

Titel:

Planfeststellung für Verlängerung einer Straßenbahnlinie

Normenketten:

BlmSchV § 16

PBefG § 28, § 30

GG Art. 14 Abs. 1

Leitsätze:

1. Dem Gesetz- und Verordnungsgeber kommt bei der Bestimmung des Rechenverfahrens zur Ermittlung der Immissionsbelastung ein weiter Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zu, der einer gerichtlichen Nachprüfung nur begrenzt offensteht. (Rn. 88) (redaktioneller Leitsatz)
2. Angesichts der hohen Prognoseunsicherheit bei Erschütterungsimmissionen ist ein gestuftes Vorgehen zum Schutz Betroffener vor Erschütterungen anerkannt. Danach kann die Bewältigung nachteiliger Wirkungen durch ein Planvorhaben, deren Ausmaß sich im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht zuverlässig prognostizieren lässt, auf einen späteren Zeitpunkt, zu dem sich diese genauer ermitteln lassen, verschoben werden. (Rn. 111) (redaktioneller Leitsatz)
3. Das Recht auf Anliegergebrauch aus Art. 14 Abs. 1 GG vermittelt dem Eigentümer keinen Anspruch darauf, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen unmittelbar bei seinem Grundstück oder in dessen Nähe eingerichtet werden oder erhalten bleiben. (Rn. 138) (redaktioneller Leitsatz)
4. Die bloße Möglichkeit der Beeinflussung des Verkehrswertes eines Grundstücks infolge geltend gemachter faktischer Beeinträchtigungen stellt keinen eigenständigen abwägungserheblichen Belang dar. Ein genereller Schutz vor jedem Wertverlust durch Planungen besteht nicht. Gewisse Einbußen sind als Ausdruck der Sozialbindung entschädigungslos hinzunehmen. (Rn. 144) (redaktioneller Leitsatz)
5. Eine Änderung des Ausblicks von einem Grundstück stellt jedenfalls im Regelfall kein privates Interesse von solchem Gewicht dar, dass es in die Abwägung einzustellen wäre. Nur ausnahmsweise, nämlich bei besonderer Werthaltigkeit des Grundstücks aufgrund einer außergewöhnlichen Lage und der vom Grundstück aus bestehenden Aussicht, kann es sich um einen abwägungsrelevanten Belang handeln. (Rn. 149) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Planfeststellung, Straßenbahn, Lärmimmissionen, Schienenbonus, Schall 03 1990, Erschütterungsimmissionen, Grunddienstbarkeit, Gewährleistung der Zufahrt, Wertverlust, Änderung des Ausblicks

Tenor

I. Die Klage wird abgewiesen.

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

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

IV. Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

1

Die Klage richtet sich gegen einen Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Unterfranken vom 10. Dezember 2020, mit dem die Verlängerung einer Straßenbahnlinie planfestgestellt wurde.

2

1. Die Kläger sind Mit- oder Bruchteilseigentümer des mit ihrem Wohnhaus bebauten Grundstücks M. H.str. ... (FINr. ...12, Gemarkung W.). Das Grundstück liegt nach unwidersprochen gebliebenen Angaben der Beigeladenen im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Äußeres H. ...“ vom 2. Dezember 1964/9. Dezember 1965 (bekannt gemacht im Amtsblatt Nr. 16 vom 10.11.1966). Der Plan setzt für das Grundstück ein Wohngebiet fest. Zwischen dem Grundstück der Kläger und der M. straße befindet sich ein unbebauter Grünstreifen mit Baumbestand (FINr. ...1), der im Eigentum der Stadt W. ... steht. Der Grünstreifen wird von einer asphaltierten Zufahrt durchschnitten, die etwa rechtwinklig zur Straße verläuft und über die das Grundstück der Kläger sowie das daneben gelegene Flurstück ...11 erreichbar sind. Unter dem Zufahrtsweg verlaufen Versorgungsleitungen. Die Kläger verfügen über ein Geh- und Fahrrecht sowie ein Versorgungsleitungsrecht an den Grundstücken FINr. ...1 und FINr. ...2 (M.H.str.); diese Rechte sind im Grundbuch eingetragen.

3

2. Bereits der Verkehrsentwicklungsplan für den Großraum W. ... aus den Jahren 1993/1995 sah eine Erschließung der Stadtteile F. ... und H. ... durch eine Straßenbahnlinie 6 vor; auch im Nahverkehrsplan der Region Unterfranken vom November 2006 ist die Straßenbahnerweiterung enthalten.

4

Mit Schreiben vom 31. Mai 2012, bei der Regierung von Unterfranken am gleichen Tag eingegangen, beantragte die Beigeladene die Planfeststellung für die Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke F. ... und H. ... Nach Durchführung des Anhörungsverfahrens (Bekanntmachung der Auslegung vom 15.6.2012, Planauslegung in der Zeit vom 25.6. bis 25.7.2012) und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurden die Planunterlagen teilweise geändert, u.a. zur Vermeidung von Eingriffen in privates Grundeigentum; zudem wurden vertiefte Untersuchungen zur Lärmbelastung während der Bauzeit und zu Buslinienkonzepten aufgenommen. Nach Durchführung eines weiteren Anhörungsverfahrens und einer weiteren Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurden die Planunterlagen mit Datum vom 6. Juli 2015 nochmals geringfügig tektiert. Vom 11. bis 15. Dezember 2017 wurde ein Erörterungstermin durchgeführt. Aufgrund der Erkenntnisse daraus wurden die schalltechnische Untersuchung, die Verkehrsprognose, faunistische Untersuchungen und die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung sowie der landschaftspflegerische Begleitplan nochmals bearbeitet, was wiederum zu Änderungen an den Planfeststellungsunterlagen führte. Diese wurden nochmals ausgelegt (Bekanntmachung vom 21.11.2019, Auslegung vom 22.11.2019 bis 23.12.2019) sowie den Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

5

Die Kläger erhoben im Rahmen des Beteiligungsverfahrens am 3. August 2012, 9. Juli 2014 und 7. Januar 2020 bei der Regierung von Unterfranken Einwendungen.

6

Der Planfeststellungsbeschluss vom 10. Dezember 2020 wurde im Amtsblatt der Regierung von Unterfranken vom 11. Januar 2021 öffentlich bekannt gemacht und vom 18. Januar 2021 bis zum 1. Februar 2021 auf der Internetseite der Regierung bereitgestellt sowie bei der Stadt W. ... zur Einsicht ausgelegt.

7

3. Die Straßenbahntrasse verläuft nach dem Planfeststellungsbeschluss im Abschnitt M.H.str. zwischen der T. H. Str. und der B... H.str. nordöstlich des Grundstücks der Kläger über den auf dem Grundstück FINr. ...1 befindlichen Grünstreifen und durchquert die Zufahrt der Kläger zu ihrem Grundstück. Die Zufahrt wird durch eine Lichtsignalanlage gesichert. Der Abstand des Gleiskörpers zur Grundstücksgrenze M.H.str. ... beträgt 11,69 m (Erläuterungsbericht, Anlage 1 der Planunterlagen, S. 61); der Abstand des Gleiskörpers zum Wohnhaus der Kläger beträgt nach Angaben der Beigeladenen etwa 21,5 m. Die M.H.str. verläuft nordöstlich der geplanten Trasse. Im nordwestlichen Bereich der M.H.str. liegt die Haltestelle H. H.weg. Hinter der Einmündung H. H.weg/M.H.str. wechselt der Gleisoberbau von einer straßenbündigen Führung zu einer Raseneindeckung auf Schwellengleis; dieser Oberbau ist auch im Bereich des Grundstücks der Kläger - mit Ausnahme der die Trasse querenden Zufahrt - vorgesehen. Während des Baus der Straßenbahntrasse muss die Zufahrt zum klägerischen Grundstück ggf. vorübergehend verlegt werden.

8

In dem Planfeststellungsbeschluss ist weiterhin eine Änderung des Straßenbelags der M. Straße im Bereich des klägerischen Grundstücks vorgesehen (Befestigung mit einem bituminösen Asphaltoberbau).

9

4. Die Kläger haben mit Schriftsatz vom 11. Februar 2021, beim Verwaltungsgerichtshof am gleichen Tag eingegangen, Klage erhoben. Die Klage wurde mit Schriftsatz vom 21. April 2021, beim Verwaltungsgerichtshof am 22. April 2021 eingegangen, begründet.

10

Die Kläger beantragen zuletzt,

11

Der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Unterfranken vom 10. Dezember 2020 Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke F. ... und H. ... in W. ... Nr. 23-3623.00-1/10 wird aufgehoben.

12

Hilfsweise: Der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Unterfranken vom 10. Dezember 2020 Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke F. ... und H. ... in W. ... Nr. 23-3623.00-1/10 ist rechtswidrig und wird so lange außer Vollzug gesetzt, bis die Mängel durch ein ergänzendes Verfahren behoben worden sind.

13

Weiter hilfsweise: Der Planfeststellungsbeschluss wird um Auflagen bezüglich Buchstabe b., d., e., g., j. und k. der Klagebegründung vom 21. April 2021 ergänzt.

14

Zur Begründung tragen die Kläger im Wesentlichen vor:

15

4.1 Sie hielten die Projektierung der Linie 6 für überdimensioniert, weil sie neue Wohnbereiche nördlich der R. ... Straße nicht direkt anfare und daher im Wesentlichen allein zur Beschickung des Universitätsteiles am H. ... diene. Ein Austausch der dieselbetriebenen Stadtbusse in Elektrobusse wäre erheblich flexibler auch mit Blick auf Semesterferien sowie Abend- und Nachtzeiten. Die Verkehrsprognose basiere auf nicht neutralen Erwartungen der Universität W. ... und der Stadt W. ...; eine eigene Bedarfsuntersuchung habe nach Aktenlage nicht stattgefunden. Die infolge der Pandemie gesunkenen Fahrgastzahlen zeigten die Schwäche des Systems Großraumtransport. Auch Großereignisse wie die Fusion von Julius-Spital und Missionsärztlicher Klinik zur Klinikum W. ... Mitte gGmbH seien nicht berücksichtigt worden. Das Vorhaben sei nicht realisierbar, weil erhebliche Kostensteigerungen absehbar seien.

16

4.2 In dem Schallgutachten hätten die entstehenden Anfahr- und Bremsgeräusche, die durch Ein- und Ausfahren in die Haltestelle H. H.weg entstehen würden, trotz des geringen Abstands der baulichen Anlagen auf dem Grundstück der Kläger zur Trasse und zu einer Haltestelle keinen erkennbaren Niederschlag gefunden. Auch sei die Erhöhung der durch das Ein- und Ausfahren aus der Haltestelle verursachten Störgeräusche durch das Gefälle von bis zu 8% nicht berücksichtigt worden. Zwar seien Zuschläge für Immissionsorte bis 40 m Entfernung zur Trasse rechnerisch verarbeitet worden, aber diese bezögen sich nur auf die erhöhten Störgeräusche aufgrund von Bremsen und Anfahren bei den dort abschließend genannten Lichtsignalanlagen. Dies werde durch ein von den Klägern beauftragtes Sachverständigengutachten nachgewiesen. Daraus ergebe sich auch, dass das dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegende Schallgutachten nicht den zum Zeitpunkt der Antragstellung geltenden Regeln der Schalltechnik entsprochen habe, wie eine Veröffentlichung des Landesamts für Umwelt (LfU) aus dem Jahr 2006 zeige. Die Kritikpunkte an der alten Schall 03 seien größtenteils bei deren Änderung 2014 berücksichtigt worden. Im Gutachten sei mit einem Schienenbonus von 5 dB(A) gerechnet worden, der zu erheblich niedrigeren Ergebnissen führe als eine Berechnung nach heutigen Regeln. Die Schall 03 von 2015 sei wahrscheinlich nicht angewendet worden. Bei anderer Bewertung des Rasengleises und bei Wegfall des Schienenbonus' liege die Gesamtbelastung im 1. OG des klägerischen Anwesens tagsüber um 7 dB(A) und nachts um 8 dB(A) höher. Die von dem privaten Gutachter ermittelten Pegel lägen in der Nacht in einem Bereich, in dem gemäß der Lärmwirkungsforschung ein ungestörter Schlaf bei geöffnetem Fenster nicht mehr möglich sei. Auch wichen die für die Grundstücke M.H.str. ... und ...

ermittelten Werte um 6 dB(A) voneinander ab, obwohl diese in nahezu gleicher Entfernung zur neuen Bahntrasse lägen.

17

4.3 Bis zu einem Abstand von mindestens 20 m zur projektierten Trasse sei mit spürbaren Auswirkungen des Straßenbahnbetriebs in Form von Erschütterungen zu rechnen. Die nächsten baulichen Anlagen der Kläger seien lediglich 11,69 m von der Trasse entfernt, die sehr teuren Aufbauten (Granitstelen, Grundstückstoranlage) sogar nur etwa 7,5 m. Es seien Erschütterungen zu erwarten, die Wohnen und Leben erheblich tangieren und Schäden an der Bausubstanz hervorrufen könnten. Nach der letzten Planänderung sei im Bereich der M. Straße ein Rasengleis anstelle eines Schottergleises vorgesehen. Dies sei jedoch im Maßnahmenplan 24-15 Ordner 9 noch nicht geändert worden. Zudem reiche die Ausführung als Rasengleis aufgrund der geringen Entfernung zu den baulichen Anlagen der Kläger nicht aus. Zu fordern sei der Einbau eines Masse-Feder-Systems. Ein Schreiben der Beigeladenen in diesem Zusammenhang, wonach nur durch eine elastische Abkopplung der Tragplatte in Form des Masse-Feder-Systems den hohen Anforderungen nach TA Lärm entsprochen werden könne, widerspreche dem Gutachten der Firma I. ... S. 12, wonach eine hochelastische kontinuierliche Schienenlagerung anstelle des flächig gelagerten Masse-Feder-Systems eingesetzt werden könne, diese aber zu deutlich höheren Kosten im Vergleich zum Masse-Feder-System führen würde.

18

Die von der Beigeladenen verwendeten Fahrzeuge hätten sich im Jahr 2019 nach ihrem Typ, ihrer Länge und damit in Nutzlast und Gewicht ganz erheblich verändert, ohne dass dies zu einer Anpassung des Erschütterungsgutachtens geführt habe (nunmehr Wagenlängen von 42 m statt bislang 25 m). Die verwendeten Gutachten der M. GmbH stammten aus dem Jahr 2011 und könnten die neuen Fahrzeuge nicht berücksichtigt haben.

19

Im Planfeststellungsverfahren seien darüber hinaus zu erwartende Körperschallimmissionen außer Betracht gelassen worden.

20

4.4 Auch sei die Problematik der elektromagnetischen Verträglichkeit nicht abschließend und valide bewertet worden. Nach dem entsprechenden Gutachten (S. 3) sei bei Kernspintomografen in einer Entfernung bis zu 79 m und bei Kathodenstrahlbildschirmen in einer Entfernung von bis zu 47 m zur Trasse mit Störungen zu rechnen. Somit seien dort entsprechende Felder und Feldstärken nachweisbar. Die nächsten baulichen Anlagen der Kläger seien jedoch nur etwas mehr als 10 m von der Trasse entfernt. Der Einfluss der Hoch-KV-Leitungen auf Menschen werde bagatellisiert. Eine Untersuchung der Auswirkungen auf EMVsensitive Menschen habe nicht stattgefunden. Die Kläger lehnten die Trassierung wegen der Gesundheitsgefahr ab.

