



Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen

OVG: 1 D 599/08

Niedergelegt auf der Geschäftsstelle
in abgekürzter Fassung am 19.02.2010

gez. Janssen
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Im Namen des Volkes! Urteil In der Verwaltungsrechtssache

hat das Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen – 1. Senat – durch die Richter Göbel, Prof. Alexy und Dr. Bauer sowie die ehrenamtlichen Richter J. Riegert und M. Werdermann aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 16.02.2010 und 17.02.2010 am 18.02.2010 für Recht erkannt:

Das Verfahren wird eingestellt, soweit die Beteiligten übereinstimmend den Rechtsstreit in der Hauptsache für erledigt erklärt haben.

Die Beklagte wird unter entsprechender Abänderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 17.10.2008 verpflichtet, über passive Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden Hauptstraße ... und Falkenberger Landstraße ... unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Verfahrens tragen der Kläger zu 9/10 sowie die Beklagte und die Beigeladene zu je 1/20; dazu gehören nicht die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen, die diese selbst trägt.

Das Urteil ist hinsichtlich der Kostenentscheidung vorläufig vollstreckbar. Die Beteiligten dürfen die Vollstreckung jeweils durch Sicherheitsleistung in Höhe des Vollstreckungsbetrages abwenden, wenn nicht der jeweilige Vollstreckungsgläubiger zuvor Sicherheit in entsprechender Höhe leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand:

Der Kläger wendet sich gegen einen Planfeststellungsbeschluss, den die Beklagte nach § 28 PBefG auf Antrag der Beigeladenen erlassen hat. Gegenstand der Planfeststellung ist die Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 um einen 3. Bauabschnitt von Bremen-Borgfeld nach Lilienthal-Falkenberg. Die geplante Verlängerung ist 5.500 m lang. Davon erstrecken sich ca. 730 m auf bremischem Gebiet von dem bisherigen Endpunkt Borgfeld bis zur Landesgrenze; 4.770 m verlaufen auf der L 133 – Hauptstraße und Falkenberger Landstraße – innerhalb der geschlossenen Ortslage der Gemeinde Lilienthal.

Von der Endhaltestelle Borgfeld besteht bislang eine Busverbindung der Beigeladenen (Linie 30) nach Falkenberg, die über die geplante Trasse verläuft; diese Verbindung soll durch die Straßenbahn ersetzt werden. Über diese Strecke verkehren außerdem Busse (Linien 630 und 670 des Verkehrsverbunds Bremen/Niedersachsen), die den Bremer Hauptbahnhof mit den Gemeinden Worswede/Gnarrenburg und Zeven verbinden und dabei auch die Haltestellen in Lilienthal bedienen; diese Buslinien sollen auch künftig bestehen bleiben. Der Straßenzug Hauptstraße/Falkenberger Landstraße stellt zur Zeit die einzige Verbindung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zwischen Lilienthal bzw. den angrenzenden Gemeinden und Bremen dar. Er war nach den Angaben im Generalverkehrsplan der Gemeinde Lilienthal im Jahre 1992 werktäglich mit bis zu ca. 27.000 Kraftfahrzeugen belastet. Dem MIV soll künftig eine Ortsumgehungsstraße dienen, deren Anbindung an die Borgfelder Allee in Bremen gegenwärtig realisiert wird. Nach den Angaben im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1, S. 16) soll der MIV im Hauptstraßenzug als Folge der Ortsentlastungsstraße um 50 bis 90 % und als Folge der Straßenbahnverlängerung noch einmal – bezogen auf dieses Ergebnis – um weitere 12 % bis 20 % reduziert werden.

Dem Erläuterungsbericht (S. 12) zufolge ist der Planung ein Fahrgastaufkommen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) von 4.400 Bewegungen am Querschnitt Landesgrenze zu Grunde gelegt worden. Dieses (1999/2000 ermittelte Ist-) Aufkommen könne durch die Straßenbahn bis 2015 auf 6.700 Fahrgäste gesteigert werden. Nach einer neueren Prognose von März 2008 werden für das Jahr 2015 ohne den Bau der Straßenbahn („Ohnefall“) 3.700 Fahrten je Werktag im ÖPNV am Querschnitt Landesgrenze erwartet, mit dem Bau der Straßenbahn 5.600 Personenfahrten werktäglich, von denen 4.800 Fahrten auf die Straßenbahn (der Rest auf die Buslinien 630 und 670) entfallen sollen.

Die geplante Straßenbahn soll – mit Ausnahme eines 500 m langen eingleisigen Abschnitts in Falkenberg (von der Einmündung Brauereiweg <km 4,000> bis Kutscher Behrens <km 4,500>) – zweigleisig verlaufen. Sie wird überwiegend in der Mitte der vorhandenen Straße geführt. Soweit es die Breite des Straßenzuges zulässt, soll sie in einer Gleiszone auf einem besonderen Bahnkörper, im übrigen Teil straßenbündig verlaufen. Auch die Haltestellen werden nur soweit der Straßenraum es zulässt als Inseln, im Übrigen als Straßenrandhaltestellen eingerichtet. In dem Abschnitt zwischen der Einmündung Trupe (km 1,025) und Tourneestraße (km 1,325) soll – neben einer Gleiszone für die Straßenbahn – lediglich eine Richtungsfahrbahn für den MIV in Richtung Falkenberg bestehen bleiben, damit der MIV in Richtung Bremen über die Tourneestraße zur Ortsumgehung abgeleitet wird. Im Zentrum der Gemeinde ist zwischen der Einmündung der geplanten Arno-Schmidt-Straße (Anschluss Wohngebiet Butendiek; km 1,400) und der Einmündung Zinckestraße/Konventshof (km 2,025) eine besondere bauliche Ausgestaltung der Hauptstraße als verkehrsberuhigter Bereich vorgesehen. An der Endhaltestelle Falkenberg (km 5,400 bis km 5,500) soll die Wendeschleife der Straßenbahn innerhalb eines neugeschaffenen Kreisels für den MIV verlaufen. Außerdem ist dort die Anlage eines Park and Ride – Platzes für 130 Kraftfahrzeuge geplant.

Im Bereich der Endhaltestelle müssen zwei Gebäude (Falkenberger Landstraße 86 und 95) entfernt werden. Insgesamt ist die Inanspruchnahme von 25.366,20 m² privaten Grundeigentums geplant; davon sind 39 Grundstücke betroffen.

Die Verlängerung der Straßenbahn und die gleichzeitige Fertigstellung der Ortsumgehungsstraße sind Bestandteil der vom Gemeinderat beschlossenen Verkehrsplanung für Lilienthal („Doppelbeschluss“ vom 12.05.1992, Gesamtverkehrsplan vom 12.07.1994).

