellungsverfahren aus.

8
Mit Schreiben vom 15. Mai 2019 beantragte die Beigeladene zu 2 beim Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr die Unternehmensgenehmigung zum Betreiben der Bahnstrecke N … - D … nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 AEG.

9
Am 27. Mai / 3. Juni 2019 vereinbarten die Regierungen von M … und von O … gem. § 23b Abs. 2 Satz 3 ZustVVerk, dass die Regierung von O … für das Planfeststellungsverfahren betreffend das vorliegend beantragte Vorhaben bis zu dessen bestandskräftigem Abschluss zuständig bleibe.

10
Unter dem 22. Juli 2019 erteilte die Regierung von O … der Beigeladenen zu 1 den beantragten Planfeststellungsbeschluss. In den Gründen ist unter anderem ausgeführt, dass die Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke insbesondere auf dem Abschnitt D … - F …, auf dem der hier geplante Bahnübergang liege, für den Personenverkehr oder einen nennenswerten Güter- oder Touristikverkehr trotz des von der Beigeladenen zu 2 gestellten Antrags derzeit nicht exakt prognostizierbar sei. Die Rahmenbedingungen für eine Prüfung durch den Beklagten, ob ein Verkehrsunternehmen mit Schienenpersonennahverkehr beauftragt werde, seien nur zum Teil erfüllt. Zudem bestehe erheblicher Bedarf an baulichen Maßnahmen im Hinblick auf die Versetzung der Infrastruktur in einen Zustand, der einen attraktiven Personenzugverkehr ermögliche. Nennenswert erhöhte Emissionen durch den künftigen Straßenverkehr im Vergleich zum bisher planerisch genehmigten Zustand seien nicht zu erwarten, da auf Grund der Stilllegung der Strecke keine erheblichen Zeitspannen voraussehbar seien, in denen zusätzliche Emissionen durch abbremsende und anfahrende Fahrzeuge am Bahnübergang auftreten könnten. Die schalltechnischen Auswirkungen des

Straßenverkehrs der Westtangente im betroffenen Bereich seien bereits im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans für die Westtangente untersucht worden; dabei sei festgestellt worden, dass bei Errichtung des im Bebauungsplan vorgesehenen Lärmschutzwalls die gesetzlichen Immissionsgrenz- und -richtwerte an den benachbarten Gebäuden erheblich unterschritten würden. Zudem habe die Beigeladene zu 1 bereits im Bebauungsplanverfahren gegenüber den Grundstücksnachbarn verbindlich zugesagt, bei Bedarf nachträgliche Schallschutzmaßnahmen zu treffen, wenn nach dem Bau der Straße Grenzwertüberschreitungen auftreten sollten. Der planfestgestellte Bahnübergang selbst bringe keine nennenswerte zusätzliche Belastung mit Immissionen durch den Straßenverkehr im Vergleich zu den bereits im Bebauungsplan erfolgten Festsetzungen mit sich. Es sei auch nicht ersichtlich, dass sich die der seinerzeitigen Abwägung im Bebauungsplanverfahren zugrundeliegenden Feststellungen über die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse und die auf dieser Grundlage angestellten Prognosen so wesentlich verändert hätten, dass sich der Bebauungsplan als überholt darstellen würde.

11
Mit Bescheid vom 6. August 2019 erteilte das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr der Beigeladenen zu 2 für die Bahnstrecke die beantragte Unternehmensgenehmigung nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 AEG.

12
Gegen den ihm am 26. Juli 2019 zugestellten Planfeststellungsbeschluss erhob der Antragsteller mit Schriftsatz vom 25. August 2019, eingegangen am 26. August 2019, Klage zum Verwaltungsgericht Ansbach.

13
Unter dem 20. Februar 2020 ordnete die Regierung von O … auf Antrag der Beigeladenen zu 1 die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses nach § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO an.

14
Mit am 21. Januar 2021 beim Verwaltungsgericht Ansbach eingereichtem Schriftsatz vom gleichen Tag beantragt der Antragsteller,

15
die sofortige Vollziehungsanordnung des Planfeststellungsbeschlusses vom 22. Juli 2019 zur Errichtung eines höhengleichen Bahnübergangs über die Bahnstrecke N … - D … bei Bahnkm 41,676 durch die Beigeladene zu 1 aufzuheben.

16
Zur Begründung führt er im Wesentlichen aus: Die sofortige Vollziehungsanordnung halte zwar die formellen Voraussetzungen ein, leide aber an materiellen Mängeln. Es fehle an einem öffentlichen oder einem überwiegenden Interesse an der sofortigen Vollziehbarkeit. Der Antragsteller könne sich auf sein Eigentumsgrundrecht berufen, was ihm die Anordnungsbehörde zu Unrecht abspreche. Durch den Bau würden vollendete Tatsachen geschaffen. Die Entscheidung über die Anordnung des Sofortvollzuges sei ermessensfehlerhaft, weil die maßgeblichen Gesichtspunkte nicht hinreichend berücksichtigt worden seien.

17
Auch sei der Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig. Die Regierung von O … sei für dessen Erlass nicht zuständig gewesen. Die Beigeladene zu 1 sei zu Unrecht als Vorhabenträgerin in das ursprünglich von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen beantragte Planfeststellungsverfahren eingetreten. Sie habe keine Verfügungsbefugnis über die der Beigeladenen zu 3 gehörenden Grundstücke und habe mit der Beigeladenen zu 2 keine Eisenbahnkreuzungsvereinbarung geschlossen. Die im Jahr 2004 erteilte Ausnahmegenehmigung für die Errichtung eines höhengleichen Bahnübergangs sei rechtswidrig; seither habe sich zudem die Sachlage grundlegend geändert. Auch lägen Fehler bei der Auslegungsbekanntmachung vor. Ferner seien beachtliche Abwägungsfehler gegeben. Im Planfeststellungsbeschluss werde zu Unrecht von einem nur geringen Zugverkehr ausgegangen. Die Beigeladene zu 2 wolle die Strecke reaktivieren, so dass künftig mit einem regelmäßigen Schienenpersonennahverkehr zu rechnen sei. Deshalb müssten die Schranken weitaus häufiger geschlossen werden, was wiederum auf der Straße zu einem Rückstau und zu erhöhten Lärm- und Abgasemissionen führen werde.