21

Das der Planung zugrunde liegende Gutachten zur elektromagnetischen Verträglichkeit sei nach einem von den Klägern beauftragten Gutachten des TÜV ... zudem fehlerhaft. Es sei nicht an die im Jahr 2013 novellierte 26. BImSchV angepasst worden; in Bezug auf die Gefährdung von Implantatträgern sei die DIN VDE 0848-3-1 angewandt worden, die zwischenzeitlich ersetzt worden sei. Es sei nicht untersucht worden, ob eine relevante Vorbelastung entlang der Strecke bestehe. Es sei nicht berücksichtigt worden, dass der Gleichstrom für die Speisung der Trambahn aus Wechselstrom erzeugt werde und bei den Gleichrichtern immer ein Wechselstromanteil bei typischerweise 300 Hz zurückbleibe. Für die Immissionsberechnung sei ein Rückstromanteil der Schienen von 100% angenommen worden, der jedoch eher bei 70% liege. Entgegen dem Gutachten fließe der Strom nicht nur über die Oberleitung, sondern auch über die Schiene, die näher am Grundstück als die Oberleitung liege, so dass die Prognose zu günstig ausfalle.

22

4.5 Durch die Trassenführung über die Zufahrt zum Grundstück der Kläger, die über die Grundstücke FINr. ...1 und ...2 verlaufe, werde sich ein Teil der Aufwendungen für den Bau der Zufahrt als frustriert herausstellen. Die Zufahrt werde bei Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses zu Teilen zerstört. Das Geh- und Fahrrecht der Kläger werde erheblich entwertet, da es nicht mehr jederzeitig nutzbar sein werde. Die zeitlich nicht beschränkte Dienstbarkeit zugunsten der Kläger erzeuge eine Sperrwirkung für diese überlagernde Baumaßnahmen.

23

Zudem werde der Kläger zu 2) durch die Planung in seiner Berufsausübung als leitender Notarzt beschränkt. Das Kfz des Klägers sei mit einer Sondergenehmigung und Sonderrechten zum Führen von verdeckten Sondersignalen versehen, damit er im Einsatzfall jederzeit schnellstmöglich zur Lebensrettung an einen Einsatzort gelangen könne. Sein Kfz sei jederzeit mit Medikamenten versehen. Die jederzeitige schnellstmögliche Lebensrettung sei durch die gewählte Trassierung nicht mehr möglich, da für ihn Wartezeiten entstehen könnten, wenn Züge vorbei- oder in die Haltestelle H. H.weg ein- oder ausführen und er damit sein Grundstück nicht verlassen könne. Am Unfallort könnten aber wenige Sekunden über Leben und Tod entscheiden. Würde nicht die Trassierung geändert, so müsse jedenfalls zwingend die geplante Lichtsignalanlage mit einer vom Kläger zu 2) zu bedienenden Beeinflussungsmöglichkeit ausgestattet werden, die es ihm ermögliche, ohne Wartezeit Vorrang vor dem Verkehr zu erhalten. Darüber hinaus müsse während der gesamten Bauphase ausnahmslos ein befahrbarer Zugang zum Grundstück der Kläger aufrechterhalten werden.

24

4.6 Die Kläger meinen, dass durch den Verlauf der Trasse über ihre Grundstückszufahrt, unter der Versorgungsleitungen wie Strom, Wasser, Kanal, Erdgas, Telekom, Kabel verlegt seien, mit erheblichen Erschwerungen bei einer zukünftigen Neuverlegung sowie der Wartung von neu verlegten von Leitungen zu rechnen sei. Es werde zwar weiterhin von der alleinigen Kostenlast der kommunalen und privaten Leistungserbringer bis zur Grundstücksgrenze ausgegangen, doch sei aufgrund des erhöhten Aufwandes mit einer Verlängerung von Unterbrechungszeiten bei Reparaturen sowie einer Attraktivitätssenkung für Anbieter bei neuen Technologien (z.B. Glasfaser) zu rechnen. Hinzu trete eine potentielle Gefahr von Aufwands- und Kostenerhöhungen für die Kläger.

25

4.7 Die Kläger rügen zudem, es sei im Bereich der nördlich ihres Grundstücks liegenden Grünfläche kein die Bahntrasse abtrennender und sichernder Schutzzaun vorgesehen. Daraus folge ein außerordentlich hohes Unfallrisiko für die Kläger, ihre Familie sowie Gäste, zumal die Grünfläche auf dem Grundstück FINr. ...1 bisher intensiv als Naherholungsbereich genutzt werde. Ein entsprechender Schutzzaun sei ergänzend als Schallschutzzaun oder -mauer auszubilden. Zudem müssten alle Zufahrten zu den Grundstücken neben einer Lichtsignalanlage zusätzlich mit einer Schrankenanlage versehen werden, um das Unfallrisiko zu reduzieren. Die Höchstgeschwindigkeit der Straßenbahn müsse auf dem Grundstück FINr. ...1 auf 20 - 30 km/h begrenzt werden, im Bereich des Grundstücks der Kläger, kurz vor der abschüssigen Einfahrt in den Bahnhof H. H.weg, auf 10 km/h. Damit könnten auch die Geräuschemissionen reduziert werden.

26

4.8 Nach Auffassung der Kläger dürfe die Straßenbahntrasse nicht über das dem klägerischen Grundstück benachbarte Grundstück FINr. ...1 geführt werden, weil dieses im Grundbuch als Erholungsfläche gekennzeichnet sei und von den Klägern täglich als solche genutzt werde. Zudem werde in unmittelbarer Nähe des klägerischen Grundstücks eine Vielzahl von Bäumen, die von überragender Bedeutung für das Mikroklima seien, entfernt, und weitere 61 Bäume würden vitalitätsmindernden Maßnahmen ausgesetzt. Das teilweise Ersetzen durch junge Setzlinge, teils an einem anderen Ort, könne das ökologische Desaster nicht annähernd kompensieren, vor allem nicht in akzeptabler Zeit.

27

4.9 Die Kläger meinen, dass sich durch das planfestgestellte Vorhaben der Parkdruck und der Parksuchverkehr in der M. Straße und Umgebung erhöhen würden. Die Planung lasse vorhandene Parkplätze entfallen. Wegen der Haltestelle H. H.weg werde wohl auch der Fahrradverkehr erheblich zunehmen. Der Ist-Zustand werde von der Umweltverträglichkeitsstudie dagegen als „sehr verkehrsberuhigt“ bezeichnet. Die Kläger hätten einen Anspruch auf Erhalt dieses Zustandes.

28

4.10 Die Kläger tragen weiter vor, die statische Integrität des Baugrundes im Bereich des Grundstücks FINr. ...01 sei nicht durch Gutachten nachgewiesen. Das Baugrundgutachten führe aus, dass die erforderliche Tragfähigkeit auf diesen Schichten vermutlich größtenteils nicht erreicht werde. Das Gutachten bezeichne fälschlich die T. ... Straße als R. ... Straße, verwende das Wort „vermutlich“ und sei als Aktenvermerk bezeichnet. Die Richtigkeit des Gutachtens werde in Zweifel gezogen. Es fehle der Planung daher an einer

wesentlichen Entscheidungsgrundlage; sie sei deshalb auch wegen möglicher künftiger Integritätsschäden am Eigentum der Kläger zurückzuweisen.

29

4.11 Bezüglich der Wahl des Fahrdrabes enthielten der Erläuterungsbericht des Vorhabens (S. 25 und 93) und der landschaftspflegerische Begleitplan (S. 12) widersprüchliche Angaben. Der Erläuterungsbericht gehe von einer Hochkette ab Haltestelle H. H.weg aus, die landschaftspflegerische Begleitplanung von einer Hochkette erst ab dem Abschnitt D. ... Der Bereich M. Straße sei dort als einfache Drahtfahrleitung dargestellt. Nur diese Variante nehme einigermaßen Rücksicht auf das Orts- und das Naturbild.

30

4.12 Die geplante Trassenführung stelle für die Kläger einen enteignungsgleichen Eingriff auf Basis des allgemeinen Aufopferungsgedankens der §§ 74, 75 Einleitung Preußisches Allgemeines Landrecht in seiner richterrechtlichen Ausformung dar. Sie erlitten einen erheblichen, u.a. materiellen Schaden an ihrem Eigentum und der Nutzbarkeit des Grundstücks. Ihnen werde der freie Blick auf die nordseitige Grünanlage und die Ruhe ihres Grundstücks durch über 150 Straßenbahnbewegungen pro Tag, Erschütterungen während der mehrjährigen Bauphase und des Betriebs sowie ein Gutteil der zum Mikroklima entscheidend beitragenden Bäume in der nordseitigen Grünanlage genommen. Das mit einer Villa bebaute Grundstück in bevorzugter Wohnlage werde in seiner Geltungsqualität erheblich beeinträchtigt und entwertet. Der äußere Eindruck gewinne bislang durch die zurückgesetzte Lage hinter dem mit altem Baumbestand versehenen Grüngürtel; die Sichtbeziehung werde durch die geplante Straßenbahn mit Fahrleitung massiv gestört. Durch ein durch die Kläger eingeholtes Gutachten sei festgestellt, dass das Grundstück merkantile Wertminderungen erleiden würde; der Abschlag könne im oberen Bereich der Spanne bei 25 - 30% liegen.

31

5. Der Beklagte beantragt,

32

die Klage abzuweisen.

33

Zur Begründung führt er aus:

34

5.1 Die Kläger seien weder der Planrechtfertigung noch der Prüfung der Planungsalternativen substantiiert entgegengetreten. Im maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses hätten nach Prüfung der Regierung von Unterfranken keine Finanzierungshindernisse bestanden. Der Planfeststellungsbeschluss hebe unter Ziffer C) III.6.2.3 die Vorzugswürdigkeit der Straßenbahn gegenüber den Busvarianten hervor. Die Verkehrsprognose sei im Jahr 2019 mit Blick auf das Prognosejahr 2030 fortgeschrieben worden. Im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses habe die Behörde annehmen dürfen, dass die Corona-Pandemie die Fahrgastzahlen nicht über Jahre hinweg beeinflussen werde. Inwiefern sich der Zusammenschluss zweier Krankenhäuser unter Beibehaltung der bisherigen Standorte auf die Verkehrsprognose auswirken solle, hätten die Kläger nicht dargelegt.

35

5.2 Da das Planfeststellungsverfahren mit Antragstellung am 31. Mai 2012 eröffnet und die Auslegung der ursprünglichen Planunterlagen am 15. Juni 2012 bekannt gemacht worden sei, habe der Schienenbonus angewendet werden können. Der Unterschied zwischen den im Gutachten errechneten Immissionswerten in Bezug auf die Gebäude M.H.str. ... und ... sei darin begründet, dass das Gebäude M.H.str. ... durch die seitlich vorspringende Bebauung abgeschirmt werde.

36

5.3 Soweit die Kläger bemängelten, dass die erschütterungstechnische Untersuchung die neuen Fahrzeugtypen nicht berücksichtige, seien von diesen vergleichbare schwingungsdynamische Eigenschaften zu erwarten wie von den bisherigen Fahrzeugtypen. Nach der erschütterungstechnischen Untersuchung werde die Beurteilungsschwingstärke entsprechend der DIN 4150-2 bei Gleisabständen von 7 m bereits eingehalten. Es bestehe daher kein Anspruch auf Erschütterungsschutz. Dies gelte auch für die näher an der Trasse gelegene Grundstückstoranlage, denn insoweit gälten andere Maßstäbe als für Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden. Es komme lediglich eine Betrachtung nach Teil 3 der DIN 4150

in Frage, deren Anhaltswerte zur Beurteilung der Schädigung von baulichen Anlagen deutlich höher seien als diejenigen für die Beurteilung der Erschütterungseinwirkung auf Menschen.

37

5.4 Entgegen dem Vortrag der Klägerseite sei die 26. BImSchV weder in der aktuellen Fassung noch in der Vorgängerfassung auf die planfeststellungsgegenständlichen Oberleitungen von Gleichstromstraßenbahnen mit einer Nennspannung von 750 V Gleichstrom anwendbar. Darüber hinaus habe das LfU auf die EG-Ratsempfehlung 1999/519/EG vom 12. Juli 1999 zur Begrenzung der Exposition der Bevölkerung gegenüber elektromagnetischen Feldern als Beurteilungsgrundlage verwiesen, die einen Grenzwert von 40 mT für magnetische Gleichfelder empfehle. Zusätzlich könne orientierend die aktuelle Grenzwertempfehlung der International Commission on Non-Ionizing Radiation Protection (ICNIRP) aus dem Jahr 2009 herangezogen werden, die bezogen auf die Allgemeinbevölkerung 400 mT für magnetische Gleichfelder, für Personen mit elektronischen oder ferromagnetischen Implantaten etc. jedoch 0,5 mT betrage. Eine Beeinträchtigung von Personen durch Gleichfelder sei bei antragsgemäßer Errichtung des Vorhabens aus fachlicher Sicht nicht zu erwarten.

38

5.5 Die Zufahrt zum Grundstück der Kläger werde während der Bauzeit gewährleistet, notfalls vorübergehend über provisorische Zufahrten, und bleibe auch während des späteren Betriebs der Straßenbahn bestehen (Ziffer C) III.7.1.3.1 sowie Ziffern A) III.10.4. und A) III.10.5. des Planfeststellungsbeschlusses). Die Grunddienstbarkeit werde durch die geplante bauliche Durchquerung des Zufahrtbereichs nicht beeinträchtigt, da der Berechtigte einer Dienstbarkeit wegen der Verpflichtung zur schonenden Ausübung gewisse Erschwernisse hinnehmen müsse, soweit berechnigte Interessen des Verpflichteten dies als angemessen erschienen ließen. Inhalt und Umfang einer zeitlich unbegrenzten Dienstbarkeit lägen nicht in jeder Beziehung für alle Zeiten fest, sondern seien Veränderungen unterworfen, die sich aus der wirtschaftlichen und technischen Entwicklung ergeben.

39

Der Kläger zu 2) verfüge aufgrund seiner Notarztztätigkeit bereits über eine sogenannte „Blaulichtgenehmigung“ und könne damit Sonderrechte im Straßenverkehr wahrnehmen und Sonderwarneinrichtungen verwenden. Dadurch sei ein zügiges Ausrücken im Einsatzfall gewährleistet; die vom Kläger zusätzlich geforderte Ampelbeeinflussungsanlage erscheine nicht erforderlich. Eine solche Anlage benötige im Auslösefall eine gewisse Vorlaufzeit (Ablauf von Mindestgrünzeiten und Schutzzeiten für den Fußgängerverkehr). Auch sonst gebe es im Stadtgebiet W. ... nach einer Mitteilung der Stadt an keiner Klinik und keiner Rettungswache eine Signalanlage, die von Blaulichtfahrzeugen beeinflusst werden könne; vielmehr würden Ampelanlagen von Blaulichtfahrzeugen unter Inanspruchnahme der Sonderrechte und Sonderwarneinrichtungen passiert.

40

5.6 Soweit die Kläger Erschwerungen bei der Wartung und Neuverlegung von Leitungen unter der Zufahrt zu ihrem Grundstück befürchteten, handele es sich um Belange der Träger der öffentlichen Ver- und Entsorgungsleitungen, denen durch Auflagen unter Ziffer A) III.8 des Planfeststellungsbeschlusses Rechnung getragen worden sei. Eine eigene Betroffenheit der Kläger in konkreten Rechten sei weder substantiiert vorgetragen noch sonst erkennbar.

41

5.7 Nach Prüfung der Regierung von Mittelfranken als zuständiger Technischer Aufsichtsbehörde entspreche das Vorhaben den Anforderungen der Verkehrssicherheit sowie der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab); zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen habe die Behörde nicht gefordert. Geschwindigkeitsbegrenzungen würden grundsätzlich nicht im Planfeststellungsbeschluss geregelt, es sei denn, dies sei zur Konfliktbewältigung geboten. Das sei hier jedoch nicht der Fall. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit werde in einem gesonderten Verfahren durch die Technische Aufsichtsbehörde festgesetzt.