Die Planungen des Vorhabens begannen im März 1995 mit der Festlegung eines Untersuchungsrahmens für die Prüfung seiner Umweltverträglichkeit. Im Dezember 1997 legte die Beigeladene eine Umweltverträglichkeitsstudie für den Bereich Lilienthal vor, in der neben der Trassenführung durch die Ortsmitte über die Hauptstraße und die Falkenberger Landstraße auch die Variante Jan-Reiners-Weg untersucht wurde (Der Jan-Reiners-Weg ist die Trasse einer ehemaligen Kleinbahn, die heute als Rad- und Fußweg dient und nicht durch das Zentrum der Gemeinde, sondern zunächst westlich, dann östlich der jetzt vorgesehenen Trasse verläuft); dabei wurde die jetzt gewählte Trasse sowohl aus Gründen des Lärmschutzes als auch aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes als weniger belastend bewertet.

Danach gerieten die Planungen ins Stocken. Grund war offenbar eine unklare und zwischenzeitlich veränderte Planung hinsichtlich der Anbindung der Ortsumgehung Lilienthal an das bremische

Straßennetz. Für diese veränderte Planung wurde im Juni 2001 eine Ergänzung der Umweltverträglichkeitsstudie vorgenommen.

Im August 2001 stellte dann die Beigeladene im Auftrag der Gemeinde Lilienthal und der Stadtgemeinde Bremen einen förmlichen Antrag auf Planfeststellung. Das Verfahren wurde alsbald zum Ruhen gebracht, weil der Rat der Gemeinde Lilienthal im März 2002 beschlossen hatte, die Planung nicht weiter zu verfolgen. Nachdem sich im Juni 2004 bei einer Bürgerbefragung in Lilienthal eine Mehrheit der Abstimmenden (63 % bei einer Beteiligung von ca. 60 %) für das Vorhaben ausgesprochen hatte, wurde die Beigeladene im Dezember 2004 beauftragt, die Fortführung des Verfahrens zu veranlassen. Am 04.04.2006 schlossen die Stadtgemeinde Bremen und die Gemeinde Lilienthal eine „Durchführungsvereinbarung“ ab; darin verpflichteten sich beide Gemeinden, die Fertigstellung sowohl der Ortsumgehungsstraße Lilienthal als auch der Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 bis zum Ende des Jahres 2010 anzustreben, und regelten die Verteilung der Kosten beider Projekte. Mit Schreiben vom 26.04.2006 stellte die Beigeladene einen neuen Antrag auf Planfeststellung; die – inzwischen zurückgezogenen früheren – Planunterlagen wurden in teilweise veränderter bzw. ergänzter Form neu eingereicht.

Entsprechend einer Amtlichen Bekanntmachung in den örtlichen Tageszeitungen wurden die Planunterlagen vom 08.02.2007 bis zum 07.03.2007 im Rathaus der Gemeinde Lilienthal, im Ortsamt Borgfeld und in der Bibliothek der Bremischen Bürgerschaft ausgelegt. Innerhalb der Einwendungsfrist, auf die in der Amtlichen Bekanntmachung hingewiesen worden war, gingen fast 300 Einwendungen Privater ein, darunter auch die des Klägers (Nr. 176). Zu den Einwendungen wurden Stellungnahmen der Beigeladenen eingeholt und den Einwendern zugeleitet. Die Einwendungen wurden dann vom 08.10.2007 an in Lilienthal erörtert.

Aufgrund der Erörterungen nahm die Beigeladene zahlreiche kleinere Änderungen des ausgelegten Plans im Gebiet der Gemeinde Lilienthal vor. Eine Mitteilung dieser Änderungen mit Gelegenheit zu Stellungnahmen und Einwendungen erfolgte nicht, da die Änderungen als unwesentlich angesehen wurden. Wegen einer Änderung des ausgelegten Plans im Gebiet der Stadtgemeinde Bremen wurde den Trägern öffentlicher Belange und den Naturschutzverbänden Gelegenheit zur Äußerung gegeben.

Mit Beschluss vom 17.10.2008 stellte die Beklagte den Plan mit den bereits erwähnten Änderungen fest.

Dem Beschluss waren zahlreiche Auflagen beigefügt. Unter anderem wurde bestimmt, dass bei den (428) Gebäudefronten entlang der Trasse, bei denen nach dem Schalltechnischen Gutachten, das Teil der Planungsunterlagen war, dem Grunde nach ein Anspruch auf Lärmschutz festgestellt worden war, einzelfallbezogen die Erforderlichkeit von Maßnahmen des passiven Lärmschutzes zu prüfen sei; außerdem wurde ein Anspruch auf Entschädigung für die grenzwertüberschreitende Lärmbelastung von (24) Außenwohnbereichen festgelegt. Weiter wurde bestimmt, dass – entsprechend einer Zusage der Beigeladenen im Erörterungstermin – aus Gründen der Immissionsreduzierung ausschließlich Niederflurfahrzeuge einzusetzen seien. Ebenfalls aufgrund der Zusage der Beigeladenen seien für alle Gebäude mit bis zu 50 m Abstand zur Gleisstraße Beweissicherungsverfahren zur Feststellung eventueller durch die Baumaßnahmen bedingter Gebäudeschäden durchzuführen. Die Einwendungen gegen das Vorhaben wurden, soweit ihnen nicht durch Planänderungen oder Auflagen stattgegeben wurde, zurückgewiesen. Im Rahmen der Abwägung sei auch die Umweltverträglichkeit des Vorhabens berücksichtigt worden. Es seien keine Anhaltspunkte ersichtlich, die der Feststellung des Plans aus Sicht des Umweltschutzes entgegenstünden. Die Maßnahme sei insgesamt als für die Umwelt förderlich zu bewerten.

Der Kläger ist Eigentümer u. a. der Grundstücke Hauptstraße ..., Hauptstraße ... und Falkenberger Landstraße ... in Lilienthal.

Das Grundstück Hauptstraße ... ist ein bebautes Hausgrundstück, das in einem – zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses noch unbeplanten – Mischgebiet liegt. Der Abstand des Hauses zur nächstgelegenen geplanten Gleisachse beträgt ca. 8,75 m. Der Planfeststellungsbeschluss sah vor, vor dem Haus einen Parkstreifen mit 4 Parkplätzen anzulegen und den Rad- und Gehweg entsprechend zu verschwenken; die dafür benötigte Fläche sollte durch den Erwerb von 49,99 m² des klägerischen Grundstücks gewonnen werden. Nach dem Schalltechnischen Gutachten betragen die prognostizierten

Dauerschallpegel für die am stärksten belastete Südostfront des Erdgeschosses – bezogen auf die Straßenbahn – 61 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts bzw. – bezogen auf den Straßenverkehrslärm – 66 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts im Prognose-Fall (2015 bei Verwirklichung des Plans) sowie 64 dB(A) tags und 58 dB(A) nachts im Prognose-Null-Fall (2015 nach Eröffnung der Ortzentlastungsstraße ohne Verwirklichung des Plans).