18

Der Antragsgegner und die Beigeladene zu 1 beantragen jeweils

19
die Ablehnung des Antrags.

20
Sie halten die Klage und den Antrag für unzulässig, weil der Antragsteller sein Anwesen nicht bewohne. Im Übrigen sind sie den vom Antragsteller erhobenen Einwänden entgegengetreten.

21
Die Beigeladenen zu 2 und zu 3 haben keine Anträge gestellt.

22
Das Verwaltungsgericht Ansbach lehnte den Antrag mit Beschluss vom 29. Januar 2021 ab.

23
Mit Schriftsatz vom 19. Februar 2021 legte die Beigeladene zu 1 ein „Schalltechnisches Gutachten Verkehrslärmausbreitung zur Planfeststellung Errichtung eines höhengleichen Bahnübergangs über die Bahnstrecke N … - D … bei Bahnkm 41,676“ vor. Es kommt zum Ergebnis, dass die Grenzwerte nach der 16. BImSchV sowohl zur Tages- als auch zur Nachtzeit an allen Immissionsorten (unter anderem am Wohnhaus des Antragstellers) gewährleistet seien.

24
Mit Beschluss vom 1. März 2021 hob das Verwaltungsgericht Ansbach den Beschluss vom 29. Januar 2021 gemäß § 80 Abs. 7 VwGO auf, erklärte sich für sachlich unzuständig und verwies den Rechtsstreit an den Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, dessen Zuständigkeit nach § 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 VwGO gegeben sei. Das Hauptsacheverfahren hat es mit Beschluss vom 22. Februar 2021 ebenfalls verwiesen.

25
Wegen weiterer Einzelheiten des Vorbringens sowie des Sachverhalts wird auf den Inhalt der Gerichts- und Behördenakten verwiesen.

II.

26
Der zulässige Antrag hat in der Sache keinen Erfolg.

27
Der Senat geht davon aus, dass mit dem Antrag nicht nur die Aufhebung der Sofortvollzugsanordnung begehrt wird, sondern auch die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage. Dem Antragsteller geht es darum, auch angesichts seiner im Klageverfahren gegen den streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss vorgetragenen Einwände die Schaffung vollendeter Tatsachen zu verhindern. Insofern ist davon auszugehen, dass der Antragsteller von den durch § 80a Abs. 3, § 80 Abs. 5 VwGO eröffneten Rechtsschutzmöglichkeiten umfassend Gebrauch machen möchte. In gleicher Weise hat bereits das Verwaltungsgericht Ansbach den Antrag ausgelegt (B.v. 29.1.2021 - AN 10 S 21.00129 - BA S. 7), ohne dass der Antragsteller oder die anderen Beteiligten hiergegen Einwände erhoben hätten.

28
Der zulässige (vgl. auch unten 2.1) Antrag hat keinen Erfolg. Die Sofortvollzugsanordnung (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4, Abs. 3 VwGO) ist formell rechtmäßig (1.). Bei der Ermessensentscheidung des Gerichts über die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung ist vor allem zu berücksichtigen, dass die Anfechtungsklage des Antragstellers nach dem derzeitigen Sach- und Streitstand und einer im Eilverfahren allein möglichen summarischen Prüfung zwar zulässig, aber unbegründet sein dürfte (2.). Auch unabhängig davon überwiegt das Vollzugsinteresse der Allgemeinheit und der Beigeladenen zu 1 das Aussetzungsinteresse des Antragstellers (3.).

29
1. Die Anordnung des Sofortvollzugs wurde ordnungsgemäß begründet (§ 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO).

30
Für die Anordnung der sofortigen Vollziehung eines Verwaltungsakts nach § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 (hier i.V.m. § 80a Abs. 1 Nr. 1) VwGO ist ein besonderes öffentliches Interesse erforderlich, das über jenes

hinausgeht, das den Verwaltungsakt selbst rechtfertigt (vgl. BVerfG, B.v. 25.1.1996 - 2 BvR 2718/95 - juris Rn. 19; BayVGH B.v. 2.5.2019 - 10 CS 19.854 - juris Rn. 6; B.v. 14.3.2006 - 22 CS 06.247 - juris Rn. 15). Dieses besondere Interesse an der sofortigen Vollziehung muss in der nach § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO erforderlichen schriftlichen Begründung zum Ausdruck kommen. Erforderlich ist die Angabe einzelfallbezogener Gründe; pauschale oder formelhafte Wendungen genügen hingegen grundsätzlich nicht (vgl. BVerwG, B.v. 30.3.2007 - 9 VR 7/07 - juris Rn. 4; BayVGH, B.v. 5.10.2018 - 22 CS 18.1795 - juris Rn. 15 f.; B.v. 15.2.2018 - 10 CS 18.98 - juris Rn. 6). Andererseits sind an das Begründungserfordernis inhaltlich keine allzu hohen Anforderungen zu stellen; es genügt vielmehr eine Begründung, die zu erkennen gibt, dass die Behörde eine Anordnung des Sofortvollzugs im konkreten Fall für geboten erachtet (vgl. BayVGH, B.v. 30.1.2019 - 9 CS 18.2533 - juris Rn. 18 m.w.N.; B.v. 30.6.2014 - 10 CS 14.1245 u.a. - juris Rn. 14; Hoppe in Eyermann, VwGO, 15. Aufl. 2019, § 80 Rn. 55).