42

5.8 Hinsichtlich der Trassenführung über das im Grundbuch als Erholungsfläche gekennzeichnete Grundstück FINr. ...1 seien keine subjektiven Rechte der Kläger an einem Fortbestand der bisherigen Nutzung ersichtlich. Das Grundrecht aus Art. 141 Abs. 3 Satz 1 BV beziehe sich nur auf die freie Natur in ihrem jeweils vorhandenen Bestand und verleihe kein individuelles Abwehrrecht gegen hoheitliche

Maßnahmen mit naturverändernder Wirkung. Nach § 2 Abs. 2 GBO würden Grundstücke im Grundbuch nach dem Liegenschaftskataster benannt. Dieses enthalte nur Angaben zur tatsächlichen Nutzung eines Grundstücks zu einem gewissen Zeitpunkt in typisierter Form. Die Vermessungsverwaltung treffe keine rechtlichen Festlegungen bezüglich der Nutzung und wäre dafür auch nicht zuständig. Aus der Bezeichnung als Erholungsfläche im Grundbuch ergebe sich keine Veränderungssperre für die Zukunft. Mit den von den Klägern monierten Baumfällungen habe sich die Planfeststellungsbehörde bereits im Rahmen des Einwendungsverfahrens auseinandergesetzt. Gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG seien unvermeidbare Maßnahmen auszugleichen oder zu ersetzen. Das Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 BNatSchG zwingt die Planungsbehörde nicht dazu, unter mehreren möglichen Planungsalternativen die ökologisch günstigste zu wählen. Der Planfeststellungsbeschluss sehe zum Ausgleich nicht vermeidbarer Beeinträchtigungen insbesondere die im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Kompensationsmaßnahmen vor.

43

5.9 Entgegen der Annahme der Kläger entfielen durch den Planfeststellungsbeschluss in der M. Straße selbst keine Parkplätze. Eine Verletzung in eigenen Rechten durch die von ihnen erwartete Parkplatzsituation legten sie nicht dar. Das Recht auf Anliegergebrauch aus Art. 14 Abs. 1 GG gebe dem Eigentümer keinen Anspruch darauf, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen unmittelbar bei seinem Grundstück erhalten blieben. Dass ein zunehmender Fahrradverkehr die Verkehrsruhe gefährden könne, sei nicht nachvollziehbar. Darüber hinaus bestehe kein schutzwürdiges Vertrauen auf künftig unveränderte Verkehrsverhältnisse.

44

5.10 Die Kläger hätten keine Verletzung in eigenen Rechten dargelegt, soweit es um Zweifel an der Tragfähigkeit des Baugrundes gehe, weil nicht erkennbar werde, wie es infolgedessen zu Integritätsschäden an ihrem Eigentum kommen könne. Nach der Baugrunduntersuchung werde die erforderliche Tragfähigkeit vermutlich größtenteils nicht erreicht; deshalb müsse eine Stabilisierung aus Schotteraustausch durchgeführt werden. Eine endgültige Ungeeignetheit des Streckenabschnittes ergebe sich daraus nicht.

45

5.11 Bezüglich des Fahrdrabes werde nicht aufgezeigt, welches eigene Recht der Kläger verletzt sein solle. Unabhängig davon sei der Systemwechsel beim Fahrdrabt auf allen relevanten Plänen korrekt dargestellt. Im Bereich der Haltestelle H. H.weg werde von einer Einfachfahrleitung auf eine Hochkette gewechselt, was sich aus dem Erläuterungsbericht zum Vorhaben ergebe. Der Erläuterungsbericht des landschaftspflegerischen Begleitplanes widerspreche dem nicht, soweit dort mit dem Hinweis auf die Hochkette „im Bereich D. ...“ erkennbar lediglich eine grobe räumliche Einordnung beabsichtigt sei.

46

5.12 Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bestünden Entschädigungsansprüche aus enteignendem oder enteignungsähnlichem Eingriff neben dem Anspruch aus Art. 14 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG nicht. Wegen der Beeinträchtigung rechtlich nicht geschützter wirtschaftlicher oder sonstiger Belange könne keine Entschädigung verlangt werden. Hoheitlich bewirkte Minderungen des Marktwertes eines Grundstücks, insbesondere durch die Zulassung eines Vorhabens in der Nachbarschaft bedingte Wertverluste, berührten in der Regel nicht das Eigentumsgrundrecht. Ein Anspruch nach Art. 14 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG bestehe nicht. Eine Wertminderung des klägerischen Grundstücks werde durch die vorgelegte gutachterliche Stellungnahme auch gar nicht erst belegt. Die schöne Aussicht auf den städtischen Grünstreifen stelle nach der Rechtsprechung grundsätzlich keinen abwägungserheblichen Belang dar, jedenfalls dann nicht, wenn es sich nicht um eine besonders schutzwürdige und rechtlich geschützte Aussicht handle und diese nicht erheblich beeinträchtigt werde, was hier nicht der Fall sei. Der Planfeststellungsbeschluss habe das Interesse der Kläger, keine Werteinbußen ihres Grundstücks hinnehmen zu müssen, in die Abwägung eingestellt und dabei berücksichtigt, dass eine hochwertige ÖPNV-Verbindung eher wertsteigernd als wertmindernd wirke.

47

6. Die Beigeladene beantragt,

48

die Klage abzuweisen.

6.1 Sie führt zur Planrechtfertigung aus, mit dem Neu- und Ausbau der Straßenbahn werde die Anbindung des bestehenden Stadtteils F. ..., der Universitätseinrichtung „Am H. ...“ sowie des auf einer Konversionsfläche entstandenen neuen Stadtteils H. ... mit Universitätseinrichtungen an das städtische Straßenbahnnetz in W. ... bezweckt. Die Stärkung des schienengebundenen ÖPNV diene den Zielsetzungen des Personenbeförderungsgesetzes und des Bayerischen Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr. Das Vorhaben sei erforderlich. Die Verkehrsprognose gehe mittlerweile von 28.000 Fahrgästen täglich aus; die Studentenzahlen im Wintersemester 2019/20 lägen bereits über den dem Verkehrsmodell zugrunde liegenden Werten. Auch mit Blick auf die Pandemie gebe es keine Anhaltspunkte für eine dauerhafte Reduzierung der Nachfrage nach Leistungen des ÖPNV. Anhaltspunkte für dauerhafte unüberwindbare finanzielle Hindernisse, an denen die Realisierung des Vorhabens auf unabsehbare Zeit scheitern würde, bestünden nicht.

6.2 Die Kläger würden keinen unzumutbaren Lärmbelastungen ausgesetzt. Nach dem schalltechnischen Ergänzungsgutachten vom 13. April 2018 unterschreite der Beurteilungspegel des Schienenverkehrs die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV sowohl tags als auch nachts um mehr als 10 dB(A). Das Gleiche gelte für den Straßenverkehrslärm. Zwar sei das Schallgutachten vom 19. April 2013 davon ausgegangen, dass ein erheblicher baulicher Eingriff im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV in die M. straße vorliege. Doch sanken die Beurteilungspegel im Prognose-Planfall gegenüber den Pegeln im Prognose-Nullfall. Es komme daher nicht zu einem Pegelanstieg von mindestens 3 dB(A) und fehle an einer wesentlichen Änderung der Straße. Ergänzend werde darauf hingewiesen, dass der vorhabenbedingte Verkehrslärm bei einer Summationsbetrachtung nicht annähernd die von der Rechtsprechung angenommene Schwelle der Gesundheitsgefährdung erreiche.

Die Lärmimmissionen seien korrekt ermittelt worden. Nach der hier anwendbaren Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV in der bis zum 31. Dezember 2014 geltenden Fassung sei von den sich rechnerisch ergebenden Mittelungspegeln für Tag und Nacht ein Abschlag von 5 dB(A) vorzunehmen (Schienenbonus). Zwar könne davon nach § 43 Abs. 1 Satz 3 BImSchG abgesehen werden, wenn die damit verbundenen Mehrkosten vom Vorhabenträger oder vom Bund getragen würden. Dazu bestehe hier jedoch keine Bereitschaft. Der Schienenbonus sei mit höherrangigem Recht vereinbar. Selbst bei Nichtanwendung des Schienenbonus seien die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV eingehalten. Die Methodik der Ermittlung der Beurteilungspegel sei korrekt. Sie entspreche den zwingenden Vorgaben der 16. BImSchV. Danach sei die Erfassung von Brems- und Anfahrgeräuschen nicht vorgesehen. Zuschläge für Störgeräusche an Lichtsignalanlagen seien im Bereich des Schienenverkehrs anders als im Straßenverkehr nicht vorgesehen. Auch Pegeländerungen durch topographische Gegebenheiten seien nach Anlage 2 der 16. BImSchV 1990 i.V.m. der Schall 03 (1990) nicht zu ermitteln. Die Pegeldifferenz zwischen den Beurteilungspegeln an den Häusern M.H.str. ... und ... betrage 4-5 dB(A) und erkläre sich daraus, dass sich im Bereich H. H.weg ein straßenbündiger Gleisoberbau befinde. Erst in der Nachbarschaft des Grundstücks M.H.str. ... finde der Wechsel auf das Rasengleis statt, was sich auf die Immissionsorte am Gebäude M.H.str. ... auswirke. Das Gebäude der Kläger liege in einem größeren Abstand zu dem Teilstück mit dem straßenbündigen Oberbau und werde zudem zum Teil durch das Gebäude M.H.str. ... abgeschirmt.

6.3 Nach der erschütterungstechnischen Untersuchung der M. GmbH könnten ab einem Abstand von 7 m alle Anhaltswerte der DIN 4150-2, auch diejenigen für Einwirkungsorte in Wohngebieten nachts, eingehalten werden. Soweit Erschütterungen in Abstandsbereichen bis ca. 20 m noch wahrgenommen würden, erreichten sie nicht die Schwelle schädlicher Umwelteinwirkungen. Es werde auch nicht zu schädlichen Umwelteinwirkungen in Form von Gebäudeschäden kommen. Dafür seien die Anhaltswerte der DIN 4150-3 maßgeblich. Bei Einhaltung der Werte der DIN 4150-2 könnten Gebäudeschäden aus dem Straßenbahnbetrieb ausgeschlossen werden.

6.4 Die Kläger würden keinen schädlichen Umwelteinwirkungen in Form unzumutbarer Immissionen durch elektromagnetische Wellen ausgesetzt. Nach dem Gutachten der M. GmbH werde im Bereich des klägerischen Grundstücks eine maximale magnetische Flussdichte von $B = 0,005$ bis $0,015$ mT, im Bereich des Wohnhauses maximal von $0,0005$ bis $0,0015$ mT hervorgerufen. Die elektrische Feldstärke betrage im

Bereich des Grundstücks der Kläger maximal $E = 0,0015$ bis $0,005$ kV/m. Diese Werte lägen weit unter den empfohlenen Grenzwerten von 40 mT und 25 kV/m. Es sei nicht ersichtlich, dass für die Kläger strengere Werte als die der Ratsempfehlung 1999/519/EG gelten sollten.

54

Dass der Planfeststellungsbeschluss in Bezug auf Personen mit Herzschrittmachern auf die DIN VDE 0848-3-1 zurückgreife, obwohl diese durch die DIN EN 50527-2-1 ersetzt worden sei, sei nicht zu beanstanden. Die letztgenannte DIN-Vorschrift verweise auf die Referenzwerte für die Allgemeinbevölkerung nach der Ratsempfehlung 1999/519/EG, der weitaus höher sei als derjenige nach der DIN VDE 0848-3-1. Der letztere Wert liege daher auf der sicheren Seite.

55

Die Annahme der Kläger, dass unzumutbare Auswirkungen elektromagnetischer Wellen auf das körperliche Wohlbefinden in einem Abstand von bis zu 79 m auftreten könnten, weil bis zu dieser Entfernung Kernspintomografen gestört werden könnten, sei unzutreffend. Diese Geräte seien wegen ihrer technischen Besonderheiten schon bei geringen Beeinflussungen durch elektromagnetische Wellen nicht mehr störungsfrei zu betreiben. Auswirkungen auf Menschen könnten bei den niedrigen Werten, die Störungen solcher Geräte auslösten, ausgeschlossen werden.

56

Eine Vorbelastung durch vorhandene Anlagen habe bei der Ermittlung der Immissionsbelastung durch elektromagnetische Wellen nicht berücksichtigt werden müssen. Eine solche Summationsbetrachtung sei zwar nach § 3 Abs. 3 der 26. BImSchV für Niederfrequenzanlagen vorgesehen, doch sei die Vorschrift auf Gleichstromanlagen wie hier nicht anwendbar. Im Übrigen sei eine andere Straßen- oder U-Bahn, die allein als zu summierende Vorbelastung in Betracht komme, im Bereich der Neubautrasse nicht vorhanden.

57

Der Wechselstromanteil des Fahrstroms habe vernachlässigt werden dürfen. Ab einem Sicherheitsabstand von 11 cm von der Stromleitung sei der - unterstellte - Grenzwert der 26. BImSchV eingehalten.

58

Die Annahme eines Rückstromanteils in den Schienen von 100% stelle ein worst-case-Szenario dar, da bei einem 100 -prozentigen Anteil des Rückstroms in der Schiene die magnetische Flussdichte in der Nähe der Schienen am höchsten sei. Trotzdem würden die Werte zum Schutz der Gesundheit schon in unmittelbarer Nähe der Bahnanlage um ein Vielfaches unterschritten.

59

Der Gutachter der Beigeladenen habe entgegen den Ausführungen der Kläger nicht angenommen, der Strom fließe nur über die Oberleitung. Der Rückstromanteil in den Schienen sei im Prüfbericht der M. GmbH vom $14.$ August 2012 auf S. 13 berücksichtigt.

60

6.5 Die Belange der Kläger bezüglich der Zufahrt, die im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt worden seien, erhielten nicht deswegen ein höheres Gewicht, weil die Zuwegung dinglich gesichert sei. Die dingliche Sicherheit werde den Klägern weder entzogen noch rechtlich beschränkt. Die Zufahrtsmöglichkeiten zum Grundstück der Kläger würden nicht mehr eingeschränkt, als wenn die Straßenbahntrasse in der M. Straße verlaufen würde. Die Zufahrt zum Grundstück werde nach dem Bau der Gleisanlage wiederhergestellt.

61

Die Notarzztätigkeit des Klägers zu 2) sei in die Abwägung eingestellt worden (Ziffer C) III.7.2.4.4 c) des Planfeststellungsbeschlusses). Seine Sonderrechte gälten auch gegenüber Straßenbahnen. Dass eine Straßenbahn aus tatsächlichen Gründen gehindert sein könne (etwa, weil sie nicht rechtzeitig anhalten könne), sofort freie Bahn zu schaffen, rechtfertige keine andere Beurteilung. Solche Situationen könnten auch auftreten, wenn der Kläger zu 2) das Lichtsignal beeinflussen könnte. Auch sonst könne es im Straßenverkehr vorkommen, dass Einsatzfahrzeuge ihnen zustehende Sonderrechte angesichts der Verkehrssituation nicht sofort nutzen könnten.

62

6.6 Es sei nicht ersichtlich, warum es nach Errichtung der Trasse zu den geltend gemachten Erschwerungen bezüglich der Versorgungsleitungen unter der Zufahrt zum Grundstück der Kläger kommen solle. Auch in anderen städtischen Bereichen würden Leitungen von Infrastruktureinrichtungen gekreuzt, ohne dass dadurch die Wartung oder Reparatur ausgeschlossen oder unzumutbar verzögert werde.

63

Im Übrigen entspricht der Vortrag der Beigeladenen demjenigen des Beklagten.

64

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

Entscheidungsgründe

65

Die zulässige Klage ist unbegründet.