Das Grundstück Hauptstraße ... ist gleichfalls bebaut; in dem Haus befinden sich eine Gaststätte und eine Wohnung. Die Entfernung zwischen dem Haus und der Achse des nächstgelegenen geplanten Gleises beträgt ca. 7,75 m. Die Umgebung entspricht dem Charakter eines Mischgebiets. Nach dem Schalltechnischen Gutachten betragen die prognostizierten Dauerschallpegel für die am stärksten belastete Ostfront des Erdgeschosses – bezogen auf die Straßenbahn – 64 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts bzw. – bezogen auf den Straßenverkehrslärm – 68 dB(A) tags und 61 dB(A) nachts im Prognose-Fall sowie 70 dB(A) tags und 64 dB(A) nachts im Prognose-Null-Fall. Für eine Front im 1. Obergeschoss stellte das Gutachten dem Grunde nach einen Anspruch auf passiven Lärmschutz fest.

Auch das Grundstück Falkenberger Landstraße ... ist mit einem Haus bebaut, das im Erdgeschoss durch eine Gaststätte, darüber zu Wohnzwecken genutzt wird. Im Hof hinter dem Haus befindet sich ein Pizzaservice. Die Umgebung entspricht dem Charakter eines Wohngebiets. Das Grundstück liegt gegenüber der Einmündung des Brauereiwegs in die Falkenberger Landstraße. Die Straßenbahn soll nicht im Einmündungsbereich, aber zu beiden Seiten der Einmündung auf einer hochgelegten besonderen Gleiszone verlaufen und sich westlich der Einmündung von zwei Gleisen auf ein Gleis verengen. Der Abstand des Hauses zur Gleisachse soll ca. 7,75 m betragen. Der Geh- und Radweg vor dem Haus soll bis unmittelbar an den vor dem Haus befindlichen schmalen Streifen zum Abstellen von Fahrrädern an der Hauswand heranreichen. Er soll – bedingt durch die Lage des Hauses – unmittelbar vor dem Haus auf 2 m verengt, im Übrigen bis zu 3 m breit sein. Nach dem Planfeststellungsbeschluss sollen dafür 25,87 m² privater Grundstücksfläche in Anspruch genommen werden. Nach dem Schalltechnischen Gutachten betragen die prognostizierten Dauerschallpegel für die am stärksten belastete Südfront des Erdgeschosses – bezogen auf die Straßenbahn – 63 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts bzw. – bezogen auf den Straßenverkehrslärm – 69 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts im Prognose-Fall sowie 67 dB(A) tags und 61 dB(A) nachts im Prognose-Null-Fall. Für eine Front im Erdgeschoss und für drei Fronten im 1. Obergeschoss stellte das Gutachten dem Grunde nach einen Anspruch auf passiven Lärmschutz fest.

Der Kläger hat fristgerecht gegen den Planfeststellungsbeschluss Klage erhoben.

Zur Begründung trägt er im Wesentlichen vor: Das Anhörungsverfahren leide an formellen Fehlern. Für das Vorhaben bestehe kein Bedarf; die Prognose des Fahrgastaufkommens und die Bewertung der Wirtschaftlichkeit seien fehlerhaft. Das Vorhaben sei nicht finanzierbar. Die Einwirkungen der Straßenbahn durch Lärm, Erschütterungen und Elektrosmog seien unzureichend ermittelt und unzumutbar. Die Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen sei nicht gerechtfertigt. Das Vorhaben gefährde die Existenz der Gewerbetreibenden und beeinträchtige die Verwertung der Immobilien.

Der Kläger beantragt,
den Planfeststellungsbeschluss aufzuheben,
hilfsweise,
den Plan zu ergänzen bzw. über Planergänzungen neu zu entscheiden.

Die Beklagte und die Beigeladene beantragen,
die Klage abzuweisen.

Sie verteidigen den Planfeststellungsbeschluss.

Wegen der Einzelheiten des Vorbringens der Beteiligten wird ergänzend auf die ausgetauschten Schriftsätze Bezug genommen.

In der mündlichen Verhandlung haben die Beklagte und die Beigeladene erklärt, der Planfeststellungsbeschluss werde insoweit abgeändert, als von der Anlage von Stellplätzen vor dem Grundstück Hauptstraße ... und der Inanspruchnahme von Teilflächen dieses Grundstücks abgesehen

werde. Insoweit haben die Beteiligten übereinstimmend den Rechtsstreit in der Hauptsache für erledigt erklärt.

Dem Oberverwaltungsgericht haben der Planfeststellungsbeschluss einschließlich der festgestellten Planunterlagen (5 Ordner) und die Verfahrensakten (14 Ordner) vorgelegen; ihr Inhalt war, soweit das Urteil auf ihm beruht, Gegenstand der mündlichen Verhandlung.

Entscheidungsgründe:

Soweit die Beteiligten übereinstimmend den Rechtsstreit in der Hauptsache für erledigt erklärt haben, ist das Verfahren in entsprechender Anwendung von § 92 Abs. 3 VwGO einzustellen. Im Übrigen ist die Klage überwiegend unbegründet. Der Kläger hat keinen Anspruch auf die Aufhebung des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses oder die Feststellung von dessen Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit (A.). Sein Hilfsantrag auf Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses hat insoweit Erfolg, als die Beklagte zur Neubescheidung über den Ersatz der Aufwendungen für passiven Lärmschutz an den Gebäudefronten der Häuser Hauptstraße ... und Falkenberger Landstraße ... zu verpflichten ist, bei denen die Immissionsgrenzwerte durch den Summenpegel der Immissionen von Straßenbahn und Straßenverkehr überschritten werden (B.).

A.

Der Planfeststellungsbeschluss der Beklagten vom 17.10.2008 leidet nicht an beachtlichen Verfahrensfehlern (I.). Die Planrechtfertigung ist gegeben (II.). Zwingende gesetzliche Vorschriften stehen ihm nicht entgegen (III.). Die Abwägung, die ihm zugrunde liegt, ist nicht mit erheblichen Abwägungsmängeln behaftet, die zu seiner Aufhebung führen (IV.).