31
Den vorstehend genannten Anforderungen genügt die Anordnung vom 20. Februar 2020. Die sich über mehrere Seiten erstreckende Begründung lässt in nachvollziehbarer Weise erkennen, aufgrund welcher Erwägungen die Planfeststellungsbehörde die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses im vorliegenden Einzelfall angeordnet hat. Die Planfeststellungsbehörde hat insbesondere ausgeführt, dass und weshalb die Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses für die zügige Herstellung der „Westtangente“, für die ein rechtskräftiger Bebauungsplan der Beigeladenen zu 1 vorliegt, geboten ist. Dabei wurde auf die Verkehrsbelastung auf der bestehenden Ortsdurchfahrt (Bundesstraße) sowie auf die dort in den letzten Jahren festzustellende Unfallhäufung eingegangen. Ferner wurde auf den Zusammenhang der „Westtangente“ mit weiteren geplanten Ortsumfahrungen südlich des Gebiets der Beigeladenen zu 1, die ebenfalls die Bundesstraße … betreffen, verwiesen. Schließlich wurden baulogistische Aspekte zur Begründung herangezogen. Dabei kann zwischen dem auf der Grundlage des Bebauungsplans erfolgenden Bau der Westtangente und dem Bau des Bahnübergangs nicht streng differenziert werden. Die Realisierung der Westtangente setzt die Bahnquerung an dieser Stelle vielmehr voraus. Daher bedingen sich die Vorhaben, weshalb die Beigeladene zu 1 gleichermaßen ein erhebliches Interesse an einer zeitnahen Verwirklichung beider Teilprojekte hat. Schließlich wurde in der Vollziehungsanordnung (vgl. S. 4) auch - kurz - auf die Interessen des Antragstellers eingegangen. Ob die dort genannten Erwägungen zutreffen, ist - wie für die Einhaltung des Begründungerfordernisses nach § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO insgesamt - ohne Bedeutung (vgl. BayVGH, B.v. 4.3.2019 - 22 CS 18.2310 - juris Rn. 11).

32
2. Die vom Antragsteller gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 22. Juli 2019 erhobene Klage wird bei summarischer Prüfung keinen Erfolg haben, weil der Antragsteller durch diesen Verwaltungsakt voraussichtlich nicht in eigenen Rechten verletzt wird (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Im Verfahren auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung seiner Klage steht ihm deshalb kein Suspensivinteresse von Gewicht zur Seite.

33
2.1 Die Klage dürfte allerdings zulässig sein, insbesondere im Hinblick auf die Klagebefugnis des Antragstellers (§ 42 Abs. 2 VwGO). Der Antragsteller macht geltend, sein Eigentum (Art. 14 Abs. 1 GG), nämlich ein mit einem Wohnanwesen bebautes Grundstück, werde durch Auswirkungen des in der Nähe gelegenen planfestgestellten Vorhabens beeinträchtigt. Unter Zugrundelegung seines Vortrags kann jedenfalls eine Verletzung des Anspruchs auf gerechte Abwägung (§ 18 Abs. 1 Satz 2 AEG) als Grundstückseigentümer nicht von vornherein ausgeschlossen werden (vgl. BayVGH, B.v. 27.3.2017 - 22 A 16.40037 - juris Rn. 21). Ob der Antragsteller das Anwesen tatsächlich selbst bewohnt, ist unerheblich (vgl. zu einem solchen Fall BVerwG, U.v. 27.10.1999 - 11 A 31.98 - juris).

34
2.2 Nach der im vorläufigen Rechtsschutzverfahren allein möglichen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage verstößt der Planfeststellungsbeschluss voraussichtlich nicht gegen Rechtsvorschriften, deren Verletzung der Antragsteller mit der Folge einer Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit, verbunden mit der Notwendigkeit eines ergänzenden Verfahrens (§ 18 Abs. 1 Satz 3 AEG i.V.m. § 75 Abs. 1a Satz 2 VwVfG, § 18d AEG), geltend machen kann. Maßgeblicher Zeitpunkt für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage ist dabei der Zeitpunkt

des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses (vgl. BVerwG, U.v. 15.10.2020 - 7 A 9.19 - juris Rn. 55; BayVGH, U.v. 27.3.2017 - 22 A 16.40037 - juris Rn. 24, jeweils m.w.N.).

35
2.2.1 Das auf das Planfeststellungsverfahren bezogene Vorbringen des Antragstellers führt bei summarischer Prüfung nicht zu einem Erfolg seiner Klage. Der Einzelne kann - jenseits des hier nicht in Rede stehenden § 4 UmwRG - die Beachtung von Verfahrensvorschriften regelmäßig nicht um ihrer selbst willen erzwingen, d.h. unabhängig davon, ob er in einem materiellen Recht verletzt ist (vgl. BVerwG, B.v. 10.12.2003 - 9 A 73.02 - juris Rn. 23; B.v. 5.3.1999 - 4 A 7.98 - juris Rn. 9). Eine Verfahrensvorschrift kann dem durch sie Begünstigten ein eigenständiges subjektives öffentliches Recht nur dann einräumen, wenn sie mit einer eigenen Schutzfunktion in der Weise zu Gunsten Dritter ausgestattet ist, dass der Begünstigte unter Berufung allein auf einen ihn betreffenden Verfahrensmangel, d.h. ohne Rücksicht auf das Entscheidungsergebnis in der Sache, die Aufhebung bzw. den Erlass einer verfahrensrechtlich gebotenen behördlichen Entscheidung gerichtlich soll durchsetzen können (vgl. BVerwG, B.v. 4.4.2012 - 9 B 95.11 - juris Rn. 7 m.w.N). Nach diesen Maßstäben ist hier keine Rechtsverletzung des Antragstellers gegeben.

36
2.2.1.1 Mit seiner Rüge, der Beigeladenen zu 1 stehe das nötige Verfügungsrecht an im Eigentum der Beigeladenen zu 3 stehenden Grundstücken nicht zu und sie habe auch keine Kreuzungsvereinbarung mit der Beigeladenen zu 2 geschlossen (vgl. § 5 EBKrG), macht der Antragsteller womöglich ein fehlendes Sachbescheidungsinteresse der Beigeladenen zu 1 geltend. Unabhängig davon, ob sein Vortrag in der Sache zutreffend ist, vermag dies eine Rechtsverletzung des Antragstellers nicht zu begründen. Zwar ist eine Behörde grundsätzlich berechtigt, eine Genehmigung zu versagen, wenn der Antragsteller infolge fehlender und auch nicht erreichbarer privatrechtlicher Berechtigung nicht über ein Antragsinteresse oder Sachbescheidungsinteresse verfügt. Diese verfahrensrechtliche Befugnis hat jedoch keine drittschützende Wirkung (vgl. BVerwG, B.v. 27.4.1988 - 4 B 67.88 - juris Rn. 3; BayVGH, U.v. 27.7.2006 - 8 BV 05.3026 - juris Rn. 49). Sollte das Vorbringen des Antragstellers so zu verstehen sein, dass er die Planrechtfertigung des Vorhabens wegen fehlender Realisierbarkeit in Zweifel ziehen möchte, so greift auch dies nicht durch (vgl. unten 2.2.2.1).