66

Die Kläger können sich im Rahmen der ihnen zukommenden Rügebefugnis (I.) nicht mit Erfolg auf die von ihnen behaupteten materiellen Fehler des Planfeststellungsbeschlusses berufen (II.). Dies gilt sowohl für den auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses gerichteten Hauptantrag als auch für die Hilfsanträge auf Feststellung von dessen Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit sowie auf Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses um näher bezeichnete Auflagen.

67

Eine innerprozessuale Präklusion nach § 29 Abs. 7 Satz 2 ff. PBefG besteht nicht. Die Klagebegründungsfrist richtete sich nach § 29 Abs. 7 Satz 1 PBefG. § 29 Abs. 7 PBefG erhielt durch das Gesetz vom 3. März 2020 (BGBl I S. 433), das am 13. März 2020 in Kraft trat, seine aktuelle Fassung. Nachdem der Planfeststellungsbeschluss vom 10. Dezember 2020 datiert und die Klage am 11. Februar 2021 erhoben wurde, bestehen keine Zweifel daran, dass die Norm in dieser Fassung auf die vorliegende Klage anwendbar ist. Gemäß § 29 Abs. 7 Satz 6 PBefG war § 6 UmwRG hier nicht anzuwenden. Mit Blick auf die Klageerhebung am 11. Februar 2021 wurde die zehnwöchige Begründungsfrist durch Eingang der Klagebegründung am 22. April 2021 gewahrt.

68

I. Die Kläger haben keinen Anspruch auf eine umfassende objektiv-rechtliche Planüberprüfung, weil sie von dem Planfeststellungsbeschluss nicht mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung (§ 30 Abs. 1 Satz 2 PBefG), sondern nur mittelbar betroffen sind. Sie sind darauf beschränkt, sich auf die Verletzung gerade sie schützender Normen des materiellen Rechts zu berufen (vgl. BVerwG, U.v. 3.11.2020 - 9 A 12.19 - juris Rn. 25; U.v. 28.11.2017 - 7 A 1.17 - juris Rn. 19) sowie auf das Fehlen der Planrechtfertigung (BVerwG, U.v. 9.11.2006 - 4 A 2001.06 - juris Rn. 33) oder auf eine Verletzung des Abwägungsgebots (§ 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG) im Hinblick auf ihre eigenen Belange (vgl. BVerwG, U.v. 3.11.2020 - 9 A 12.19 - juris Rn. 25; U.v. 28.11.2017 - 7 A 1.17 - juris Rn. 19; BayVGh, U.v. 30.11.2020 - 22 A 19.40034 u.a. - juris Rn. 143).

69

Das Grundstück der Kläger wird von dem Vorhaben nicht unmittelbar berührt, sondern ist ihm nur benachbart. Auch aus der zugunsten der Kläger im Grundbuch eingetragenen Grunddienstbarkeit an dem Grundstück FINr. ...1, über das die geplante Straßenbahntrasse verläuft, folgt nicht Anderes.

70

Die Rechte der Kläger werden insoweit durch den Planfeststellungsbeschluss nicht entzogen, geändert oder belastet (vgl. hierzu Art. 2 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BayEG; BayVGh, U.v. 17.7.2009 - 22 A 08.40041 - juris Rn. 18).

71

Zur Ermittlung des ursprünglichen Inhalts einer Dienstbarkeit ist vorrangig auf Wortlaut und Sinn der Grundbucheintragung und der in Bezug genommenen Eintragungsbewilligung abzustellen, wie er sich für einen unbefangenen Betrachter als nächstliegende Bedeutung des Eingetragenen ergibt (vgl. BGH, U.v. 11.4.2003 - V ZR 323.02 - juris Rn. 10 m.w.N.). Vorliegend ergibt sich aus der Grundbucheintragung ein Geh- und Fahrrecht für den jeweiligen Eigentümer des Grundstücks FINr. ...12. Eine nähere Spezifizierung enthält das Grundbuch nicht. Schon daraus folgt, dass die Kläger keinen Anspruch darauf haben, dauerhaft

eine Zufahrt genau an der Stelle zu erhalten, an der sich diese derzeit - vor Umsetzung des Bauvorhabens - befindet.

72

Darüber hinaus liegen Inhalt und Umfang einer zeitlich unbegrenzten Dienstbarkeit nicht in jeder Beziehung von vornherein für alle Zeiten fest, sondern sind gewissen Veränderungen unterworfen, die sich aus der wirtschaftlichen und technischen Entwicklung ergeben. Maßgeblich ist nicht die augenblickliche, bei Bestellung der Grunddienstbarkeit gerade bestehende Nutzung; es kommt vielmehr auf den allgemeinen, der Verkehrsauffassung entsprechenden und äußerlich für jedermann ersichtlichen Charakter des betroffenen Grundstücks an sowie auf das Bedürfnis, von dem Wegerecht in diesem Rahmen Gebrauch zu machen (vgl. BGH, U.v. 18.7.2014 - V ZR 151.13 - juris Rn. 7; U.v. 11.4.2003 - V ZR 323.02 - juris Rn. 13). Diese Rechtsprechung bezieht sich zwar im Wesentlichen auf Fallkonstellationen, in denen der Berechtigte der Grunddienstbarkeit aufgrund veränderter Umstände eine Erweiterung ihres Umfangs erstrebte. Hier hingegen geht es um eine Veränderung der Nutzung des dienenden Grundstücks, an dem die Dienstbarkeit besteht. Dem Sinn und Zweck nach müssen die genannten Grundsätze aber auch für diese Konstellation gelten, zumal nach § 1020 BGB der Berechtigte der Grunddienstbarkeit bei der Ausübung das Interesse des Eigentümers des belasteten Grundstücks zu schonen hat. Die Rechtsprechung hat daraus gefolgert, dass der Berechtigte gewisse Erschwernisse bei der Ausübung der Grunddienstbarkeit hinnehmen muss, soweit berechnete Interessen des Verpflichteten dies als angemessen erscheinen lassen (vgl. OLG München, U.v. 8.8.2012 - 20 U 4182.11 - juris Rn. 11 m.w.N.).

73

Da die Zufahrt der Kläger zu ihrem Grundstück allenfalls während der Bauphase der Straßenbahntrasse verlagert und anschließend wieder an ihren ursprünglichen Ort zurückverlegt wird, wird ihre Grunddienstbarkeit weder entzogen noch geändert.

74

II. Der Planfeststellungsbeschluss leidet nicht an den geltend gemachten materiellen Fehlern.

75

Die Planrechtfertigung ist gegeben (1.). Der Planfeststellungsbeschluss verstößt nicht gegen zwingende Vorschriften zum Lärmschutz (§ 41 BImSchG und die 16. BImSchV; 2.). Auch leidet der Planfeststellungsbeschluss nicht an Abwägungsmängeln in Bezug auf Belange der Kläger, die Anlass zu seiner Aufhebung, Außervollzugsetzung oder - soweit beantragt - zu einer Planergänzung gäben (3.).

76

1. Die Planrechtfertigung ist gegeben.

77

1.1 Das rechtliche Erfordernis einer Planrechtfertigung ergibt sich aus der Erwägung, dass eine hoheitliche Planung wegen der von ihr ausgehenden Auswirkungen auf die Rechte Dritter ihre Rechtfertigung nicht schon in sich trägt. Die Planrechtfertigung dient damit dem Zweck, Vorhaben, die nicht mit den Zielen des jeweiligen Fachrechts in Einklang stehen, bereits auf einer der Abwägung vorgelagerten und der vollen gerichtlichen Überprüfung unterliegenden Stufe auszuschneiden. Die Planrechtfertigung erfordert mithin die Prüfung, ob das Vorhaben mit den Zielen des Gesetzes übereinstimmt (fachplanerische Zielkonformität) und ob das Vorhaben für sich in Anspruch nehmen kann, in der konkreten Situation erforderlich zu sein (BVerwG, U.v. 9.11.2006 - 4 A 2001.06 - juris Rn. 34). Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern wenn es vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG, U.v. 9.11.2017 - 3 A 4.15 - juris Rn. 34 m.w.N.; speziell für die Planung von Straßenbahnen: BVerwG, U.v. 20.4.2005 - 9 A 56.04 - juris Rn. 33; BayVGH, U.v. 30.11.2020 - 22 A 19.40034 u.a. - juris Rn. 146; OVG Sachsen, B.v. 20.12.2018 - 4 B 260.18 - juris Rn. 26). Die Planrechtfertigung stellt deshalb „eine praktisch nur bei groben und einigermaßen offensichtlichen Missgriffen wirksame Schranke der Planungshoheit“ dar (BVerwG, U.v. 11.7.2001 - 11 C 14.00 - juris Rn. 32; OVG Bremen, U.v. 18.2.2010 - 1 D 599.08 - juris Rn. 47).

78

1.2 Das geplante Vorhaben steht in Einklang mit den generellen Zielsetzungen des Personenbeförderungsgesetzes sowie des Bayerischen Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr; zudem entspricht es dem Nahverkehrsplan für die Region 2 (Stadt W. ... und Landkreise W. ..., Main-Spessart und Kitzingen) vom November 2006.

1.2.1 Aus § 4 Abs. 1, § 8 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3 Satz 1 PBefG wird deutlich, dass das Personenbeförderungsgesetz insbesondere auf die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr und insoweit auf die Schaffung leistungsfähiger Verkehrsanlagen und die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) abzielt (vgl. BVerwG, U.v. 20.4.2005 - 9 A 56.04 - juris Rn. 33; BayVGh, U.v. 30.11.2020 - 22 A 19.40034 u.a. - juris Rn. 148; OVG Bremen, U.v. 18.2.2010 - 1 D 599.08 - juris Rn. 48; HessVGh, U.v. 18.3.2008 - 2 C 1092.06.T - juris Rn. 92). Dazu gehören u.a. eine weitgehende Trennung der Trassen des ÖPNV vom motorisierten Individualverkehr, der Bau moderner und behindertengerechter Haltestellen und eine damit einhergehende Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Reisegeschwindigkeit und der Attraktivität des ÖPNV (vgl. BVerwG, U.v. 20.4.2005 - 9 A 56.04 - juris Rn. 33; BayVGh, U.v. 30.11.2020 - 22 A 19.40034 u.a. - juris Rn. 148). Der Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde haben bei ihren Planungen und Entscheidungen einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen definiert (§ 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG), auch wenn den in einem Nahverkehrsplan enthaltenen Feststellungen mangels einer entsprechenden gesetzlichen Regelung für das Planfeststellungsverfahren keine bindende Wirkung zukommt (OVG Bremen, U.v. 18.2.2010 - 1 D 599.08 - juris Rn. 50). Davon ausgehend sind weiterhin die in dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juli 1996 (GVBl S. 336) normierten Ziele und allgemeinen Anforderungen einzubeziehen. Nach Art. 2 Abs. 1 Satz 2 BayÖPNVG soll der ÖPNV im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Staatsgebiet als eine möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Insbesondere soll nach Art. 2 Abs. 3 Satz 1 BayÖPNVG der Eisenbahn- und sonstige Schienenverkehr als Grundangebot des öffentlichen Personennahverkehrs ausgestaltet und das übrige Angebot darauf ausgerichtet werden. Zudem soll in den großen Verdichtungsräumen das verkehrliche Grundangebot durch S- oder U-Bahnen oder Stadtbahnen gebildet werden (Art. 2 Abs. 3 Satz 3 BayÖPNVG). Auch das BayÖPNVG sieht die Möglichkeit eines Nahverkehrsplans vor (Art. 13 BayÖPNVG; zum Ganzen siehe auch BayVGh, U.v. 30.11.2020 - 22 A 19.40034 u.a. - juris Rn. 148).

80

1.2.2 Vorliegend bestimmt der Nahverkehrsplan für die Region 2 das Ziel, im Oberzentrum W. ... aufgrund der vorhandenen Verkehrsnachfrage auf bestimmten Relationen den ÖPNV als Konkurrenzsystem zum motorisierten Individualverkehr auszugestalten sowie durch angebotsorientierte Gestaltung des ÖPNV zur Erhöhung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV beizutragen. Im Maßnahmenenteil des Nahverkehrsplans ist die Verlängerung der Straßenbahnlinien in den Stadtbezirk F. ..., zur Universität am H. ... und in die Gemeinde Gerbrunn genannt (vgl. Planfeststellungsbeschluss S. 77). Dem dient das planfestgestellte Vorhaben.

81

Der Planfeststellungsbeschluss geht auf S. 75 ff. auf die vorgenannten Aspekte ein und verweist zudem auf die Umweltfreundlichkeit der Straßenbahnen im Vergleich zu Bussen und Pkw, auch im Hinblick auf die Luftreinhaltung. Er macht weiterhin Ausführungen zur Finanzierbarkeit des Vorhabens (S. 80 ff.).

82

1.2.3 Zweifel an der Übereinstimmung der Planung mit den fachgesetzlichen Zielsetzungen einschließlich des geltenden Nahverkehrsplans bestehen insoweit nicht; solche ergeben sich auch nicht aus dem Vortrag der Kläger. Soweit sie meinen, bestimmte Wohnbereiche nördlich der R. ... Straße würden von der Straßenbahn nicht angefahren, stellt dies die Eignung des Vorhabens für die vom Planfeststellungsbeschluss genannten Ziele nicht infrage; es liegt vielmehr in der Natur der Sache, dass durch eine Straßenbahntrasse immer nur bestimmte Stadtbezirke erreicht werden können. Auch die von den Klägern präferierte Möglichkeit des Einsatzes von E-Bussen stellt die Eignung der Verlängerung der Straßenbahn zur Erreichung der fachgesetzlichen Ziele nicht in Frage, zumal die Verlagerung des ÖPNV von der Straße auf die Schiene gerade dem Art. 2 Abs. 3 Sätze 1 und 3 BayÖPNVG entspricht.

83

Auch die Rüge der Kläger, eine eigene Verkehrsprognose - gemeint wohl des Vorhabenträgers - habe nicht stattgefunden, stellt die Planrechtfertigung nicht in Frage. Insoweit ist zunächst zu bedenken, dass

Verkehrsprognosen durch die Gerichte nur eingeschränkt überprüfbar sind, nämlich nur darauf hin, ob sie mit den zum Zeitpunkt ihrer Erstellung verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der erheblichen Umstände sachgerecht erarbeitet worden sind. Eine Prognose ist demnach nicht zu beanstanden, wenn sie nach einer geeigneten Methode durchgeführt wurde, der zugrunde liegende Sachverhalt zutreffend ermittelt und das Ergebnis einleuchtend begründet wurde (vgl. BVerwG, U.v. 29.6.2017 - 3 A 1.16 - juris Rn. 88 m.w.N.; BayVGh, U.v. 20.10.2020 - 22 A 16.40009 - juris Rn. 121 m.w.N.). Vor diesem Hintergrund ist der wenig substantiierte Vortrag der Kläger nicht geeignet, die Verkehrsprognose in Zweifel zu ziehen. Die Planunterlagen enthalten in Anlage 23 eine Verkehrsuntersuchung der ... W. ... GmbH vom August 2011 mit einer Ergänzung vom 22. August 2019, mit der der Prognosehorizont von dem Jahr 2025 auf das Jahr 2030 erweitert wurde. Dass die Prognose auf nicht neutralen Erwartungen der Universität W. ... sowie der Stadt W. ... basiere, stellt eine nicht näher belegte Behauptung der Kläger dar; sie legen auch nicht konkret dar, inwieweit die angenommenen Fahrgastzahlen unzutreffend sein sollten. Die Beigeladene hat vielmehr darauf hingewiesen, dass die tatsächlichen Studentenzahlen im Wintersemester 2019/20 die der Verkehrsprognose zugrunde liegenden Werte bereits überschritten. Auch mit Blick auf im Jahr 2020 und damit im Jahr des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses infolge der Corona-Pandemie gesunkene Fahrgastzahlen ergeben sich keine Zweifel an der Planrechtfertigung. So war im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses, der für die Beurteilung von dessen Rechtmäßigkeit maßgeblich ist (vgl. BVerwG, U.v. 23.6.2020 - 9 A 22.19 - juris Rn. 27; B.v. 17.1.2013 - 7 B 18.12 - juris Rn. 27 m.w.N.), nicht ersichtlich, dass es sich dabei um einen dauerhaften Effekt handeln würde, der die Richtigkeit der der Verkehrsprognose zugrunde liegenden Zahlen grundsätzlich in Frage stellen würde. Die damalige Einschätzung der Planfeststellungsbehörde bestätigt sich auch durch die Entwicklung in den Jahren 2021 und 2022, in denen allgemein wieder eine starke Nutzung des ÖPNV zu verzeichnen war und ist. Inwieweit die Zusammenlegung zweier Krankenhäuser bei Beibehaltung der Standorte von Relevanz für die Fahrgastentwicklung sein soll, haben die Kläger nicht dargelegt.