I.

Soweit es bei der Auslegung der Pläne überhaupt zu Verfahrensfehlern gekommen ist, sind diese jedenfalls unbeachtlich (1.). Entsprechendes gilt für Fehler im weiteren Verlauf des Anhörungsverfahrens (2., 3.). Das Verfahren ist nicht deshalb fehlerhaft, weil die Standardisierte Bewertung des Vorhabens zum Zeitpunkt der Anhörung noch nicht vorlag (4.). Auch das Fehlen eines Lärmaktionsplans begründet keinen Verfahrensfehler (5).

1. Nach § 29 Abs. 1a Satz 1 Nr. 3 PBefG ist der Plan für einen Monat auszulegen. Aussagen über die Modalitäten der Auslegung enthält das Gesetz nicht. Maßgebend ist insoweit der Zweck der Auslegung: Sie dient dazu, die potenziell Betroffenen über das geplante Vorhaben zu unterrichten. Diesem Zweck ist in aller Regel Genüge getan, wenn ihnen die Auslegung Anlass zur Prüfung geben kann, ob ihre Belange von der Planung berührt werden und sie im anschließenden Anhörungsverfahren zur Wahrung ihrer Rechte oder Belange Einwendungen erheben wollen (Anstoßwirkung, vgl. BVerwG, Beschl. v. 19.05.2005 – 4 VR 2000/05 – NVwZ 2005, 940). Dementsprechend müssen die Modalitäten der Auslegung so gestaltet sein, dass es dem Interessierten möglich ist, die Pläne in angemessener und effektiver Weise einzusehen (*Wickel*, Hk-VerwR, 2006, Rn. 65 zu § 73 VwVfG).

Dazu gehört insbesondere, dass die ausgelegten Unterlagen während der üblichen Dienststunden hinreichend zugänglich sind.

a) Soweit der Kläger rügt, die Planunterlagen hätten sich zum Teil nicht in dem für die Auslegung vorgesehenen Raum, sondern in dem Dienstzimmer eines Beamten befunden, lässt sich seinem Vortrag nicht entnehmen, dass dadurch die Zugänglichkeit der Unterlagen beeinträchtigt gewesen sei. Auch die Rüge, die Pläne seien zum Teil zu hoch an den Wänden des Auslegungsraumes aufgehängt

gewesen, lässt nicht erkennen, dass die Einsichtnahme in die Pläne nicht möglich oder unzumutbar erschwert worden sei. Beide Rügen sind daher unsubstantiiert.

Selbst wenn insoweit Verfahrensfehler festgestellt werden könnten, wären sie im Übrigen nach § 29 Abs. 8 Satz 2 Hs. 2 PBefG i. V. m. § 46 BremVwVfG unbeachtlich. Es ist nämlich offensichtlich, dass sie die Entscheidung in der Sache nicht beeinflusst haben. Eine solche Beeinflussung könnte nur vorliegen, wenn der Kläger aufgrund der fehlenden Einsichtsmöglichkeiten gehindert gewesen wäre, Einwendungen zu erheben, die geeignet gewesen wären, eine für ihn günstigere Entscheidung in der Sache herbeizuführen (BVerwG, Urt. v. 21.04.1999 – 11 A 50.97 – NVwZ-RR 1999, 725 <726> m. w. Nwn.). Dafür ist aber nichts ersichtlich. Die Auslegung hat ihre Anstoßwirkung nicht verfehlt, denn der Kläger hat sich am Anhörungsverfahren beteiligt und Einwendungen erhoben (vgl. BVerwG, Beschl. v. 19.05.2005 – 4 VR 2000/05 –, NVwZ 2005, 940). Soweit er mit seinem Vorbringen gegen den Plan im Gerichtsverfahren präkludiert ist, weil er keine entsprechenden Einwendungen erhoben hat, betrifft dies keine Fragen, für die eine weitergehende Einsichtnahme in die Planunterlagen erforderlich gewesen wäre als die, aufgrund deren der Kläger seine Einwendungen erhoben hat.

b) Auch die Tatsache, dass die Planungsunterlagen im Rathaus Lilienthal mittwochs nicht eingesehen werden konnten, begründet keinen erheblichen Verfahrensfehler zu Lasten des Klägers.

Ob eine Beschränkung der Einsichtnahme auf bestimmte Wochentage zulässig ist, kann hier dahinstehen (vgl. ablehnend die bei *Wickel*, a. a. O., Rn. 66 zu § 73 VwVfG zitierte Rechtsprechung). In jedem Fall hat die Schließung des Rathauses Lilienthal am Mittwoch nämlich dazu geführt, dass die Unterlagen dort weniger als einen Monat – nämlich nur von Donnerstag, dem 08.02.2007, bis Dienstag, dem 06.03.2007 (statt – wie öffentlich bekannt gemacht – Mittwoch, dem 07.03.2007) – ausgelegt haben. Das verstößt gegen § 29 Abs. 1a Satz 1 PBefG i. V. m. § 73 Abs. 3 Satz 1 BremVwVfG. Der darin liegende Verfahrensfehler ist aber nach § 46 BremVwVfG unbeachtlich, denn der Kläger hat Einwendungen erhoben und nicht geltend gemacht, er sei durch eine zu kurze Auslegungsfrist an der ausreichenden Kenntnisnahme der Planunterlagen und als Folge dessen an der Erhebung weiterer Einwendungen gehindert gewesen.

2. Auch am letzten Tag der Einwendungsfrist (Mittwoch, dem 21.03.2007) war das Rathaus Lilienthal geschlossen. Anders als in der Amtlichen Bekanntmachung angekündigt, konnten deshalb an diesem Tag dort keine Einwendungen mehr zur Niederschrift erhoben werden. Dadurch wird aber kein beachtlicher Verfahrensfehler zu Lasten des Klägers begründet. Der Kläger hat seine Einwendungen nämlich rechtzeitig schriftlich erhoben. Er macht selbst nicht geltend, dass er am letzten Tag der Frist weitere Einwendungen zur Niederschrift im Rathaus Lilienthal habe erheben wollen, daran aber durch die Schließung des Rathauses gehindert worden sei. Wäre dies so gewesen, wäre ihm im Übrigen Wiedereinsetzung in die versäumte Frist (§ 32 BremVwVfG) zu gewähren gewesen, wenn er weitere Einwendungen erhoben hätte.