37
2.2.1.2 Die Regierung von O … war für den Erlass des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses zuständig. Nach § 23b Abs. 1 Nr. 2 der Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustVVerk) in der zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses geltenden Fassung vom 22. Dezember 1998 (GVBl S. 1025, geändert durch Verordnung vom 21. September 2005, GVBl S. 482; im Folgenden: ZustVVerk a.F.), ist Planfeststellungsbehörde im Sinn des AEG entweder die Regierung von O … (für die Regierungsbezirke O …, N … und S …) oder die Regierung von M … (für die Regierungsbezirke O …, O …, M … und U …). Die örtliche Zuständigkeit richtet sich hier, da die betroffene Eisenbahninfrastruktur sowohl in M … als auch in S … belegen ist und damit der Zuständigkeitsbereich beider Regierungen berührt ist, grundsätzlich nach § 23b Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 ZustVVerk a.F. Die Regierungen können jedoch gem. § 23b Abs. 2 Satz 3 ZustVVerk a.F. abweichende Vereinbarungen treffen. Dies war hier der Fall. Mit Vereinbarung vom 27. Mai und 3. Juni 2019 (Behördenakte S. 478) haben die Regierungen von O … und von M … vereinbart, dass für das streitgegenständliche Planfeststellungsverfahren die erstgenannte Behörde zuständig ist.

38
2.2.1.3 Jedenfalls keine Verletzung eigener Rechte ergibt sich für den Antragsteller daraus, dass der Planfeststellungsbeschluss der Beigeladenen zu 1 als Vorhabenträgerin erteilt wurde. Zwar hat das Bundesverwaltungsgericht entschieden, dass sich aus § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG insofern eine Beschränkung des Kreises der Adressaten und mithin der möglichen Antragsteller ergibt, als sich der Planfeststellungsbeschluss auf Betriebsanlagen einer Eisenbahn bezieht, und dass unter Eisenbahnen nach der Begriffsbestimmung in § 2 Abs. 1 AEG Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu verstehen sind (vgl. BVerwG, B.v. 25.7.2007 - 9 VR 19.07 - juris Rn. 6; dazu auch Kühling/Otte, AEG / ERegG, 2020, Einf § 18 AEG Rn. 26). Ein solches Unternehmen ist die Beigeladene zu 1 nicht. Vorliegend ist allerdings zu berücksichtigen, dass bei einem höhengleichen Bahnübergang Straße und Eisenbahnanlage gewissermaßen eine Einheit bilden. Die sich hieraus ergebenden Kompetenzfragen (vgl. BVerwG, U.v. 12.2.1988 - 4 C 55.84 - juris Rn. 10 ff.; OVG SH, U.v. 15.6.1999 - 4 K 1/98 - juris Rn. 3) bedürfen hier jedoch keiner näheren Erörterung. Denn selbst wenn davon

ausgegangen würde, dass die Beigeladene zu 1 nicht Trägerin des vorliegend planfestgestellten Vorhabens sein könnte, rechtfertigte dies nicht die Annahme, dass die Klage des Antragstellers in der Hauptsache Erfolg haben wird.

39
Das Bundesverwaltungsgericht hat die Frage des zutreffenden Vorhabenträgers dem Verfahrensrecht zugeordnet (vgl. BVerwG, B.v. 25.7.2007 - 9 VR 19.07 - juris Rn. 4 ff.). Allein aus einem möglichen Verfahrensfehler ergibt sich aber nach den oben (2.2.1) dargestellten Grundsätzen keine Rechtsverletzung des Antragstellers. Es ist auch nichts dafür ersichtlich, dass die Verfahrensregelungen des AEG zum möglichen Vorhabenträger in der beschriebenen Weise mit einer eigenen Schutzfunktion zu Gunsten Dritter ausgestattet sind (vgl. zur erfolglosen Rüge betreffend einen unzuständigen Vorhabenträger auch BayVGH, B.v. 19.6.2020 - 22 AS 20.40008 - juris Rn. 18). Jedenfalls vorliegend gilt dies auch nicht im Hinblick auf die Sicherstellung der Einhaltung von im Planfeststellungsbeschluss enthaltenen Schutzvorkehrungen zu Gunsten Dritter durch den Vorhabenträger (vgl. dazu BVerwG, B.v. 25.7.2007 - 9 VR 19.07 - juris Rn. 6). Denn der Planfeststellungsbeschluss enthält solche Schutzvorkehrungen zu Gunsten des Antragstellers nicht und musste sie auch unter Berücksichtigung der 16. BImSchV und des Gebots der gerechten Abwägung der Belange des Antragstellers nicht enthalten (vgl. unten 2.2.2.2, 2.2.2.3); insofern betrifft die Frage des Vorhabenträgers hier auch keine materiellen Rechte des Antragstellers.

40
2.2.1.4 Keinen Verfahrensfehler stellt es dar, dass das Vorhaben in der Auslegungsbekanntmachung im amtlichen Mitteilungsblatt der Beigeladenen zu 1 vom 23. November 2018 als „Errichtung eines höhengleichen Bahnübergangs über die Bahnstrecke N … - D … bei Bahnkilometer 41,676“ beschrieben wurde. Der Antragsteller rügt ohne Erfolg, aufgrund der fehlenden Konkretisierung habe nicht nachvollzogen werden können, an welcher Stelle der Bahnübergang errichtet werden solle.