84

Auch die von den Klägern behauptete fehlende Realisierbarkeit des Vorhabens wegen erheblicher Kostensteigerungen steht der Planrechtfertigung nicht entgegen. Nachdem für die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses auf den Zeitpunkt seines Erlasses abzustellen ist, bleiben nachträglich eingetretene Umstände von vornherein außer Betracht. Zudem hat die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Prüfung der Planrechtfertigung lediglich vorausschauend zu beurteilen, ob dem Vorhaben unüberwindliche finanzielle Schranken entgegenstehen (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 - 4 A 1075.04 - juris Rn. 200; B.v. 15.1.2008 - 9 B 7.07 - juris Rn. 24). Dem wurde hier Genüge getan. Der Planfeststellungsbeschluss führt auf S. 81 aus, dass es in diesem Zeitpunkt für die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte gegeben habe, dass die Finanzierung des Vorhabens innerhalb des Ausführungszeitraums des Art. 75 Abs. 4 BayVwVfG schlichtweg ausgeschlossen hätte sein können. Im Haushaltsplan der Stadt W. ... 2020 sei unter dem Kapitel „Fortgeschriebene Investitionspriorisierung“ die grundsätzliche Bereitschaft zu einer Bürgschaft und/oder Direktfinanzierung aus dem Haushalt vorgesehen gewesen. Es sei beabsichtigt gewesen, eine Förderung des Gesamtprojektes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zu beantragen. Eine staatliche Förderung des Vorhabens sei grundsätzlich möglich und nicht offensichtlich ausgeschlossen.

85

2. Die Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses zum Schutz gegen von dem Betrieb der Straßenbahn ausgehenden Lärm verstoßen nicht gegen zwingendes Recht, soweit dieses den Schutz vor Lärmimmissionen durch den Betrieb der Straßenbahn betrifft.

86

Soweit die Kläger meinen, an ihrem Grundstück bestehe eine höhere Lärmbelastung als von dem der Planung zugrunde liegenden Schallgutachten berechnet und das Gutachten habe veraltete Maßstäbe angewendet, machen sie der Sache nach eine Verletzung von § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV geltend. § 41 BImSchG begründet allerdings grundsätzlich nur einen Anspruch auf (aktive) Lärmschutzmaßnahmen, die im Wege der Verpflichtungsklage geltend zu machen wären; zur - von den Klägern beantragten - Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses bzw. zur Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses kann ein Verstoß gegen die Vorschrift oder gegen Vorschriften der 16. BImSchV nur führen, wenn die Ausgewogenheit der Planungsentscheidung als solche in Frage gestellt wird oder aus anderen Gründen kein ausreichender

Rechtsschutz durch eine Planergänzung um nachträgliche Schutzauflagen 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; U.v. 30.11.2020 - 22 A 19.40034 u.a. - juris Rn. 162). Vorliegend besteht schon deshalb weder Anlass zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses noch zu seiner Außervollzugsetzung zugunsten der Kläger, weil die Vorschriften des § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV eingehalten wurden. Eine Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses um Schutzauflagen wurde insoweit nicht beantragt; aus den genannten Gründen bestünde auch kein Anspruch darauf.

87

2.1 Auf das Vorhaben findet, soweit es um Immissionen durch Betriebslärm geht, § 41 BImSchG i.V.m. der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.6.1990, BGBl I S. 1036) grundsätzlich in der Fassung des Art. 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl I S. 2269, nachfolgend: 16. BImSchV 2014) Anwendung, da das Vorhaben den Bau von Schienenwegen für eine Straßenbahn zum Gegenstand hat (vgl. § 41 Abs. 1, § 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG, § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV 2014). Die letzte Änderung der 16. BImSchV durch Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl I S. 2334) bleibt hier außer Betracht, da sie erst am 1. März 2021 und somit nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses in Kraft trat, für dessen Rechtmäßigkeit es auf die Rechtslage im Zeitpunkt seines Erlasses ankommt (vgl. BVerwG, U.v. 23.6.2020 - 9 A 22.19 - juris Rn. 27; B.v. 17.1.2013 - 7 B 18.12 - juris Rn. 27 m.w.N.).

88

Die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen ergeben sich aus § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV 2014; nach dessen Nr. 2 ist sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel in reinen und allgemeinen Wohngebieten - wie hier nach dem geltenden Bebauungsplan (§ 2 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV 2014) - tagsüber 59 dB(A) und nachts 49 dB(A) nicht überschreitet. Die Beurteilungspegel sind hier gemäß § 4 Abs. 3 Satz 1 der 16. BImSchV 2014 abweichend von § 4 Abs. 1 Satz 1 der 16. BImSchV 2014 nach § 3 der 16. BImSchV i.V.m. der Anlage 2 in der bis zum 31. Dezember 2014 geltenden Fassung (geändert durch Verordnung vom 18.12.2014, BGBl I S. 2269; im Folgenden: 16. BImSchV 1990) zu berechnen, weil das Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben bereits vor dem 31. Dezember 2014 eröffnet und vor diesem Zeitpunkt die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht wurde. Ergänzend zu der Anlage 2 zu der 16. BImSchV 1990 findet die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen der Deutschen Bahn, Ausgabe 1990 (im Folgenden: Schall 03 1990) Anwendung, soweit die Anlage 2 darauf verweist. Der Einwand der Kläger, die angewendeten Vorschriften zur Berechnung der Beurteilungspegel hätten zum Zeitpunkt der Antragstellung nicht mehr den allgemein anerkannten Regeln der Schalltechnik entsprochen bzw. es hätte die Anlage 2 zur 16. BImSchV 2014 (Schall 03 in einer überarbeiteten Fassung) angewendet werden müssen, geht ins Leere, weil die Anwendung der genannten Regeln durch den Ordnungsgeber zwingend vorgegeben war (§ 4 Abs. 3 Satz 1 der 16. BImSchV 2014) und kein Spielraum für die Planfeststellungsbehörde bestand, davon abzuweichen. Die durch die Ordnungsregelung ausgedrückte normative Verbindlichkeit könnte nur durch einen zur Nichtigkeit führenden Widerspruch zu höherem Recht beseitigt werden (vgl. BVerwG, U.v. 29.6.2017 - 3 A 1.16 - juris Rn. 61). Einen solchen Widerspruch haben die Kläger nicht dargelegt; insbesondere besteht ein solcher nicht in einer vermeintlichen Missachtung des Standes der Schalltechnik. Innerhalb des Lärmschutzkonzepts für Verkehrswege nach §§ 41 ff. BImSchG sind nur Maßnahmen des Vorhabenträgers zur Vermeidung von Verkehrsräuschen am Stand der Technik zu messen (§ 41 Abs. 1 BImSchG). Der Ordnungsgeber ist bei seinen Vorgaben für das Berechnungsverfahren hierauf nicht verpflichtet (vgl. § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG; BVerwG, U.v. 29.6.2017 - 3 A 1.16 - juris Rn. 61). Auch besteht keine Verpflichtung des Ordnungsgebers, seine Berechnungsvorschriften für Verkehrsräuschen fortlaufend dem Stand der Technik anzupassen. Dem Gesetz- und Ordnungsgeber kommt bei der Bestimmung des Rechenverfahrens zur Ermittlung der Immissionsbelastung vielmehr ein weiter Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zu, der einer gerichtlichen Nachprüfung nur begrenzt offensteht (BVerwG, U.v. 29.6.2017 - 3 A 1.16 - juris Rn. 62 m.w.N.). Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist nichts dafür ersichtlich, dass der Ordnungsgeber mit der Regelung des § 4 Abs. 3 Satz 1 der 16. BImSchV 2014 und der sich daraus ergebenden Anwendbarkeit der Anlage 2 zur 16. BImSchV 1990 für die in § 4 Abs. 3 Satz 1 der 16. BImSchV 2014 genannten Fälle die Grenzen seines normativen Ermessens überschritten habe. Dies wäre nur dann der Fall, wenn die sich danach ergebende Ermittlung der Geräuschbelastung die grundrechtliche Schutzpflicht aus Art. 2 Abs. 2 GG verletzen würde (BVerwG, U.v. 29.6.2017 - 3 A 1.16 - juris Rn. 63), wofür die Kläger nichts Substantiiertes

vorgetragen haben. Die bloße Behauptung, die zu erwartenden Beurteilungspegel lägen in der Nacht in einem Bereich, in dem gemäß der Lärmwirkungsforschung ein ungestörter Schlaf bei geöffneten Fenstern nicht mehr möglich sei, entbehrt jeden Belegs und genügt insoweit nicht (vgl. zum Ganzen auch BayVGh, U.v. 30.11.2020 - 22 A 19.40034 u.a. - juris Rn. 176 ff.).

89

2.2 Nach der nach diesen Maßgaben erstellten schalltechnischen Untersuchung (Anlage 20.2 der Planunterlagen, Schalltechnisches Ergänzungsgutachten vom 23.4.2018) werden die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV 2014 durch die schienenverkehrsbedingten Beurteilungspegel an beiden untersuchten Immissionsorten am Anwesen der Kläger (EG und 1. OG jeweils an der der Trasse zugeneigten Seite des Gebäudes, vgl. zur Lage der Immissionsorte die Anlage 20.1 der Planunterlagen, dort Anlage 1.2.10) eingehalten. Die allein für den Schienenverkehr ermittelten Werte sind dabei nach den Vorgaben der 16. BImSchV 2014, nach der die Beurteilungspegel bezogen auf die jeweilige Lärmquelle, hier den neu zu bauenden Schienenweg, zu berechnen sind, wie auch nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts maßgeblich für die Zumutbarkeit der Lärmbelastung. 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.).

90

Nach dem den Planunterlagen beigefügten Gutachten (Anlage 20.2 der Planunterlagen, Schalltechnisches Ergänzungsgutachten vom 23.4.2018, dort Anlage 2.15) wurden für das von den beiden Immissionsorten stärker belastete 1. OG tagsüber ein Beurteilungspegel von 46,3 dB(A), nachts ein Beurteilungspegel von 36,9 dB(A) ermittelt. Die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV 2014 werden damit eingehalten.

91

Das Gutachten hat kontrollhalber auch den Gesamtlärm, der sich bei Realisierung des Vorhabens durch den Straßenbahnbetrieb und den Straßenverkehr ergibt, ermittelt (Anlage 20.2 der Planunterlagen, Schalltechnisches Ergänzungsgutachten vom 23.4.2018, dort Anlage 3.15). Insoweit wurde für das 1. OG des klägerischen Anwesens ein Beurteilungspegel von 49,5 dB(A) tagsüber und 39,7 dB(A) nachts ermittelt. Die von der Rechtsprechung für ein Wohngebiet als Grenze der Gesundheitsgefährdung angenommenen Werte von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts (vgl. hierzu BVerwG, U.v. 29.12.2017 - 7 A 7.17 - juris Rn. 46 m.w.N.) werden damit bei weitem nicht erreicht.

92

2.3 Entgegen der Auffassung der Kläger war bei der Ermittlung der Lärmimmissionen der sogenannte Schienenbonus anzuwenden.

93

Die Anlage 2 zur 16. BImSchV 1990 sieht bei der Berechnung der Beurteilungspegel eine Korrektur um -5 dB(A) zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung des Schienenverkehrslärms vor. Nach § 3 Satz 2 der 16. BImSchV 1990 gilt der Abschlag lediglich nicht für Schienenwege, auf denen in erheblichem Umfang Güterzüge gebildet oder zerlegt werden, was hier nicht der Fall ist. § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG bestimmt zwar, dass der Abschlag für Straßenbahnen ab dem 1. Januar 2019 nicht mehr anzuwenden ist, 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. Diese Voraussetzungen liegen hier jedoch nicht vor. Auch § 43 Abs. 1 Satz 3 BImSchG, wonach von der Anwendung des in Satz 2 genannten Abschlags bereits vor dem 1. Januar 2015 abgesehen werden kann, wenn die damit verbundenen Mehrkosten vom Vorhabenträger oder vom Bund getragen werden, führt hier nicht zu einem anderen Ergebnis, weil entsprechende Kostenzusagen nicht abgegeben wurden (Planfeststellungsbeschluss S. 96).

94

Die Anwendung des Schienenbonus ist auch nicht etwa deshalb zweifelhaft, weil das Planfeststellungsverfahren von seiner Eröffnung bis zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses über acht Jahre Zeit in Anspruch genommen hat. § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG sieht insoweit keine Differenzierung vor. Auch wäre der Schienenbonus hier nur dann nicht mehr anzuwenden gewesen, wenn das Planfeststellungsverfahren erst nach dem 1. Januar 2019, also wesentlich später, als dies der Fall war, eröffnet und die Auslegung des Plans erst nach diesem Zeitpunkt öffentlich bekannt gemacht worden wäre. Auf die Anwendung der Anlage 2 zur 16. BImSchV 1990 oder der Anlage 2 zur 16. BImSchV 2014 kommt es insoweit nicht an, weil auch letztere weiterhin - im Rahmen der Übergangsregelung des § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG - den Schienenbonus vorsieht.

95

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass auch bei Nicht-Anwendung des Schienenbonus die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV 2014 hier eingehalten wären.

96

2.4 Auch der Einwand der Kläger, die wegen der Haltevorgänge an der Haltestelle H. H.weg und wegen des Gefälles der Strecke entstehenden Anfahr- und Bremsgeräusche seien bei der Berechnung der Beurteilungspegel zu Unrecht nicht berücksichtigt worden, greift nicht durch. Eine Berücksichtigung von Brems- und Anfahrgeräuschen, die durch Ein- und Ausfahren in Bahnhöfe entstehen, ist weder nach der Anlage 2 zur 16. BImSchV 1990 noch nach der Schall 03 1990 vorgesehen. Nach Ziffer 8.1 der Schall 03 1990 werden die Emissionspegel von Zugfahrten in Personenbahnhöfen wie für die freie Strecke berechnet. Die erhöhte Lärmbelastung durch Bremsen und Beschleunigen wird dadurch aufgefangen, dass der Berechnung auch für die Haltestellenbereiche die zulässige Höchstgeschwindigkeit zugrunde gelegt wird (Ziffer 8.1 i.V.m. Tabelle 2 der Schall 03 1990), obwohl die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten dort regelmäßig niedriger liegen (s. auch OVG Bremen, U.v. 18.2.2010 - 1 D 599.08 - juris Rn. 90).