3. Die Beanstandungen, die der Kläger gegen die Durchführung des Erörterungstermins vorbringt, sind nicht berechtigt.

Entgegen dem Vortrag des Klägers beschränkte sich die Ladung nicht nur auf den ersten Tag des Erörterungstermins; die Formulierung, der Erörterungstermin „beginne“ an diesem Tag, ließ eindeutig erkennen, dass er bei Bedarf an den Folgetagen fortgesetzt würde. Wie sich aus dem Protokoll des Erörterungstermins (S. 2) ergibt, ist zu Beginn des Termins eine Tagesordnung vorgelegt worden; ein Anspruch auf eine solche Vorlage besteht im Übrigen von Gesetzes wegen nicht. Aufgrund der Tagesordnung und der verteilten Ordnungsziffern war für den Kläger auch abschätzbar, wann mit der Erörterung seiner individuellen Einwendungen zu rechnen war. Den Unzuträglichkeiten, die durch den Ausfall der Heizung am ersten Erörterungstag entstanden, ist mittags durch die Verlegung des Termins in den Ratssaal Rechnung getragen worden. Weder dem Protokoll des Termins noch dem Vortrag des Klägers lässt sich entnehmen, dass die Verlegung schon zu einem früheren Zeitpunkt erfolglos beantragt worden wäre. Die Verlegung ist durch Hinweisschilder und zeitliche Verschiebungen so organisiert worden, dass sie niemanden an der Teilnahme an den weiteren Erörterungen hindern konnte. Auch der Kläger macht dies für sich oder seinen Bevollmächtigten nicht geltend. Die Erörterung mit den Trägern öffentlicher Belange war entgegen dem Vortrag des Klägers in der Tagesordnung als

Teil des Erörterungstermins angekündigt worden; ihre kurzfristige Verlegung wurde am Ende des dritten Erörterungstages vom Verhandlungsleiter mitgeteilt (Protokoll S. 11).

4. Ein Verfahrensfehler wird nicht dadurch begründet, dass die „Standardisierte Bewertung“ zum Zeitpunkt des Erörterungstermins noch nicht vorlag und dementsprechend weder ausgelegt werden noch Gegenstand der Einwendungen und ihrer Erörterung sein konnte.

Auszulegen ist nach § 29 Abs. 1a Nr. 3 PBefG „der Plan“. Er besteht gemäß § 73 Abs. 1 Satz 2 BremVwVfG „aus den Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen“. Gegenstand des Erörterungstermins sind der Plan des Vorhabens und die gegen ihn erhobenen Einwendungen (§ 73 Abs. 6 Satz 1 BremVwVfG). Die „Standardisierte Bewertung“ ist nicht Teil des Plans. Sie betrifft allein die Finanzierung des Vorhabens durch Finanzhilfen Dritter. Die Art der Finanzierung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (BVerwG, Beschl. v. 15.01.2008 – 9 B 7.07 –, NVwZ 2008, 675 <678>; Beschl. v. 25.03.2009 – 4 B 63.08 – <juris>). Das gilt auch für die Förderungsfähigkeit des Vorhabens nach § 2 des Gesetzes über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG), die durch die „Standardisierte Bewertung“ nachgewiesen werden soll.

5. Entgegen der Auffassung des Klägers ist der Planfeststellungsbeschluss nicht deshalb fehlerhaft, weil im Rahmen der Planfeststellung die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes mit entsprechender Öffentlichkeitsbeteiligung zwingend geboten gewesen wäre. Zu Unrecht meint der Kläger, das Fehlen eines solchen Plans müsse wie das Fehlen einer Umweltverträglichkeitsprüfung die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses zur Folge haben.

Anders als die Umweltverträglichkeitsprüfung ist der Lärmaktionsplan nach § 47d BImSchG nicht vorhabenbezogen, sondern gebietsbezogen. Ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem Planfeststellungsverfahren und der Aufstellung eines Lärmaktionsplans besteht schon deshalb nicht, weil die gebietsbezogenen Ziele eines Lärmaktionsplans auf verschiedene Weise verwirklicht werden können. Einen mittelbaren Zusammenhang zwischen einem Lärmaktionsplan und einem Planfeststellungsverfahren gibt es lediglich insoweit, als dann, wenn in dem Lärmaktionsplan planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen sind, diese von den zuständigen Planungsträgern bei ihren Planungen als öffentliche Belange bei der Abwägung zu berücksichtigen sind (§ 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG). Eine Pflicht, von der Zulassung von Vorhaben abzusehen, bis die für den Lärmaktionsplan zuständigen Behörden entschieden haben, ob und ggf. welche planerischen Festlegungen sie in dem Lärmaktionsplan treffen wollen, kann daraus nicht abgeleitet werden.

Es kann deshalb offen bleiben, ob eine Verpflichtung zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die hier betroffenen Straßen bestand, obwohl zu dem Zeitpunkt, für den das Gesetz eine solche Verpflichtung begründete (18.07.2008; vgl. § 47d Abs. 1 Satz 1 BImSchG), schon absehbar war, dass die sachlichen Voraussetzungen dafür – Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr – durch die Eröffnung der im Bau befindlichen Ortsentlastungsstraße alsbald entfallen würden.

II.

Dem Vorhaben fehlt nicht die notwendige (1.) Planrechtfertigung. Es ist nach Maßgabe des einschlägigen Fachplanungsrechts erforderlich (2.). Finanzielle Gesichtspunkte schließen seine Verwirklichung nicht aus (3.).

1. Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in Rechte Dritter verbunden ist (BVerwG, Urt. v. 16. 03.2006 - 4 A 1075.04 -, BVerwGE 125, 116 <181>, Rn. 182). Es handelt sich um eine objektive und gerichtlich voll nachzuprüfende Rechtsvoraussetzung für die Planung (BVerwG, Urt. v. 24.11.1989 – 4 C 41.88 –, BVerwGE 84, 124 <131>; Urt. v. 11.07.2001 - 11 C 14.00 -, BVerwGE 114, 364 <373>). Sie ist nicht nur zu prüfen, wenn Dritte für das Vorhaben enteignet werden sollen, sondern immer dann, wenn das Vorhaben mit Eingriffen in ihre Rechte einhergeht. Art. 14 Abs. 1 GG schützt den Eigentümer auch vor mittelbaren Beeinträchtigungen seines

Eigentums, insbesondere Immissionen, durch ein planfeststellungsbedürftiges Vorhaben. Auch derartige Eigentumsbeeinträchtigungen müssen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit genügen. Der Kläger kann daher nicht nur für die Grundstücke, die zum Teil unmittelbar für das Vorhaben in Anspruch genommen werden sollen, sondern auch für das Grundstück, bei dem er nur mittelbar in seinem Eigentum betroffen ist, geltend machen, dass es an der Rechtfertigung für den Plan des beabsichtigten Vorhabens fehlt (BVerwG, Urt. v. 09.11.2006 – 4 A 2001/06 –, BVerwGE 127, 95 <102>, Rn. 33; Urt. v. 26.04.2007 - 4 C 12.05 -, BVerwGE 128, 358 <373>, Rn. 48).