41
Nach § 18 Abs. 1 Satz 3 AEG i.V.m. § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG ist die Auslegung der Planunterlagen vorher ortsüblich bekanntzumachen. Der notwendige Inhalt der Bekanntmachung ergibt sich aus § 73 Abs. 5 Satz 2 VwVfG. Diese muss sicherstellen, dass jedermann den Anstoß erhält, einen ausgelegten Plan darauf zu überprüfen, ob eigene Rechte oder Belange durch das Vorhaben betroffen sind und er sich deshalb am weiteren Verfahren beteiligen will (BVerwG, U.v. 14.6.2018 - 4 A 10.17 - juris Rn. 21; Neumann/Külpmann in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 9. Aufl. 2018, § 73 Rn. 49). Ziel der Bekanntmachung ist es, interessierte Bürger dazu zu ermuntern, sich am Ort der Auslegung der Planunterlagen zu den angegebenen Zeiten über die Planungsabsichten zu informieren und gegebenenfalls mit Anregungen und Bedenken zur Planung beizutragen. Ihre Aufgabe liegt dagegen nicht darin, über den Inhalt der angelaufenen Planung selbst so detailliert Auskunft zu geben, dass die Einsichtnahme in die Planunterlagen am Ort der Auslegung entbehrlich wird (BVerwG, U.v. 14.6.2018 - 4 A 10.17 - juris Rn. 21 m.w.N.).

42
Die Bekanntmachung entsprach diesen Anforderungen und besaß die erforderliche Anstoßwirkung. Es ergab sich aus der Beschreibung des Vorhabens deutlich, an welcher Bahnstrecke der Übergang errichtet werden sollte. Durch die Bekanntmachung im Amtsblatt der Beigeladenen zu 1 liegt auf der Hand, dass das Vorhaben Auswirkungen innerhalb ihres Stadtgebiets haben kann (vgl. dazu BVerfG, B.v. 27.12.1999 - 1 BvR 1746/97 - juris Rn. 21). Der Umstand, dass ein Laie anhand der Angabe der Bahnkilometer den Standort nicht ohne Weiteres lokalisieren kann und möglicherweise auch keine Kenntnis davon hat, dass an Bahnstrecken die Bahnkilometer sichtbar markiert sind, spielt demgegenüber keine Rolle. Die Eigentümer von Grundstücken im Stadtgebiet der Beigeladenen zu 1, die im Bereich der genannten Bahnstrecke liegen, waren mit den genannten Angaben hinreichend „angestoßen“, die Planunterlagen einzusehen und auf eigene Betroffenheiten hin zu überprüfen. Mehr musste die Bekanntmachung nicht leisten. Im Übrigen lag es ohne Weiteres nahe, zwischen der Planfeststellung und dem Bau der „Westtangente“, die Gegenstand eines langjährigen, auch von der Öffentlichkeit begleiteten Planungsprozesses sowie mehrerer verwaltungsgerichtlicher Verfahren war, einen Zusammenhang herzustellen.

43
2.2.2 Auch aus den materiell-rechtlichen Einwendungen des Antragstellers ergibt sich nicht, dass seine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss voraussichtlich erfolgreich sein wird. Der Antragsteller ist als nicht Enteignungsbetroffener (vgl. § 22 AEG) darauf beschränkt, sich auf die Verletzung drittschützender

Rechte zu berufen, insbesondere auf das Fehlen der Planrechtfertigung (BVerwG, U.v. 9.11.2006 - 4 A 2001.06 - juris, LS 1; BayVGH, B.v. 27.3.2017 - 22 A 16.40037 - juris Rn. 30), auf einen Verstoß gegen ihn in seinen Rechten schützendes zwingendes Recht (BayVGH, U.v. 20.10.2020 - 22 A 16.40009 - juris Rn. 115) oder auf eine Verletzung des Abwägungsgebots (§ 18 Abs. 1 Satz 2 AEG) im Hinblick auf seine eigenen Belange (BVerwG, B.v. 23.1.2009 - 9 VR 1.09 - juris Rn. 4; BayVGH, U.v. 20.10.2020 - 22 A 16.40009 - juris Rn. 115, jeweils m.w.N.).

44
2.2.2.1 Die Planrechtfertigung für das Vorhaben ist gegeben. Voraussetzung hierfür ist, dass für das Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes tatsächlich ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern schon dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (vgl. etwa BVerwG, U.v. 9.11.2017 - 3 A 4.15 - BVerwGE 160, 263 = juris Rn. 34; BayVGH, U.v. 7.10.2009 - 22 A 09.40002 - juris Rn. 21).

45
Im Planfeststellungsbeschluss (S. 9 f.) ist das Vorliegen dieser Gründe ausführlich und nachvollziehbar im Hinblick auf die von der Beigeladenen zu 1 mittels Bebauungsplan bereits festgesetzte Straße „Westtangente“, welche eine Überquerung der Bahnlinie und mithin die Schaffung eines Bahnübergangs erforderlich macht, begründet worden. Die Planfeststellungsbehörde hat auch eigenständig geprüft, ob sich seit Inkrafttreten des Bebauungsplans die verkehrlichen Gegebenheiten wesentlich verändert haben; dies hat sie - ohne das dem der Antragsteller substantiiert entgegengetreten wäre - verneint (Planfeststellungsbeschluss S. 10). Bei der Schaffung eines höhengleichen Bahnübergangs zwischen Schiene und Straße - als grundsätzlich planfeststellungspflichtigem Vorhaben (vgl. Walter in Kühling/Otte, AEG/ERegG, 2020, § 18 AEG Rn. 7) - stehen einem solchen Abstellen auf straßenrechtliche Planungen im Rahmen der eisenbahnrechtlichen Planrechtfertigung bei summarischer Prüfung auch keine Bedenken entgegen. Wie bereits ausgeführt, kann zwischen dem Straßenbau und dem Bau des Bahnübergangs hier nicht streng differenziert werden. Zudem dient die Schaffung eines beschrankten und mit Lichtzeichen versehenen Bahnübergangs (vgl. planfestgestellte Unterlage „Technische Beschreibung Bahnübergang“, S. 2) der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn i.S.d. § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG, zumal zugleich der bisher in der Nähe des künftigen Bahnübergangs liegende Übergang eines Wirtschaftswegs, der abgesehen von Andreaskreuzen ungesichert ist (vgl. Technische Beschreibung Bahnübergang, S. 1), beseitigt wird.