97

Auch eine Erfassung von Brems- und Anfahrgeräuschen infolge eines Streckengefälles, mithin durch topographische Gegebenheiten, ist nach der Anlage 2 zur 16. BImSchV 1990 und der Schall 03 1990 - anders als nach der für den Straßenverkehr maßgeblichen Anlage 1 zur 16. BImSchV - nicht vorgesehen (s. zum Ganzen in Bezug auf die aktuelle Schall 03, mithin die Anlage 2 zur 16. BImSchV 2014, auch BayVGH, U.v. 18.3.2020 - 22 A 18.40036 - juris Rn. 77).

98

Soweit in dem schalltechnischen Gutachten vom 19. April 2013 Anfahr- und Bremsgeräusche im Zusammenhang mit Lichtsignalanlagen berücksichtigt wurden (Anlage 20.1 der Planunterlagen, dort S. 13 ff.), betreffen diese Ausführungen den Straßenverkehr, für den andere Maßgaben gelten.

99

2.5 Soweit die Kläger eine durch das Schalltechnische Ergänzungsgutachten vom 23. April 2018 ermittelte Pegeldifferenz von 6 dB(A) zwischen den Gebäuden M.H.str. ... und ... bemängeln und darin eine nicht zu erklärende Abweichung und ein Indiz für die Fehlerhaftigkeit des Gutachtens sehen, beträgt diese Differenz in Bezug auf die Beurteilungspegel für den Schienenverkehr zwischen 4 und 5 dB(A) (s. Anlage 20.2 der Planunterlagen, dort Anlage 2.15). Sie erklärt sich nach von den Klägern unwidersprochen gebliebenen und dem Gericht plausibel erscheinenden Angaben des Sachverständigen der Beigeladenen dadurch, dass sich im Bereich H. H.weg - näher am Grundstück M.H.str. ... gelegen - ein straßenbündiger Gleisoberbau befindet, der rechnerisch 7 dB(A) höhere Emissionspegel erzeugt. Aufgrund des größeren Abstandes des Gebäudes der Kläger zu dem Teilstück mit dem straßenbündigen Oberbau ergeben sich am klägerischen Gebäude geringere Beurteilungspegel. Eine weitere Ursache dafür liegt nach ebenfalls unwidersprochen gebliebenen Angaben der Beigeladenen und des Beklagten darin, dass das Gebäude der Kläger teilweise durch das Gebäude M.H.str. ... abgeschirmt wird.

100

2.6 Dem weiteren Einwand der Kläger, eine andere Bewertung des Rasengleises ergebe eine um 2 dB(A) höhere Gesamtbelastung an ihrem Gebäude, ist entgegenzuhalten, dass nach Angaben des Sachverständigen der Beigeladenen in der mündlichen Verhandlung das Rasengleis bei der Berechnung der Beurteilungspegel in dem ergänzenden Schallgutachten vom 23. April 2018 berücksichtigt wurde. Soweit die Kläger meinen sollten, bei Anwendung der Anlage 2 zur 16. BImSchV 2014 anstelle der Anlage 2 zur 16. BImSchV 1990 hätte sich eine andere - zu höheren Beurteilungspegeln führende - Bewertung des

Rasengleises ergeben, bestand für die Anwendung der neueren Vorschrift kein Raum (vgl. oben II.2.1), ganz abgesehen davon, dass auch bei um 2 dB(A) höheren Beurteilungspegeln die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV 2014 am Wohnhaus der Kläger eingehalten wären.

101

3. Ein Verstoß gegen das planerische Abwägungsgebot in Bezug auf Belange der Kläger, der zur Aufhebung oder Außervollzugsetzung des Planfeststellungsbeschlusses führen oder die hilfsweise geltend gemachten Ansprüche auf Planergänzung um die von ihnen beantragten Schutzauflagen begründen würde, liegt nicht vor. Nach § 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Zu den in der Abwägung beachtlichen privaten Interessen gehören nicht nur subjektiv-öffentliche Rechte; einzustellen sind vielmehr alle mehr als geringfügig schutzwürdigen Interessen, die von der Planung betroffen werden. Ein Abwägungsmangel liegt nach diesen Grundsätzen nicht vor.

102

3.1 Der Planfeststellungsbeschluss leidet nicht an Abwägungsmängeln in Bezug auf die Kläger betreffende Erschütterungen oder sekundären Luftschall. Anlass zu einer Aufhebung oder Außervollzugsetzung des Planfeststellungsbeschlusses besteht insoweit nicht, ganz abgesehen von der Frage, inwieweit im Fall eines nicht ausreichenden Schutzkonzepts vorrangig Auflagen zu ergänzen wären (vgl. zur parallel gelagerten Problematik beim Betriebslärm oben II.2.). Auch auf die hilfsweise beantragte Planergänzung besteht kein Anspruch.

103

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

104

3.1.1 Zur Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungen hat der Planfeststellungsbeschluss zu Recht auf die Beurteilungs- bzw. Anhaltswerte der DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden, und Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen) zurückgegriffen, weil es sich insoweit um technische Regelwerke handelt, deren Tauglichkeit zur Beurteilung von Erschütterungen in Fachkreisen und in der Rechtsprechung allgemein anerkannt ist. Bei Einhaltung der dort empfohlenen Werte kann in der Regel davon ausgegangen werden, dass erhebliche Belästigungen von Menschen und Schäden an Gebäuden durch Erschütterungen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen vermieden werden (vgl. BVerwG, U.v. 8.9.2016 - 3 A 5.15 - juris Rn. 80; U.v. 21.12.2010 - 7 A 14.09 - juris Rn. 27 ff.).

105

3.1.2 Vor diesem Hintergrund greifen die Einwände der Kläger nicht durch.

106

3.1.2.1 Unzumutbare Erschütterungseinwirkungen sind weder im oder am Wohngebäude der Kläger noch sonst auf ihrem Grundstück zu erwarten. Daher haben die Kläger auch keinen Anspruch auf den Einbau eines Masse-Feder-Systems im Bereich ihres Grundstücks.

107

Aus der erschütterungstechnischen Untersuchung der M. GmbH vom 8. April 2011 ergibt sich, wie auch der Beklagte und die Beigeladene vorgetragen haben, dass die Anhaltswerte der DIN 4150-2, Tabelle 1, unter Berücksichtigung der Anhebung der Werte um den Faktor 1,5 nach Nr. 6.5.3.3 der DIN 4150-2 ab einem Abstand zur G.strasse von 7 m eingehalten werden (Anlage 21.1.2 der Planunterlagen, S. 21, s. im Einzelnen Tabelle 7). Soweit das Gutachten dort ebenfalls ausführt, dass Zugfahrten in Abstandsbereichen bis 20 m spürbar wahrgenommen werden können, bedeutet dies nicht, dass dadurch unzumutbare schädliche Umwelteinwirkungen entstehen würden; maßgeblich für die Zumutbarkeit ist vielmehr die Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150-2, in Bezug auf das klägerische Grundstück der Werte nach

Tabelle 1 Zeile 4 unter Berücksichtigung von Nr. 6.5.3.3 der DIN 4150-2. Den Aussagen des Gutachtens sind die Kläger insoweit nicht substantiiert entgegengetreten. Diese zugrunde gelegt, sind unzumutbare Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden im Wohnhaus der Kläger, das sich 22 m von der G.strasse entfernt befindet, nicht zu erwarten. Für die näher an der G.strasse gelegenen baulichen Anlagen der Kläger wie Garage und Grundstückstoranlage, die nicht dem Wohnen dienen, gelten nicht die Anhaltswerte der DIN 4150-2, sondern diejenigen der DIN 4150-3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen). Diese Anhaltswerte sind deutlich höher als die für die Beurteilung der Erschütterungseinwirkungen auf Menschen heranzuziehenden Werte der DIN 4150-2 (s. hierzu auch BayVGh, U.v. 30.11.2020 - 22 A 19.40034 u.a. - juris Rn. 256). Selbst wenn also die der G.strasse am nächsten liegenden baulichen Anlagen der Kläger nur 7,5 m von dieser entfernt sein sollten, wie die Kläger vortragen, wären nach den Aussagen des Gutachtens bereits die Anhaltswerte der DIN 4150-2, jedenfalls aber diejenigen der DIN 4150-3 eingehalten.

108

Vor diesem Hintergrund haben die Kläger keinen Anspruch auf erschütterungsmindernde Maßnahmen, insbesondere nicht auf den Einbau eines Masse-Feder-Systems. Dieser ist nach der erschütterungstechnischen Untersuchung der M. GmbH (Anlage 22.1.2 der Planunterlagen) sowie der Oberbauempfehlung des Büros I. ... (Anlage 22.2.3 der Planunterlagen) lediglich für bestimmte Bereiche der Straßenbahntrasse vorgesehen, in denen anderenfalls unzumutbare Erschütterungs- bzw. Körperschallimmissionen zu erwarten wären. Da das klägerische Grundstück hierzu nicht gehört, besteht kein Anlass für den Einbau eines Masse-Feder-Systems in diesem Bereich. Unbehelflich ist insoweit auch der Einwand der Kläger, ein Schreiben der Beigeladenen im Verfahren widerspreche einer Aussage in der Oberbauempfehlung des Büros I. ... bezüglich der Verwendung eines Masse-Feder-Systems oder einer hochelastischen kontinuierlichen Schienenlagerung.

109

3.1.2.2 Soweit die Kläger beanstanden, das erschütterungstechnische Gutachten der M. GmbH von 2011 berücksichtige nicht die aktuellen Fahrzeugtypen, hat der Beklagte vorgetragen, es handele sich bei den im Gutachten zugrunde gelegten Fahrzeugtypen GTN und GTE um typische Straßenbahnfahrzeuge; von den neuen Fahrzeugen sei zu erwarten, dass sie vergleichbare schwingungsdynamische Eigenschaften aufweisen würden. Anhaltspunkte für eine Verschlechterung der Erschütterungsproblematik durch die Neufahrzeuge seien nicht ersichtlich. Dem sind die Kläger nicht entgegengetreten.

110

3.1.2.3 Auf die fehlende Darstellung des Rasengleises im Lageplan 24.15 der Anlage 24 der Planunterlagen (Städtebauliche Gestaltung), die im gesamten Bereich der M. Straße ein Schottergleis ausweist, können die Kläger sich nicht berufen. Es handelt sich hierbei lediglich um eine nachrichtliche Darstellung, die nicht den Planfeststellungsvermerk der Planfeststellungsbehörde trägt. Maßgeblich für die Bauweise der Trasse sind jedoch die mit dem Planfeststellungsvermerk versehenen Ausführungspläne (Anlage 4 der Planunterlagen). Die für das klägerische Grundstück maßgebliche Anlage 4.8a der Planunterlagen weist in dem Bereich vor dem Grundstück ein Rasengleis aus.

111

3.1.2.4 Der Planfeststellungsbeschluss ist in Bezug auf den Schutz des klägerischen Grundstücks vor Erschütterungen auch deshalb nicht zu beanstanden, weil angesichts der hohen Prognoseunsicherheit bei Erschütterungsimmissionen in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs ein gestuftes Vorgehen zum Schutz Betroffener vor Erschütterungen anerkannt ist. Danach kann die Bewältigung nachteiliger Wirkungen durch ein Planvorhaben, deren Ausmaß sich im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht zuverlässig prognostizieren lässt, auf einen späteren Zeitpunkt, zu dem sich diese genauer ermitteln lassen, verschoben werden (vgl. BayVGh, U.v. 30.11.2020 - 22 A 19.40034 u.a. - juris Rn. 246; U.v. 11.7.2016 - 22 A 15.40033 - juris Rn. 76; zum noch weitergehenden Entscheidungsvorbehalt nach § 74 Abs. 3 VwVfG BVerwG, U.v. 29.6.2017 - 3 A 1.16 - juris Rn. 113; U.v. 8.9.2016 - 3 A 5.15 - juris Rn. 81 ff.). Im Rahmen der Planung eines Neubauvorhabens genügt es danach, eine erschütterungstechnische Untersuchung vorzunehmen, die mangels exakter Berechenbarkeit zu erwartender Erschütterungen eine gewisse Prognoseunsicherheit in sich trägt und einer späteren Überprüfung z.B. durch Messungen nach Inbetriebnahme einer Eisen- oder Straßenbahn bedarf, auf deren Grundlage konkretisiert werden kann, welche Abhilfemaßnahmen zu treffen sind oder ob stattdessen Entschädigung zu leisten ist.

112

Dieses Vorgehen hat die Planfeststellungsbehörde gewählt, indem in Ziffer A) III.2.8 und 2.9 des Planfeststellungsbeschlusses vorgesehen wurde, dass in einem Zeitraum von 12 Monaten nach Aufnahme des Linienbetriebs stichprobenartig Erschütterungsmessungen zur Überprüfung der Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 durchzuführen sind. Bei Überschreitung dieser Werte ist Erschütterungsschutz durch geeignete bauliche Maßnahmen nachzurüsten, soweit dies technisch möglich und verhältnismäßig ist. Anderenfalls ist Entschädigung in Geld zu leisten. Dabei ist von der Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 die Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150-3 mit umfasst (s.o. II.3.1.2.1). Zusätzlich hat die Beigeladene die Zusage gegeben, dass am Anwesen der Kläger hinsichtlich des Bauzustandes und eventueller Vorschädigungen vor Baubeginn durch eine neutrale Stelle ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt wird, vgl. Ziffer C) III.7.2.4.4. g) des Planfeststellungsbeschlusses. Dies gilt für die gesamte Immobilie einschließlich der Steinmauer, des Carports, des Hofes, des Hauses und der Mehrfachgarage. Zusagen sind nach Ziffer A) III.1. des Planfeststellungsbeschlusses zu beachten, wenn sie ihren Niederschlag in den festgestellten Unterlagen gefunden haben.

113

3.1.3 Der Vortrag der Kläger zum Körperschall/sekundären Luftschall erschöpft sich darin, dieser sei gutachtlich nicht untersucht worden. Dies trifft jedoch nicht zu; die erschütterungstechnische Untersuchung der M. GmbH (Anlage 22.1.2 der Planunterlagen) beschäftigt sich ausdrücklich mit sekundärem Luftschall. Die Angaben dazu sind aus Sicht des Gerichts plausibel. Nachdem die Kläger hierzu keine konkreten Rügen vorgebracht haben, erübrigen sich weitere Ausführungen.

114

3.2 Der Planfeststellungsbeschluss ist auch bezüglich der elektromagnetischen Verträglichkeit der planfestgestellten Straßenbahnbetriebsanlagen nicht zu beanstanden.

115

3.2.1 Entgegen dem Vortrag der Kläger findet die 26. BImSchV auf die Anlage keine Anwendung. Nach den unwidersprochen gebliebenen Angaben des Beklagten und der Beigeladenen wird die planfestgestellte Straßenbahn mit Gleichstrom in einer Nennspannung von 750 V betrieben. Gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 3 der 26. BImSchV in der Fassung vom 14. August 2013 (BGBl I S. 3266, ber. S. 3942), in Kraft getreten am 22. August 2013, ist diese Vorschrift auf Gleichstromanlagen nur ab einer Nennspannung von 2000 V oder mehr anwendbar, vorliegend also nicht. Soweit die den Planunterlagen beigefügte Untersuchung der elektromagnetischen Umweltverträglichkeit der M. GmbH vom 14. August 2012 (Anlage 21 der Planunterlagen) auf die 26. BImSchV in der Fassung vom 16. Dezember 1996 (BGBl I S. 1966) Bezug nimmt, was die Kläger beanstanden, spielt dies daher keine Rolle.

116

3.2.2 Eine Gesundheitsgefährdung für Menschen ist auf dem klägerischen Grundstück entgegen der Annahme der Kläger nach den überzeugenden Ausführungen des Beklagten und der Beigeladenen nicht zu befürchten.