2. Eine Planung ist gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der von den einschlägigen Fachplanungsgesetzen verfolgten Ziele einschließlich sonstiger gesetzlicher Entscheidungen ein Bedürfnis besteht, die Maßnahme unter diesem Blickwinkel also objektiv erforderlich ist. 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, Urt. v. 09.11.2006 - 4 A 2001/06 -, BVerwGE 127, 95 <102>, Rn. 34). Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (stRspr; vgl. Urt. v. 13.12.2007 – 4 C 9.06 –, BVerwGE 130, 83 <100> Rn. 48 m. w. Nwn.; speziell für die Planung von Straßenbahnen: BVerwG, Urt. v. 20.04.2005 - 9 A 65.04 -, BVerwGE 123, 286 <290f.>; OVG Bremen, Urt. v. 28.08.2001 – 1 D 469/00 –, NordÖR 2001, 483 <484>; Urt. v. 08.12.2002 – 1 D 291/02 – ; Urt. v. 21.11.2006 - 1 D 79/06 -, NordÖR 2007, 119 <120>). Die Planrechtfertigung stellt deshalb „eine praktisch nur bei groben und einigermaßen offensichtlichen Missgriffen wirksame Schranke der Planungshoheit“ dar (BVerwG, Urt. v. 11.07.2001 – 11 C 14.00 –, BVerwGE 114, 364 <372>; OVG Bremen, Urt. v. 08.10.2002, a. a. O.).

a) Das geplante Vorhaben steht in Einklang mit den generellen Zielsetzungen des Personenbeförderungsgesetzes, denn es dient der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs. Das Personenbeförderungsgesetz formuliert seine Ziele nicht ausdrücklich. Aus §§ 4 Abs. 1, 8 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3 Satz 1 PBefG wird aber hinreichend deutlich, dass es insbesondere auch der ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dient (OVG Bremen, Urt. v. 26.01.1996 - 1 (G)T 7/95 - <juris>; HessVGH, Urt. v. 18.03.2008 – 2 C 1092/06.T – ; DVBl 2008, 924 <927>). An der generellen Vereinbarkeit der geplanten Maßnahme mit diesen Zielen besteht kein Zweifel.

b) Das Vorhaben kann auch für sich in Anspruch nehmen, in der konkreten Situation erforderlich zu sein.

Das ergibt sich zwar noch nicht daraus, dass das Vorhaben in dem am 19. Dezember 2007 beschlossenen Nahverkehrsplan für die Jahre 2008 bis 2012 des Zweckverbands Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (S. C 3-12, C 3-78) vorgesehen ist, in dem sich u. a. die Stadtgemeinde Bremen und der Landkreis Osterholz als die gemäß § 6 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG) bzw. § 4 Abs. 1 Nr. 3 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) zuständigen Aufgabenträger zusammengeschlossen haben (vgl. zuvor schon Nahverkehrsplan 2003 – 2007, Teil C, S. 329f., 378). Die Nahverkehrspläne bilden den Rahmen für die Entwicklung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (§ 8 Abs. 2 Satz 1 BremÖPNVG, § 6 Abs. 1 NNVG). Den in ihnen enthaltenen Bedarfsfeststellungen kommt mangels einer entsprechenden gesetzlichen Regelung keine bindende Wirkung für das Planfeststellungsverfahren zu.

Die Erforderlichkeit des Vorhabens im Sinne der Planrechtfertigung ergibt sich aber ohne weiteres aus Folgendem: Die Ersetzung der bisher bestehenden Buslinie durch eine Straßenbahn steigert nicht nur die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des Nahverkehrs innerhalb der Gemeinde Lilienthal, sondern ermöglicht insbesondere auch die Verbindung zwischen Lilienthal/Falkenberg und der Bremer Innenstadt zu verbesserten Bedingungen. Dafür reicht schon aus, dass die Notwendigkeit entfällt, in Borgfeld vom Bus auf die Straßenbahn bzw. umgekehrt umzusteigen. Ob die Verwirklichung dieses Ziels angesichts des damit verbundenen Aufwands und der entgegenstehenden Belange sinnvoll ist, ist keine Frage der Planrechtfertigung, sondern der Abwägung.

3. Die Einwände des Klägers gegen die Finanzierbarkeit und Wirtschaftlichkeit des Vorhabens stehen der Planrechtfertigung nicht entgegen.

Die Art der Finanzierung ist grundsätzlich nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses (stRspr; vgl. zuletzt BVerwG, Beschl. v. 25.03.2009 – 4 B 63.08 – juris). Finanzielle Beschränkungen können der Planrechtfertigung nur mit Erfolg entgegen gehalten werden, wenn sie unüberwindlich sind und deshalb ausschließen, dass die Planung sich realisieren lässt (stRspr; vgl. zur Linie 4 in Bremen: BVerwG, Beschl. v. 15.01.2008 – 9 B 7.07 –, NVwZ 2008, 675 <678> m. w. Nwn.; zuvor OVG Bremen, Urt. v. 21.11.2006 – 1 D 79/06 –, insoweit in NordÖR 2007, 119 nicht abgedruckt). Eine angespannte Haushaltslage der betroffenen Gemeinden reicht dafür nicht aus.

Auch die Förderungsfähigkeit des Vorhabens nach § 2 GVFG, die durch die Standardisierte Bewertung nachgewiesen werden soll, ist nicht Voraussetzung für die Planrechtfertigung (HessVGH, Urt. v. 18.03.2008 – 2 C 1092/06.T – DVBl 2008, 924 <928>). Auf die Angriffe des Klägers gegen die Standardisierte Bewertung kommt es deshalb – jedenfalls in diesem Zusammenhang – nicht an. Die Förderungsfähigkeit könnte allenfalls insoweit von Bedeutung sein, als eine Ablehnung der Förderung aus Bundes- und Landesmitteln zur Folge hätte, dass die beteiligten Gemeinden allein das Projekt nicht mehr finanzieren könnten und von der Verwirklichung des Projekts Abstand nehmen müssten. Für eine solche Ablehnung ist hier jedoch nichts ersichtlich.