46
Die Planrechtfertigung ist auch nicht deshalb zu verneinen, weil das Vorhaben nicht realisierbar wäre (vgl. dazu etwa BVerwG, U.v. 20.5.1999 - 4 A 12.98 - juris, LS 1; BayVGH, U.v. 11.7.2016 - 22 A 15.40031 - juris Rn. 35). Abgesehen davon, dass bereits der den Anlass des vorliegenden Antrags bildende Beginn von Bauarbeiten eher gegenteilige Anhaltspunkte aufzeigt, hat der Antragsgegner hinsichtlich der von der Beigeladenen zu 1 noch benötigten Grundstücke nachvollziehbar dargelegt (Planfeststellungsbeschluss S. 13), dass sich die Beigeladene zu 3 als Grundstückseigentümerin grundsätzlich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums an der Bahnstrecke einverstanden erklärt hat.

47
Ebenso liegt die notwendige Ausnahmegenehmigung zur Herstellung einer höhengleichen Kreuzung nach § 2 Abs. 2 EBKrG vor. Eine solche wurde mit bestandskräftigem Bescheid der Regierung von M … vom 2. November 2004 erteilt (Behördenakte S. 101 ff.) und daher der Planfeststellung zu Recht zugrunde gelegt. Die dort gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss leicht divergierende Kilometrierungs-Angabe ist unschädlich, weil sich aus dem Bescheidtenor eindeutig ergibt, dass die Genehmigung für das hier in Rede stehende Straßenbauvorhaben der Beigeladenen zu 1 erteilt worden ist. Die Genehmigung war als Verwaltungsakt im maßgeblichen Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses nach wie vor wirksam (Art. 43 Abs. 2 BayVwVfG). Ob sie rechtmäßig erteilt wurde, ist damit ebenso unerheblich wie die Frage, ob sie hätte zurückgenommen oder widerrufen werden müssen. Die vom Antragsteller geltend gemachte Änderung des Sachverhalts würde nur ausnahmsweise zur einer Erledigung des Verwaltungsakts auf sonstige Weise i.S.d. Art. 43 Abs. 2 BayVwVfG führen, nämlich dann, wenn ihn die geänderten Umstände gegenstandslos machen würden (vgl. BVerwG, U.v. 9.5.2012 - 6 C 3.11 - juris Rn. 25; Sachs in Stelkens/Bonk/ders., VwVfG, 9. Aufl. 2018, § 43 Rn. 220). Hierfür ist vorliegend nichts ersichtlich. Wie der Antragsteller selbst vorträgt, wurde bereits bei Erteilung der Genehmigung von etwa 6.200 Kfz pro Tag auf

der neu zu bauenden Straße ausgegangen. Nach den Feststellungen des Planfeststellungsbeschlusses haben sich die der Bebauungsplanung der Beigeladenen zu 1 zu Grunde liegenden Annahmen - insbesondere im Hinblick auf die Verkehrszahlen - nicht wesentlich geändert (vgl. oben). Auch die in der Genehmigung vom 2. November 2014 unter anderem enthaltene Erwägung, dass die fragliche Bahnstrecke nur sehr schwach belastet sei, war im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses nicht widerlegt; vielmehr war die Strecke stillgelegt. Auch diese Stilllegung führte nicht dazu, dass die Genehmigung ihre Regelungswirkung verlor. Eine Freistellung der Strecke von Bahnbetriebszwecken gem. § 23 AEG ist nicht erfolgt; erst eine solche würde den planungsrechtlichen Status als Bahnbetriebsanlage aufheben (vgl. Hellriegel/Bruwicki in Kühling/Otte, AEG/ERegG, 2020, § 11 AEG Rn. 75 m.w.N.).

48
Einer Realisierbarkeit des Vorhabens stand auch nicht entgegen, dass die Beigeladene zu 1 keine Kreuzungsvereinbarung mit der Beigeladenen zu 2 getroffen hat. Zum einen war im maßgeblichen Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses über den Antrag der Beigeladenen zu 2 auf Erteilung einer Genehmigung nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 AEG noch nicht entschieden worden. Ferner hat sich die Beigeladene zu 2 im vorliegenden gerichtlichen Verfahren nicht ablehnend gegenüber dem Vorhaben der Beigeladenen zu 1 geäußert, so dass nicht erkennbar ist, dass eine etwa erforderliche Vereinbarung nicht zustande kommen könnte. Schließlich wäre Konsequenz einer nicht zustande kommenden Vereinbarung nicht die fehlende Realisierbarkeit des Vorhabens; vielmehr könnten ein Kreuzungsverfahren (vgl. § 6 f. EBKrG) oder sogleich ein verwaltungsgerichtliches Verfahren (vgl. Marschall/Schweinsberg, Eisenbahnkreuzungsgesetz, 6. Aufl. 2018 § 6 Rn. 4) eingeleitet werden.

49
2.2.2.2 Der Planfeststellungsbeschluss verstößt nicht gegen die Anforderungen der §§ 41, 42 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV. Die 16. BImSchV gilt nur für die wesentliche Änderung unter anderem von Schienenwegen (§ 1 Abs. 1 der 16. BImSchV). Wann eine wesentliche Änderung vorliegt, bestimmt § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV. Einer der dort genannten Fälle liegt hier nicht vor. Unabhängig davon, ob die Prognose des Beklagten zur Wiederaufnahme des Zugbetriebs zutreffend war (dazu unten 2.2.2.3.2), ist nicht erkennbar, dass sich der Schienenverkehrslärm durch die Errichtung des Bahnübergangs erhöhen könnte, geschweige denn in dem in § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV genannten Umfang. Auch für einen Fall des § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV, der voraussetzt, dass der Beurteilungspegel des zu ändernden Verkehrswegs vor der Änderung bereits mindestens 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts beträgt, ist hier nichts ersichtlich. Allein auf den von dem zu ändernden Verkehrsweg - hier der Bahnstrecke - ausgehenden Verkehrslärm kommt es aber im Rahmen der 16. BImSchV an (vgl. BVerwG, B.v. 25.5.2005 - 9 B 41.04 - juris Rn. 4; B.v. 11.11.1996 - 11 B 65.96 - juris Rn. 9; Michler in Ziekow, Handbuch des Fachplanungsrechts, 2. Aufl. 2014, § 10 [Verkehrslärmschutz] Rn. 66). Eine Zunahme des Straßenverkehrslärms in Folge der Errichtung des Bahnübergangs ist daher der Abwägung zuzuordnen (dazu unten 2.2.2.3.2).