117

Der Beklagte und die Beigeladene haben ausgeführt, dass zur Beurteilung der elektromagnetischen Verträglichkeit auf die Empfehlung des Rates der EG vom 12. Juli 1999 zur Begrenzung der Exposition der Bevölkerung gegenüber elektromagnetischen Feldern (1999/519/EG, ABi EG L 199/59) zurückgegriffen werden könne, nach der ein Grenzwert für die magnetische Flussdichte von 40 mT für magnetische Gleichfelder empfohlen werde. Auch in der Rechtsprechung ist dieser Wert bereits angewendet worden (vgl. OVG Bremen, U.v. 18.2.2010 - 1 D 599.08 - juris Rn. 114). Darüber hinaus könne nach Angaben des LfU die Empfehlung der ICNIRP aus dem Jahr 2009 herangezogen werden, wonach sich die Allgemeinbevölkerung magnetischen Gleichfeldern nur bis zu einem Wert von 400 mT und Personen mit elektronischen oder ferromagnetischen Implantaten oder Verletzungen, die auf ferromagnetische Metallteile zurückzuführen seien, nur bis zu einem Wert von 0,5 mT aussetzen sollten. Gegen die Anwendung dieser Maßstäbe haben die Kläger sich nicht gewandt; dagegen ist auch nichts zu erinnern.

118

Nach unwidersprochen gebliebenen Angaben des LfU im Planfeststellungsverfahren (Verfahrensordner 5, Bl. 231 ff. und 260 ff.) wird bei einem Strom von 2500 A die Grenzwertempfehlung der EG für die magnetische Flussdichte ab einem Leiterabstand von 12,5 mm unterschritten; die Empfehlung der ICNIRP

für die Allgemeinbevölkerung wird danach bei einem Leiterabstand ab 1,26 mm unterschritten. Der Vorsorgewert für Implantatträger der ICNIRP wird ab einem Abstand von 1 m zum Stromleiter unterschritten. Da sich die Grenze des klägerischen Grundstücks in einem Abstand von 11,69 m zum Gleiskörper befindet (vgl. Erläuterungsbericht, Anlage 1 der Planunterlagen, S. 61), werden auf dem Grundstück sämtliche genannten Werte eingehalten. Zu diesem Ergebnis kommt in Bezug auf die EG-Ratsempfehlung auch die Untersuchung der elektromagnetischen Umweltverträglichkeit der M. GmbH (Anlage 21 der Planunterlagen, S. 14). Auch in gerichtlichen Verfahren zum Betrieb von Straßenbahnen wurde festgestellt, dass bei Bahnen, die mit Gleichstrom von 750 V fahren, im Abstand von 1 m von der Bahnsteigkante magnetische Flussdichten nur in der Größenordnung von 0,05 bis maximal 0,110 mT gemessen werden (vgl. OVG Bremen, U.v. 18.2.2010 - 1 D 599.08 - juris Rn. 115). Die Einhaltung des Wertes für Implantatträger dürfte hier im Übrigen nicht maßgeblich sein, weil die Kläger nicht vorgetragen haben, selbst Implantatträger zu sein.

119

Soweit die Kläger sich auf Aussagen der Untersuchung der elektromagnetischen Umweltverträglichkeit der M. GmbH (Anlage 21 der Planunterlagen, S. 3, 15) zur möglichen Beeinträchtigung von Bildschirmen mit Kathodenstrahlröhren in einem Abstand vom Gleis von bis zu 47 m sowie von Kernspintomografen in einem Abstand vom Gleis von bis zu 79 m beziehen, ist dem entgegenzuhalten, dass aus der möglichen Störung der genannten empfindlichen technischen Geräte nicht auf eine Beeinträchtigung der Gesundheit oder des Wohlbefindens von Menschen zu schließen ist. Zur Beurteilung gesundheitlicher Beeinträchtigungen des Menschen wurden gerade die oben genannten Grenzwertempfehlungen herangezogen, die eingehalten werden.

120

3.2.3 Die Kritik der Kläger an der Anwendung der DIN VDE 0848-3-1 in Bezug auf Implantatträger durch die Untersuchung der elektromagnetischen Umweltverträglichkeit der M. GmbH greift nicht durch. Nachdem die Kläger nicht vorgetragen haben, selbst Implantatträger zu sein, ist schon fraglich, inwieweit sie sich darauf berufen können. Jedenfalls wären sie durch die Vorgehensweise des Gutachtens nicht beschwert. Zwar wurde die DIN VDE 0848-3-1 zwischenzeitlich durch die DIN EN 50527-2-1 (Verfahren zur Beurteilung der Exposition von Arbeitnehmern mit aktiven implantierbaren Geräten gegenüber elektromagnetischen Feldern - Teil 2-1 Besondere Beurteilung für Arbeitnehmer mit Herzschrittmachern) vom Dezember 2017 ersetzt. Diese DIN bezieht sich auf die Verhältnisse am Arbeitsplatz, gibt aber für öffentlich zugängliche Bereiche keine Grenz- oder Richtwerte vor. Nach dieser DIN erleiden Herzschrittmacher keine Störungen in Situationen, in denen elektrische und magnetische Felder unterhalb der Referenzwerte nach der EG-Ratsempfehlung, also unterhalb von 40 mT, liegen. Die vom Gutachten angewendete DIN VDE 0848-3-1 sieht demgegenüber einen Wert von 0,905 mT für Personen mit Herzschrittmachern vor. Die Anwendung dieser DIN stellt insofern für Personen mit Herzschrittmachern keinerlei Nachteil dar. Darüber hinaus wird der Grenzwert nach der EG-Ratsempfehlung vorliegend auch direkt an der Schiene nicht erreicht; der Grenzwert nach der DIN VDE 0848-3-1 wird nach der Untersuchung der elektromagnetischen Umweltverträglichkeit der M. GmbH bereits ab einem Gleisabstand von 34 cm eingehalten (Anlage 21 der Planunterlagen, S. 14).

121

3.2.4 Entgegen der Auffassung der Kläger musste eine eventuelle Vorbelastung durch vorhandene Anlagen nicht berücksichtigt werden. Zwar sieht § 3 Abs. 3 der 26. BImSchV für Niederfrequenzanlagen eine Summationsbetrachtung vor, doch ist diese Norm hier nicht anwendbar (s.o. II.3.2.1). Zudem ist nicht ersichtlich, dass hier - im Falle anderer rechtlicher Vorgaben - eine als Vorbelastung zu summierende weitere Gleichstromanlage existieren würde, denn dies könnte nur eine andere Straßenbahn oder eine U-Bahn sein. Beides ist im Bereich der Neubautrasse nicht vorhanden.

122

3.2.5 Die Kläger haben nicht überzeugend dargelegt, warum der Wechselstromanteil des Fahrstroms in der Untersuchung der elektromagnetischen Umweltverträglichkeit durch die M. GmbH (Anlage 21 der Planunterlagen) hätte berücksichtigt werden müssen. Die Beigeladene hat dem entgegengehalten, bei einem Maximalstrom von 2500 A betrage der Effektivwert des Wechselstroms 105 A. Nehme man im Sinne einer worst-case-Betrachtung einen Einleiter mit diesem Strom an und unterstelle den Grenzwert der 26. BImSchV von 200 µT, wäre ein Sicherheitsabstand vom Fahrleitungsdraht von 11 cm erforderlich. Da sich

in diesem Abstand vom Fahrleitungsdraht keine Personen aufhielten, habe der Wechselstromanteil vernachlässigt werden dürfen. Dem sind die Kläger nicht entgegengetreten.

123

3.2.6 Ähnliches gilt für den Vortrag der Kläger zum Rückstromanteil in den Schienen. Die Beigeladene hat ausgeführt, die Annahme eines 100%-igen Anteils des Rückstroms in der Schiene stelle ein worst-case-Szenario dar. Selbst bei Annahme dessen seien die maßgeblichen Werte zum Schutz der Gesundheit und des menschlichen Wohlbefindens schon in unmittelbarer Nähe der Bahnanlage um ein Vielfaches unterschritten. Ein Rückstromanteil von 70%, wie die Kläger meinten, sei für Gleisanlagen von Eisenbahnen realistisch, nicht aber für Straßenbahnen. Auch dem sind die Kläger nicht entgegengetreten. Soweit sie meinen, ein höherer Rückstromanteil mindere die Fahremissionen, so dass die Prognose der M. GmbH nicht den ungünstigsten Fall darstelle, wird dies durch die Aussage auf S. 13 des Gutachtens (Anlage 21 der Planunterlagen) widerlegt, wonach für die Berechnung der magnetischen Flussdichte in einem Querschnitt senkrecht zur Gleisanlage, die zur Betrachtung des Nahfeldes diene und für die Beurteilung der oben erläuterten Grenzwerte entscheidend sei, im Sinne einer worst-case-Betrachtung ein Maximalstrom von 2500 A in einem Fahrdrat und ein Rückstrom von je 1250 A in beiden Schienen zugrunde gelegt worden sei. Die weitere Behauptung der Kläger, das Gutachten der M. GmbH gehe davon aus, dass der Strom nur über die Oberleitung fließe, steht ebenfalls im Widerspruch zu der genannten Aussage des Gutachtens sowie auch zu der eigenen Annahme der Kläger, es sei ein zu hoher Rückstromanteil in der Schiene zugrunde gelegt worden.

124

3.3 Der Planfeststellungsbeschluss lässt auch keine Abwägungsmängel erkennen, soweit es um Lärmbelastungen unterhalb der Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV 2014 geht. Die Planfeststellungsbehörde ist im Planfeststellungsbeschluss unter Ziffer C) III.6.3.2.4 und C) III.6.3.5 auf diese Gesichtspunkte eingegangen. Sie hat dabei den Belangen des Lärmschutzes hohes Gewicht beigemessen, angesichts der ermittelten Lärmbelastung aber dem Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens größeres Gewicht eingeräumt. Angesichts dessen, dass bei Realisierung des Vorhabens an dem maßgeblichen am stärksten betroffenen Immissionsort am Anwesen der Kläger (1. OG) ein Gesamtverkehrslärm von 49,5 dB(A) tagsüber und 39,7 dB(A) nachts verursacht wird (vgl. Anlage 20.2 der Planunterlagen, dort Anlage 3.15) und damit die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV 2014 jeweils um etwa 10 dB(A) unterschritten werden, ist ein Abwägungsmangel nicht erkennbar. Dies gilt auch, soweit die Kläger sich darauf berufen, sie könnten nach Umsetzung des Vorhabens nachts nicht mehr bei geöffnetem Fenster schlafen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass bei einem gekippt geöffneten Fenster im Vergleich zum Außenpegel mit einer nicht unerheblichen Dämmung zu rechnen ist (vgl. BVerwG, U.v. 9.11.2006 - 4 A 2001.06 - juris Rn. 108 f.).

125

3.4 Die Rügen der Kläger betreffend die Zufahrt zu ihrem Grundstück veranlassen weder einer Aufhebung noch Außervollzugsetzung des Planfeststellungsbeschlusses noch die hilfsweise beantragte Ergänzung um Schutzauflagen.

126

3.4.1 Zu einer rechtlich relevanten Entwertung des Geh- und Fahrtrechts wird es durch den Bau des planfestgestellten Vorhabens nicht kommen; erst recht steht die Grunddienstbarkeit dem Bau des planfestgestellten Vorhabens nicht entgegen.

127

3.4.1.1 Mit Blick auf den Inhalt der in das Grundbuch eingetragenen Grunddienstbarkeit (vgl. hierzu oben I.) hat die Planfeststellungsbehörde die Interessen der Kläger mit dem öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens fehlerfrei abgewogen (vgl. Ziffer C) III.7.1.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses). Zum Schutz der klägerischen Interessen ist nach Ziffer A) III.10.4 und 10.5 des Planfeststellungsbeschlusses sicherzustellen, dass alle von den Baumaßnahmen betroffenen privaten, gewerblichen oder landwirtschaftlichen Grundstücke auch während der Bauzeit eine ausreichende Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten. Es sind während der Bauphase Hinweisschilder im öffentlichen Straßenraum aufzustellen, die die jeweils aktuelle Verkehrsführung verdeutlichen. Die durch die Baumaßnahme in Anspruch genommenen öffentlichen Straßen und Wege sind dem Baufortschritt entsprechend dem Individualverkehr wieder

bereitzustellen. Darüber hinausgehende Ansprüche können die Kläger aus ihrer Grunddienstbarkeit angesichts der obigen Ausführungen zu deren Umfang (s.o. I.) nicht herleiten; die sie nur geringfügig belastende Veränderung des Grundstücks, an dem ihre Dienstbarkeit besteht, müssen sie angesichts des öffentlichen Interesses an der Realisierung des Vorhabens hinnehmen.

128

3.4.2 Darüber hinaus ist entgegen der Annahme der Kläger mit frustrierten Aufwendungen für den Bau der Zufahrt zu ihrem Grundstück nicht zu rechnen, da die Beigeladene in der mündlichen Verhandlung mitgeteilt hat, die Zufahrt werde nach dem Bau der G.strasse wieder in Stand gesetzt werden.

129

3.4.3 Der Planfeststellungsbeschluss verletzt auch nicht die Rechte des Klägers zu 2) als leitender Notarzt. Soweit es um die Zufahrt zum Grundstück während der Bauphase geht, gelten die Ausführungen unter II.3.4.1.

130

Darüber hinaus besteht der hilfsweise geltend gemachte Anspruch auf Errichtung einer Ampelbeeinflussungsanlage nicht. Der Beklagte und die Beigeladene haben in Bezug auf mögliche Behinderungen beim Ausfahren aus dem klägerischen Grundstück durch den Betrieb der Straßenbahn nachvollziehbar dargelegt, dass die Rechte des Klägers zu 2) als Notarzt durch seine Sonderrechte nach § 35 Abs. 1, Abs. 5a und Abs. 8 StVO sowie die Berechtigung, blaues Blinklicht einzusetzen (§ 38 Abs. 1 und 2 StVO), ausreichend gewahrt werden. Die Errichtung einer Ampelbeeinflussungsanlage erscheint insoweit nicht geeignet, die Rechtsstellung des Klägers zu 2) zu verbessern, und insoweit nicht erforderlich. Mit dem Einsatz des Blaulichtes kann er sich Vorrang vor der Straßenbahn und allen anderen Verkehrsteilnehmern verschaffen (§ 38 Abs. 1 StVO). Dass dieses Recht in tatsächlicher Hinsicht Einschränkungen unterliegen kann, etwa dadurch, dass die Straßenbahn nicht rechtzeitig bremsen kann, könnte auch durch eine Ampelbeeinflussungsanlage, bei der ebenfalls gewisse Vorlaufzeiten zu beachten wären, nicht verhindert werden und ist hinzunehmen.

131

3.5 Mit Blick auf bereits bestehende Versorgungsleitungen unterhalb der Zufahrt zum Grundstück der Kläger hat die Beigeladene in der mündlichen Verhandlung ausgeführt, dass im Zuge des Bauprojekts in enger Abstimmung mit den Versorgungsträgern die Leitungen neu verlegt würden, so dass etwaige Konfliktsituationen bei anstehenden Reparaturen ausgeschlossen oder abgemildert würden.

132

Angesichts dessen bleibt der Vortrag der Kläger zu eventuellen Schwierigkeiten bei der künftigen Verlegung von Leitungen zu vage, um eine eigene Rechtsverletzung erkennen zu lassen. Es bleibt unklar, um welche konkreten Leitungen, die nicht bereits im Zuge des Bauprojekts erneuert werden, es gehen sollte, ganz unabhängig von der Frage, ob es sich insoweit um eigene Belange der Kläger und nicht um Belange der Leitungsträger handeln würde. Abgesehen davon ist nicht ersichtlich, dass die Verlegung und Wartung von Leitungen durch den Bau einer Straßenbahntrasse unzumutbar erschwert würden.