50
2.2.2.3 Der Planfeststellungsbeschluss entspricht voraussichtlich in Bezug auf die Belange des Antragstellers dem Gebot gerechter Abwägung (§ 18 Abs. 1 Satz 2 AEG).

51
2.2.2.3.1 Der Antragsteller kann sich nicht mit Erfolg auf Belange der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs berufen, soweit er rügt, dass der Bahnübergang nicht höhengleich ausgeführt werden dürfe. Die Bestimmung zur Herstellung des Bahnübergangs als Überführung oder als höhengleiche Kreuzung (§ 2 EBKrG) vermittelt keine drittschützende Wirkung (BVerwG, B.v. 16.1.2007 - 9 B 14.06 - juris Rn. 11 ff.; Marschall/Schweinsberg, EBKrG, 6. Aufl. 2016, § 2 Rn. 31 m.w.N.). Gleiches muss gelten, soweit im Planfeststellungsbeschluss (S. 10 ff.) zu Recht unabhängig von der der Beigeladenen zu 1 erteilten Ausnahmegenehmigung nach § 2 Abs. 2 EBKrG geprüft und abgewogen worden ist, ob eine nicht höhengleiche Querung der Bahnlinie vorzugswürdig ist. Dass diese Abwägung spezifische Belange des Antragstellers betreffen würde, ist nicht ersichtlich.

52
2.2.2.3.2 Der Planfeststellungsbeschluss weist voraussichtlich auch keinen Mangel hinsichtlich der Abwägung der Belange des Antragstellers auf, vor Lärm oder sonstigen Immissionen geschützt zu werden.

53

Nachdem nicht erkennbar ist, dass sich der Schienenverkehrslärm durch die Errichtung des Bahnübergangs erhöhen könnte (vgl. oben 2.2.2.2), sind abwägungserhebliche nachteilige Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens (vgl. Schoen in Kühling/Otte, AEG/ERegG, 2020, Einf § 18 AEG Rn. 90) auf das Grundstück des Antragstellers allenfalls als Folge geschlossener Schranken des Bahnübergangs denkbar, d.h. durch Bremsen, Anfahren und Rückstau von Kraftfahrzeugen auf der von der Beigeladenen geplanten Straße.

54
Solche Folgen, wie sie der Antragsgegner ausweislich des Planfeststellungsbeschlusses (vgl. S. 14 f.) auch in seine Abwägung einbezogen hat, kämen jedoch nur im Falle eines tatsächlichen Eisenbahnbetriebs auf der derzeit stillgelegten Strecke in Betracht. Die Annahme im Planfeststellungsbeschluss, es lasse sich nicht exakt prognostizieren, dass es in absehbarer Zeit zu einer Wiederinbetriebnahme der Strecke im Bereich des streitgegenständlichen Bahnübergangs für Personenverkehr oder für nennenswerten Güter- oder Touristikverkehr komme (vgl. Planfeststellungsbeschluss S. 12 f., 14 f.), ist indes nicht zu beanstanden. Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung können Verkehrsprognosen wie die Ermittlung der auf dem Streckenabschnitt künftig verkehrenden Züge gerichtlich nur darauf überprüft werden, ob sie mit den zu jener Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der für sie erheblichen Umstände sachgerecht erarbeitet worden sind. Zu beanstanden ist eine Prognose demnach nicht, wenn sie nach einer geeigneten Methode durchgeführt wurde, der ihr zugrundeliegende Sachverhalt zutreffend ermittelt und das Ergebnis einleuchtend begründet worden ist (stRspr, BVerwG, U.v. 13.12.2018 - 3 A 17.15 - juris Rn. 22; U.v. 29.6.2017 - 3 A 1.16 - juris Rn. 88; U.v. 8.9.2016 - 3 A 5.15 - juris Rn. 46). Maßgeblich ist auch insoweit der Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses (vgl. BVerwG, B.v. 4.12.2008 - 9 VR 19.08 - juris Rn. 9; U.v. 7.7.1978 - IV C 79.76 - BVerwGE 56, 110 - juris Rn. 57).

55
Diesen Maßgaben entspricht die im Planfeststellungsbeschluss (S. 11 bis 13) enthaltene Prognose des Antragsgegners. Der Antrag der Beigeladenen zu 2 auf Erteilung einer Genehmigung als Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Strecke N … - D … wurde dabei ebenso berücksichtigt wie deren Ziel, auf der gesamten Bahnstrecke oder auf Teilen davon künftig Güter- oder Personenverkehr durchzuführen. Im Planfeststellungsbeschluss wurde nachvollziehbar dargelegt, warum gleichwohl davon auszugehen ist, dass mit einem solchen Verkehr in absehbarer Zeit nicht zu rechnen ist. Danach sind die Rahmenbedingungen für eine Prüfung durch den Freistaat Bayern, ob ein Verkehrsunternehmen beauftragt wird, überwiegend noch nicht erfüllt, insbesondere, da die Beigeladene zu 2 noch über kein zivilrechtliches Verfügungsrecht über den fraglichen Nordabschnitt der Strecke verfügt und weil ein erheblicher Bedarf an baulichen Maßnahmen im Hinblick auf die Versetzung der Infrastruktur in einen Zustand besteht, der attraktiven Personenzugverkehr ermöglicht. Selbst eine Wiederherstellung des hier gegenständlichen Streckenteils für einen gelegentlichen Güterverkehr sei angesichts des Zustands der Strecke mit erheblichem Kostenaufwand verbunden. Mit diesen Erwägungen hat sich der Antragsteller nicht im Einzelnen auseinandergesetzt; vielmehr hat er letztlich nur allgemein auf - bekannte und auch im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigte - Bestrebungen zur Reaktivierung der Strecke verwiesen. Kein Indiz dafür, dass die Prognose nicht sach- und methodengerecht erstellt wurde, stellt es dar, dass die Beigeladene zu 2 nach Auskunft des Antragsgegners zwischenzeitlich einen Antrag auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung nach § 7f AEG für die gesamte Strecke gestellt hat. Vielmehr fügt es sich in das oben genannte Bild, dass eine solche Genehmigung für den hier maßgeblichen Streckenabschnitt nach dem unwidersprochenen Vortrag des Antragsgegners mangels hinreichender Nachweise noch nicht erteilt wurde und dass es zudem für einen solchen Betrieb umfangreicher Umbaumaßnahmen bedarf, die einen Antrag auf Planfeststellung oder Plangenehmigung voraussetzen würden, der ebenfalls noch nicht vorliegt.

56
Selbst wenn im Übrigen von einer Wiederaufnahme des Zugbetriebs und damit einer gelegentlichen Schließung der Schranken ausgegangen würde, ist nicht erkennbar, dass im Planfeststellungsbeschluss Belange des Antragstellers abwägungsfehlerhaft gewürdigt sein könnten. Aus fachlicher, vom Bundesverwaltungsgericht gebilligter Auffassung ist bei der Berechnung des Straßenverkehrslärms kein Zuschlag für einen beschrankten Bahnübergang vorzusehen (vgl. BVerwG, B.v. 23.6.2009 - 9 VR 1.09 - juris Rn. 16). Der Antragsgegner konnte zudem darauf abstellen, dass der Schutz der Anwohner, einschließlich des Antragstellers, vor Immissionen bereits hinreichend durch den im Bebauungsplan der Beigeladenen zu 1 festgesetzten Lärmschutzwall gewährleistet war (vgl. Planfeststellungsbeschluss S. 15).

Die Planfeststellungsbehörde braucht einen durch das Vorhaben hervorgerufenen (bzw. hier bloß unterstellten) Konflikt nicht selbst im Planfeststellungsbeschluss zu lösen, wenn er durch einen anderen zur Regelung dieser Frage (gleichfalls) zuständigen Hoheitsträger innerhalb seines Kompetenzbereichs entschieden wird bzw. worden ist (vgl. VGH BW, U.v. 5.6.1997 - 5 S 2740/96 - juris Rn. 30). Die Planfeststellungsbehörde hat sich zudem vergewissert, dass die Annahmen des Bebauungsplans nach wie vor tragfähig waren; hiergegen hat der Antragsteller, wie ausgeführt, keine substantiierten Einwände geltend gemacht. Schließlich ist zwar ein Lärmzuwachs auf einem anderen als dem zu ändernden Verkehrsweg im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang mit dem Vorhaben besteht (vgl. BVerwG, U.v. 9.6.2010 - 9 A 20.08 - juris Rn. 114; U.v. 17.3.2005 - 4 A 18.04 - BVerwGE 123, 152 - juris Rn. 19). Selbst wenn jedoch diese Grundsätze vorliegend deshalb herangezogen werden, weil geschlossene Schranken des Bahnübergangs zu einer Zunahme des Lärms auf der von der Beigeladenen geplanten Straße führen können, ergibt sich kein Abwägungsfehler. Zum einen ist bei summarischer Prüfung nicht ersichtlich, dass ein Lärmzuwachs durch gelegentlich geschlossene Schranken mehr als nur unerheblich sein könnte. Zum anderen trägt die Abwägung der genannten Vorgabe bereits dann Rechnung, wenn den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse genügt wird; hierzu reicht es aus, die Immissionsgrenzwerte für Dorf- und Mischgebiete einzuhalten (vgl. BVerwG, U.v. 9.6.2010 - 9 A 20.08 - juris Rn. 114; U.v. 17.3.2005 - 4 A 18.04 - BVerwGE 123, 152 - juris Rn. 19). Nach dem von der Beigeladenen zu 1 mittlerweile vorgelegten schalltechnischen Gutachten zur Verkehrslärmausbreitung vom 18. Februar 2021 werden beim Grundstück des Antragstellers jedoch die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV sogar für Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete durch Straßenverkehrslärm selbst dann deutlich unterschritten (maximaler Beurteilungspegel 54,1 dB(A) tags bzw. 46,7 dB(A) nachts), wenn der Bahnübergang über das fachlich Gebotene hinaus (vgl. oben) als lichtsignalgeregelter Knotenpunkt berücksichtigt und eine entsprechende Korrektur angesetzt wird (vgl. Gutachten vom 18.2.2021 S. 6 f.).

57
3. Unabhängig von den Erfolgsaussichten in der Hauptsache ergibt die Interessenabwägung kein überwiegendes Aussetzungsinteresse des Antragstellers.

58
Ob, wann und in welchem Umfang wieder Zugbetrieb auf der Bahnstrecke im hier in Rede stehenden Abschnitt durchgeführt werden wird, ist, wie ausgeführt, unklar. Insofern hat der Antragsteller absehbar keine betriebsbedingten Auswirkungen gerade des planfestgestellten Vorhabens - in Folge der Schließung der Schranken - zu erwarten. Demgegenüber ist in der Sofortvollziehungsanordnung nachvollziehbar begründet worden, weshalb ein gesteigertes öffentliches Interesse an der Realisierung der von der Beigeladenen schon seit längerem mittels Bebauungsplan geplanten Straße besteht (Verkehrsbelastung; Entwicklung einer Unfallhäufungslinie); zu deren Bau ist die Realisierung des hier streitgegenständlichen Bahnübergangs erforderlich. Schutz vor dem durch die neue Straße hervorgerufenen Lärm bietet dem Antragsteller der im Bebauungsplan vorgesehene Lärmschutzwall.

59
4. Der Antrag war daher mit der Kostenfolge aus § 154 Abs. 1 VwGO abzulehnen. Da sich die Beigeladene zu 1 durch Stellung eines Antrags in ein Kostenrisiko begeben hat (§ 154 Abs. 3 VwGO), entspricht es der Billigkeit, ihre außergerichtlichen Kosten dem Antragsteller aufzuerlegen (§ 162 Abs. 3 VwGO). Die Beigeladenen zu 2 und zu 3 haben keinen Antrag gestellt, so dass sie ihre außergerichtlichen Kosten billigerweise selbst tragen.

60
Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 53 Abs. 2 Nr. 2, § 52 Abs. 1 GKG i.V.m. Nrn. 34.2.1.1, 1.5 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit 2013.

61
Dieser Beschluss ist unanfechtbar (§ 152 Abs. 1 VwGO).