133

3.6 Der Planfeststellungsbeschluss ist auch nicht abwägungsfehlerhaft, soweit Fragen der Verkehrssicherheit betroffen sind; ein Anspruch auf die hilfsweise geltend gemachte Planergänzung um bestimmte Schutzaufgaben besteht nicht. Dabei kann offenbleiben, ob insoweit überhaupt eigene Belange der Kläger zu erkennen sind. Ihre Einwände greifen jedenfalls nicht durch.

134

Die Planung wurde von der Regierung von Mittelfranken als Technischer Aufsichtsbehörde unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit sowie der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung geprüft (s. Verfahrensordner 3 Bl. 41 ff., Verfahrensordner 32 Bl. 131 und Verfahrensordner 35 Bl. 81). Ihre Einwände in Bezug auf die Verkehrssicherheit wurden umgesetzt (s. hierzu Planfeststellungsbeschluss Ziffer C) III.6.14.1). Ein Schutzzaun sowie eine Schrankenanlage wurden nicht für erforderlich gehalten. Angesichts dessen lassen die nicht näher substantiierten Einwände der Kläger keinen Abwägungsfehler des Planfeststellungsbeschlusses erkennen. Dies gilt auch, soweit sie in einem Schutzzaun zusätzlich eine Schallschutzmaßnahme sehen. Für die Anordnung einer solchen besteht kein Anlass (s.o. II.2., II.3.3).

135

Die Kläger haben auch keinen Anspruch auf eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit der Straßenbahn auf dem Grundstück FINr. ...1 auf 20 - 30 km/h und auf 10 km/h im Bereich ihres Grundstücks. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit wird nach § 50 Abs. 1 BOStrab grundsätzlich außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durch die Technische Aufsichtsbehörde festgelegt; eventuelle Geschwindigkeitsbegrenzungen für einzelne Streckenabschnitte wären nach § 50 Abs. 2 BOStrab vom Betriebsleiter festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde hat im Planfeststellungsbeschluss (Ziffer C) III.7.2.4.18 b) auf dieses gesonderte Verfahren verwiesen. Die Kläger haben nicht dargelegt und es ist auch sonst nicht ersichtlich, dass hier ausnahmsweise aus Gründen der Konfliktbewältigung eine Festlegung der Streckengeschwindigkeit im Planfeststellungsbeschluss erforderlich wäre (vgl. hierzu VGH BW, U.v. 3.7.1998 - 5 S 1.98 - juris Rn. 52). Eine solche Notwendigkeit ergibt sich angesichts der Ergebnisse des Schallgutachtens jedenfalls nicht aus Lärmschutzgründen; die von den Klägern angesprochenen Aspekte der Verkehrssicherheit - auch mit Blick auf die Zufahrt zu ihrem Grundstück, die von der Straßenbahntrasse durchschnitten wird - können gerade durch die Technische Aufsichtsbehörde berücksichtigt werden (s. auch VGH BW, U.v. 3.7.1998 - 5 S 1.98 - juris Rn. 52).

136

3.7 Soweit die Kläger die Trassenführung über die Grünfläche auf dem Grundstück FINr. ...1 rügen, können sie sich nicht auf ein subjektives Recht an einem Fortbestand der bisherigen Nutzung des im Eigentum der Stadt W. ... stehenden Grundstücks berufen und diesen Belang daher nicht mit Erfolg geltend machen. Darüber hinaus beinhaltet die Bezeichnung als Erholungsfläche im Grundbuch keine rechtlichen Festlegungen, sondern erfasst nur die tatsächliche Nutzung in einem bestimmten Zeitpunkt. Für rechtliche Festlegungen, die für das vorliegende Verfahren von Bedeutung wären, wäre die Vermessungsverwaltung nicht zuständig.

137

Mit ihrem Vortrag bezüglich der Fällung von Bäumen machen die Kläger in der Sache einen Verstoß gegen die Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§ 15 BNatSchG) geltend. Diese Vorschriften können sie als nicht enteignungsbetroffene Dritte jedoch nicht rügen. Abgesehen davon sieht der Planfeststellungsbeschluss zum Ausgleich nicht vermeidbarer Beeinträchtigungen (§ 15 Abs. 1, Abs. 2 BNatSchG) Kompensationsmaßnahmen vor (Auflage Ziffer A) III.4).

138

3.8 Soweit die Kläger eine Verschlechterung der Parkplatzsituation in der M. straße rügen, machen sie keine eigenen abwägungsrelevanten Belange geltend. Der Beklagte hat zutreffend darauf hingewiesen, dass das Recht auf Anliegergebrauch aus Art. 14 Abs. 1 GG dem Eigentümer keinen Anspruch darauf vermittelt, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen unmittelbar bei seinem Grundstück oder in dessen Nähe eingerichtet werden oder erhalten bleiben (vgl. BVerwG, U.v. 6.8.1982 - 4 C 58.80 - juris Rn. 12, 14 f.). Ganz abgesehen davon entfallen nach dem Planfeststellungsbeschluss in der M. straße selbst keine Parkplätze.

139

Auch die Befürchtung, es werde zu einer Zunahme des Fahrradverkehrs mit Blick auf die neu zu errichtende Haltestelle kommen, betrifft keine eigenen abwägungsrelevanten Belange der Kläger. Zudem besteht kein schutzwürdiges Vertrauen darauf, dass sich die Verkehrsverhältnisse auf öffentlichem Grund in der Nähe eines Privatgrundstücks nicht ändern.

140

3.9 Mit Blick auf die Einwendungen der Kläger gegen die Baugrunduntersuchung (Anlage 19 der Planunterlagen), die sie nicht als geeignete Entscheidungsgrundlage für die Planfeststellung ansehen, sind Mängel des Planfeststellungsbeschlusses ebenfalls nicht ersichtlich. So bleibt schon unklar, welche eigenen Belange die Kläger geltend machen wollen. Die Tatsache, dass nach dem Gutachten Stabilisierungsmaßnahmen für erforderlich gehalten werden (Anlage 19 der Planunterlagen, S. 5), betrifft die Kläger nicht in ihren Rechten. Soweit sie mögliche Schäden an ihrem Eigentum behaupten, bleibt dies unsubstantiiert. Darüber hinaus sind eine falsche Bezeichnung einer Straße sowie die Verwendung der Worte „vermutlich“ und „Schlussfolgerung“ (Anlage 19 der Planunterlagen, S. 5) kein Beleg für inhaltliche Mängel des Gutachtens, ganz abgesehen von der fehlenden Rügebefugnis der Kläger.

141

3.10 Auch die Rüge der Kläger bezüglich des Fahrdrabes im Bereich M. Straße greift nicht durch; sie haben diesbezüglich weder einen Anspruch auf Aufhebung noch auf Außervollzugsetzung des Planfeststellungsbeschlusses noch auf dessen Ergänzung. Eigene abwägungsrelevante Rechte der Kläger sind in Bezug auf die Verwendung eines bestimmten Fahrdrabes nicht berührt. Im Übrigen ist für die bauliche Ausführung der Straßenbahnbetriebsanlage insofern der mit dem Planfeststellungsvermerk versehene Erläuterungsbericht maßgeblich (Anlage 1 der Planunterlagen, S. 25, 93). Daraus ergibt sich, dass in der M. Straße ab dem Baukilometer 3+025 (ab der Haltestelle H. H.weg) eine Hochkette mit doppeltem Fahrdrab vorgesehen ist. Die Darstellung im - ebenfalls mit Planfeststellungsvermerk versehenen - Erläuterungsbericht des landschaftspflegerischen Begleitplans (Anlage 13.1 der Planunterlagen, S. 12) legt demgegenüber einen größeren Maßstab an, indem davon die Rede ist, „im Bereich der D. ...“ sei eine Hochkette vorgesehen. Da diese Formulierung von vornherein auf eine genaue Bezeichnung des mit der Hochkette zu versehenen Bereichs verzichtet, kann aus ihr auch kein Widerspruch zu den Angaben im Erläuterungsbericht des Vorhabens hergeleitet werden.

142

3.11 Entgegen der Auffassung der Kläger ist der Planfeststellungsbeschluss auch nicht deshalb aufzuheben oder außer Vollzug zu setzen, weil er mit Blick auf eine Verkehrswertminderung des klägerischen Grundstücks an einem Abwägungsmangel leiden würde. Ebenso wenig besteht ein Anspruch auf Entschädigung.

143

3.11.1 Einen Abwägungsmangel infolge einer Verkehrswertminderung haben die Kläger nicht dargelegt; ein solcher ist auch sonst nicht ersichtlich. Der Planfeststellungsbeschluss geht davon aus, dass der Bau einer Straßenbahnlinie nicht ohne Weiteres zu einer Wertminderung von Anliegergrundstücken führt, sondern ein hochwertiges ÖPNV-Angebot vielmehr zur Wertsteigerung einer Immobilie beitragen könne. Im Übrigen gehöre es zur Sozialbindung des Eigentums, dass rechtlich zulässige Veränderungen im Umfeld einer Immobilie entschädigungslos hinzunehmen seien (Ziffer C) III.7.1.2., C) III.7.2.4.4. m). In Bezug auf das klägerische Grundstück komme es nicht zu schädlichen Umwelteinwirkungen durch das planfestgestellte Vorhaben.

144

Damit genügt der Planfeststellungsbeschluss den Anforderungen der Rechtsprechung, nach der die bloße Möglichkeit der Beeinflussung des Verkehrswertes eines Grundstücks infolge geltend gemachter faktischer Beeinträchtigungen keinen eigenständigen abwägungserheblichen Belang darstellt (vgl. BVerwG, B.v. 28.2.2013 - 7. VR 13.12 - juris Rn. 22; BayVGh, U.v. 30.11.2020 - 22 A 19.40034 u.a. - juris Rn. 280; U.v. 27.3.2017 - 22 A 16.40037 - juris Rn. 41). Ein genereller Schutz vor jedem Wertverlust durch Planungen besteht danach nicht. Gewisse Einbußen sind als Ausdruck der Sozialbindung entschädigungslos hinzunehmen, und zwar selbst dann, wenn die Ursächlichkeit durch einen staatlichen Eingriff unzweifelhaft gegeben ist (BayVGh, U.v. 30.11.2020 - 22 A 19.40034 u.a. - juris Rn. 280; U.v. 27.3.2017 - 22 A 16.40037 - juris Rn. 41). Dies gilt speziell dann, wenn die Planung dem öffentlichen Interesse dient.

145

Unabhängig davon haben die Kläger die von ihnen behauptete Wertminderung ihres Grundstücks in Höhe eines Abschlags von 25 - 30% nicht belegt. Die von ihnen vorgelegte gutachterliche Stellungnahme nimmt selbst keine Bewertung des klägerischen Grundstücks vor, sondern empfiehlt die Erstellung zweier Gutachten. Die Aussage, dass „der empfohlene Abschlag durchaus im oberen Bereich der Spanne bei 25 - 30% liegen könnte“, entbehrt insofern einer ausreichenden Grundlage und bleibt darüber hinaus sehr vage. Mit den Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses haben sich die Kläger insoweit nicht auseinandergesetzt.

146

3.11.2 Es bleibt unklar, ob die Kläger mit ihrer Behauptung eines enteignungsgleichen Eingriffs einen Entschädigungsanspruch geltend machen wollen, der durch Planergänzung umzusetzen wäre. Ausweislich der Niederschrift der mündlichen Verhandlung wurde eine Planergänzung insoweit nicht hilfsweise beantragt. Unabhängig davon besteht ein Entschädigungsanspruch nicht.

147

Entschädigungsansprüche aus enteignendem oder enteignungsgleichem Eingriff sind nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts durch die im Planfeststellungsverfahren gegebenen

Rechtsbehelfe, insbesondere den möglichen Anspruch nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG, ausgeschlossen (BVerwG, U.v. 10.7.2012 - 7 A 12.11 - juris Rn. 69).

148

Auch ein Anspruch nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG besteht hier nicht. Die danach zu gewährende Entschädigung ist nicht als Ausgleich dafür gedacht, dass das Planvorhaben mit (zusätzlichen) Lärmbelastungen oder sonstigen (zusätzlichen) Immissionen verbunden ist. Nachteilige Folgen, die im Wege der Abwägung überwindbar sind, weil sie die Grenze der Unzumutbarkeit nicht erreichen, bedürfen nach der gesetzgeberischen Konzeption auch vor dem Hintergrund des Art. 14 GG nicht zwingend eines finanziellen Ausgleichs, auch wenn sie zu Wertminderungen führen (vgl. BVerwG, U.v. 16.3.2006 - 4 A 1075.04 - juris Rn. 396; B.v. 5.3.1999 - 4 A 7.98 - juris Rn. 14; BayVGh, U.v. 30.11.2020 - 22 A 19.40034 u.a. - juris Rn. 278). Die Geldentschädigung, die nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG zu zahlen ist, tritt an die Stelle der Schutzvorkehrungen, die zur Abwehr unzumutbarer Immissionen an sich geboten gewesen wären, nach näherer gesetzlicher Maßgabe aber ausnahmsweise haben unterbleiben dürfen. An einer solchen Fallgestaltung fehlt es hier, da es durch das Vorhaben nicht zu unzumutbaren Immissionen auf dem Grundstück der Kläger kommt.

149

Eine unzumutbare Beeinträchtigung des klägerischen Grundstücks liegt auch nicht in einer Veränderung der Aussicht auf den Grünstreifen nördlich ihres Grundstücks. Eine Änderung des Ausblicks von einem Grundstück stellt jedenfalls im Regelfall kein privates Interesse von solchem Gewicht dar, dass es in die Abwägung einzustellen wäre (vgl. im Bauplanungsrecht für den Fall, dass ein bisher unbebautes Grundstück künftig bebaut werden kann, BVerwG, B.v. 22.8.2000 - 4 BN 38.00 - juris Rn. 10; BayVGh, U.v. 14.7.2006 - 1 N 05.1153 - juris Rn. 28). Nur ausnahmsweise, nämlich bei besonderer Werthaltigkeit des Grundstücks aufgrund einer außergewöhnlichen Lage und der vom Grundstück aus bestehenden Aussicht, kann es sich um einen abwägungsrelevanten Belang handeln (für das Planfeststellungsrecht vgl. etwa BayVGh, U.v. 20.11.2012 - 22 A 10.40041 - juris Rn. 100), dem aber nicht ohne Weiteres großes Gewicht in der Abwägung einzuräumen ist.

150

Vorliegend ist schon sehr zweifelhaft, dass es sich um ein Grundstück mit einer rechtlich beachtlichen besonderen Werthaltigkeit handelt, da sich in W. ... im Stadtteil F. ... eine größere Zahl vergleichbarer Grundstücke befinden dürfte; als außergewöhnlich im o.g. Sinne dürfte weder die Lage des Grundstücks noch der Ausblick einzuschätzen sein. Jedenfalls aber würde es sich im Rahmen der Abwägung um einen Belang von so geringem Gewicht handeln, dass ein Abwägungsfehler ausscheiden würde. Dabei ist zu berücksichtigen, dass - wie oben ausgeführt - Wertminderungen, die nicht durch unzumutbare schädliche Umwelteinwirkungen bedingt sind, durch die Realisierung von im öffentlichen Interesse stehenden Infrastrukturvorhaben durch benachbarte Grundstückseigentümer grundsätzlich hinzunehmen sind. Auch ist von Bedeutung, dass die planfestgestellte Straßenbahntrasse nicht unmittelbar vor dem Grundstück der Kläger verlaufen wird, sondern das Grundstück von der Trasse weiterhin durch einen mit mehreren - bereits vorhandenen - Bäumen bestandenen, knapp 12 m breiten Grünstreifen abgetrennt sein wird (vgl. Anlage 4.8a der Planunterlagen).

151

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

152

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

153

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