Zu Unrecht beruft sich der Kläger auf das Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit (§ 6 HGrG, § 7 LHO Bremen und Niedersachsen). Wie das Bundesverwaltungsgericht in dem zitierten Beschluss zur Linie 4 vom 15.01.2008 (9 B 7.07 – NVwZ 2008, 675 <678>) ausgeführt hat, bindet das Haushaltsrecht nur die mit der Haushalts- und Wirtschaftsführung sowie deren Kontrolle befassten Stellen des Staates; es entfaltet grundsätzlich keine Außenwirksamkeit zwischen Verwaltung und Bürger, die im Rahmen der den Fachplanungsbehörden überantworteten Planungsaufgaben zu beachten wäre. Unabhängig davon ist das Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit von seinem Inhalt her nicht geeignet, der Planung die Rechtfertigung zu entziehen. Es verlangt nämlich lediglich, ein bestimmtes Ziel mit dem geringstmöglichen Einsatz von Mitteln zu erreichen (VerfGH Rheinland-Pfalz, Urt. v. 20.11.1996 – VGH N 3/96 –, NVwZ-RR 1998, 145 <149>; VerfGH Nordrhein-Westfalen, Urt. v. 02.09.2003 - 6/02 -, NVwZ 2004, 217 <218>). Das Ziel selbst – das hier unter anderem eine leistungsstarke direkte Verbindung ohne Umsteigen umfasst – kann deshalb nicht unter Berufung auf das Gebot mit dem Argument in Frage gestellt werden, die Verkehrsverhältnisse würden auch durch eine kostengünstigere Stärkung der bestehenden Buslinien verbessert.

III.

Planbindungen in Form von zwingenden gesetzlichen Vorschriften stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

1. § 13 Abs. 2 PBefG gehört nicht zu den Vorschriften, die der Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses zwingend entgegenstehen können, weil sie bei der Planung strikte Beachtung verlangen und deswegen nicht durch Abwägung überwunden werden können. Der Kläger beruft sich daher zu Unrecht darauf, dass nach § 13 Abs. 2 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 1 PBefG die Genehmigung für den Bau und den Betrieb einer Straßenbahn u. a. dann zu versagen ist, wenn der Verkehr auf Straßen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustands hierfür nicht eignen (Nr. 1), oder durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, insbesondere der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann (Nr. 2 lit. a).

a) Schon vom Wortlaut und der Systematik des Gesetzes her beziehen sich die Versagungsgründe des § 13 Abs. 2 PBefG nur auf die Genehmigung nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 PBefG, nicht auf den Planfeststellungsbeschluss nach § 28 Abs. 1 PBefG. Dabei handelt es sich um zwei selbständige Verwaltungsentscheidungen, von denen die eine unternehmer-, die andere vorhabenbezogen ist (Siegel, NZV 2004, 545 <546>; BayVGH, Urt. v. 30.03.2006 – 22 A 01.40059 –, UPR 2007, 195 <196>; HessVGH, Urt. v. 18.03.2008 – 2 C 1092/06.T –, insoweit in DVBl 2008, 924 nicht abgedruckt). Die Erteilung der Genehmigung nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 PBefG ist nicht Voraussetzung für die

Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses; der Plan kann daher festgestellt werden, ohne dass zuvor oder gleichzeitig eine Genehmigung erteilt wird (BVerwG, Urt. v. 20.04.2005 – 9 A 56.04 –, BVerwGE 123, 286 <288>). Umgekehrt darf eine Genehmigung nach § 28 Abs. 4 Satz 1 PBefG nur vorbehaltlich einer erforderlichen Planfeststellung erteilt werden. Dieses Verhältnis beider Vorschriften zueinander zeigt, dass die vom Kläger angesprochenen Fragen dann, wenn ein Planfeststellungsverfahren stattfindet, zumindest vorrangig im Rahmen dieses Verfahrens nach den dafür geltenden Regeln zu entscheiden sind.

b) Für § 13 Abs. 2 Nr. 1 PBefG ist das offenkundig, denn das Planfeststellungsverfahren dient gerade dem Zweck, den vorhandenen Bauzustand zu verändern.

Die Entscheidung darüber, ob öffentliche Verkehrsinteressen (§ 13 Abs. 2 Nr. 2 PBefG) beeinträchtigt sind, stellt selbst eine planerische Entscheidung dar. Für sie sind die verschiedenen Verkehrsinteressen zu ermitteln und zu bewerten, damit dann im Wege der Abwägung entschieden werden kann, ob und in welchem Maße sie befriedigt werden können und sollen. Diese Entscheidung setzt nicht nur prognostische, sondern auch verkehrs- und raumordnungspolitische Wertungen voraus, die gerichtlich nur eingeschränkt überprüfbar sind (BVerwG, Urt. v. 28.07.1989 – 7 C 39.87 –, BVerwGE 82, 260 <265>; Beschl. v. 02.10.1991 – 7 B 59.91 –, NVwZ-RR 1992, 297f.) Insbesondere für die vom Kläger angesprochene Frage, ob der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln „befriedigend“ bedient werden kann, ist dieser Wertungsspielraum offenkundig. Die Verwaltungsgerichte sind daher nicht befugt, selbst öffentliche Verkehrsinteressen festzustellen und dem geplanten Vorhaben mit Anspruch auf strikte und unüberwindbare Beachtung entgegenzuhalten (VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 03.07.1998 – 5 S 1/98 – BRS 60 Nr.13). Auch die Planfeststellungsbehörde darf nicht auf eine Abwägung verzichten, weil sie öffentliche Verkehrsinteressen als nicht überwindbare Belange versteht; sie muss diese Interessen vielmehr als Abwägungsmaterial in ihre Entscheidung über die Planfeststellung einstellen (BayVG, Urt. v. 30.03.2006 – 22 A 01.40059 – UPR 2007, 195 <196>).

2. Nach § 15 Abs. 5 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung – BOStrab) „sollen“ Strecken für Zweirichtungsverkehr nicht eingleisig sein; nach § 15 Abs. 6 BOStrab „sollen“ Strecken unabhängige oder besondere Bahnkörper haben. Beide Anforderungen sind hier nicht durchgängig umgesetzt worden. Da es sich um Soll-Vorschriften handelt, kann davon in atypischen Fällen abgewichen werden. Das setzt eine Ausnahmesituation voraus, die die Abweichung zu rechtfertigen geeignet ist (vgl. zur Zulassung von Ausnahmen von den Erfordernissen des § 2 EKrG: OVG Bremen, Urt. v. 28.03.2006 - 1 D 333/05 -). Die Enge des Straßenquerschnitts bei einer vorhandenen Straßenrandbebauung reicht dafür aus. Das wird auch vom Kläger zu Recht nicht in Zweifel gezogen.

3. Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen und Straßenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Ob § 41 BImSchG zu den zwingenden Vorschriften gehört oder (lediglich) eine Abwägungsdirektive darstellt, kann hier offen bleiben (zum Streitstand vgl. die Nachweise im Urteil des Senats vom 21.11.2006 - 1 D 79/06 - NordÖR 2007, 119 <121>). § 41 BImSchG begründet nämlich lediglich einen Anspruch auf Schutzmaßnahmen; zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses kann ein Verstoß gegen die Vorschrift nur führen, wenn die Ausgewogenheit der Planungsentscheidung in Frage gestellt wird oder aus anderen Gründen kein ausreichender Rechtsschutz durch eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren erreicht werden kann (stRspr; vgl. *Jarass*, BImSchG, 7. Aufl. 2007, Rn. 67 zu § 41 m. w. Nwn.). Dafür ist hier nichts ersichtlich.

IV.

Über die Zulässigkeit des Vorhabens ist daher aufgrund einer Abwägung zu entscheiden; diese unterliegt nur eingeschränkter gerichtlicher Nachprüfung (1.). Hinsichtlich der Ermittlung des Bedarfs für die geplante Straßenbahn liegt ein Abwägungsmangel vor; er ist aber nicht erheblich (2.). Soweit die Abwägung der Lärmbelange unzureichend ist, führt dieser Mangel nicht zu einer Aufhebung des

Planfeststellungsbeschlusses, sondern nur zu einem Anspruch auf Neubescheidung über eine Planergänzung (3). Mit seinen Einwendungen gegen Einwirkungen durch Erschütterungen auf den Menschen ist der Kläger präkludiert (4.). Die Einwirkungen durch Erschütterungen auf Gebäude (5.) und durch Elektromog (6.), die Inanspruchnahme von Grundeigentum (7.) und die wirtschaftlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Anlieger (8.) sind rechtsfehlerfrei abgewogen worden.

1. Bei der Feststellung des Plans sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen (§ 28 Abs. 1 S. 2 PBefG). Das Gebot gerechter Abwägung ist verletzt, wenn eine sachgerechte Abwägung überhaupt nicht stattgefunden hat (Abwägungsausfall), wenn in die Abwägung nicht eingestellt worden ist, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss (Abwägungsdefizit), wenn die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange verkannt (Abwägungsfehleinschätzung) oder der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen worden ist, die zur objektiven Gewichtung einzelner Belange außer Verhältnis steht (Abwägungsdisproportionalität).

Die gerichtliche Überprüfung der Abwägung ist, soweit der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkung gegenüber dem Kläger entfaltet (§ 30 PBefG), nicht auf die fehlerhafte Berücksichtigung der eigenen Belange des Klägers beschränkt. Soweit Grundstücke des Klägers für das Vorhaben in Anspruch genommen werden, kann der Kläger vielmehr auch durch eine fehlerhafte Beurteilung öffentlicher Belange in seinen Rechten verletzt werden, weil eine Enteignung nach Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG nur zum Wohl der Allgemeinheit zulässig ist und deshalb in jeder Hinsicht rechtmäßig sein muss (st. Rspr., vgl. die Nachweise bei *Schütz*, in: Ziekow, Praxis des Fachplanungsrechts, 2004, Rn. 851 ff.). Dabei sind allerdings solche Fehler unerheblich, die sich, weil ihnen der örtliche Bezug zu dem betroffenen Grundstück fehlt, nicht auf die Inanspruchnahme des Eigentums auswirken (BVerwG, Urt. v. 18.03.1983 - 4 C 80.79 -, BVerwGE 67, 74 <77>; OVG Bremen, Urt. v. 08.10.2002 - 1 D 291/02 - m. w. Nwn.).

Nach § 29 Abs. 8 PBefG sind Mängel bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind; zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses führen erhebliche Mängel bei der Abwägung nur dann, wenn sie nicht durch Planergänzung oder durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden können.

2. Die Frage, ob und in welchem Umfang ein Bedarf für die geplante Straßenbahnlinie besteht, ist von wesentlicher Bedeutung für die Abwägung. Insoweit ist eine Prognose des erwarteten Verkehrsaufkommens erforderlich. Hat die Planfeststellungsbehörde ohne eine solche Prognose oder aufgrund einer verfehlten Prognose entschieden, liegt ein Abwägungsdefizit vor.

a) Der Planfeststellungsbeschluss weist ein solches Abwägungsdefizit auf. Ihm liegt keine schlüssige Bedarfsprognose zu Grunde.

aa) Bezifferte Angaben über das zu erwartende Fahrgastaufkommen finden sich in den Planunterlagen nur auf Seite 12 des Erläuterungsberichts. Danach ist den Planungen ein Fahrgastaufkommen am Querschnitt Landesgrenze von 4.400 Personen in der Summe beider Richtungen zu Grunde gelegt worden, das durch die Straßenbahn bis 2015 auf 6.700 gesteigert werden könne. Wie die Beklagte und die Beigeladene auf Anfrage des Senats zur Erläuterung ausgeführt haben, sind diese Angaben der „Standardisierten Bewertung“ von November 2002 entnommen. Es handelt sich um Prognosewerte für das Jahr 2015. Ihnen hat – entsprechend den damaligen Planungsabsichten – die Annahme zugrunde gelegen, dass die Regionalbuslinien 630 und 670 in Falkenberg enden und die Fahrgäste dort in die Linie 4 umsteigen würden.

bb) Diese Absichten sind zwischenzeitlich revidiert worden. Der Planfeststellungsbeschluss beruht darauf, dass die Regionalbuslinien 630 und 670 weiterhin bis Bremen Hbf verkehren sollen (PFB S. 26).

Diese Veränderung der Planung lässt die ursprüngliche Bedarfsprognose nicht unberührt. Sie bedeutet nämlich, dass den Fahrgästen zwischen Falkenberg und Bremen Hbf nicht, wie zunächst geplant, nur die Straßenbahn, sondern – als partiell konkurrierende Angebote im Rahmen des Verkehrsverbunds – Straßenbahn *und* Bus zur Verfügung stehen. Als Folge dessen drängt sich die Frage auf, in welchem Verhältnis sich das Fahrgastaufkommen voraussichtlich auf die beiden Verkehrsträger verteilt und welchen Einfluss diese Verteilung auf das Gewicht der Belange hat, die für den Bau der Straßenbahn sprechen. Gleichwohl hat die Planfeststellungsbehörde ihre Entscheidung getroffen, ohne dieser Frage nachzugehen und eine neue differenzierte Prognose in ihre Erwägungen einzustellen.

b) Das Abwägungsdefizit ist aber nicht erheblich im Sinne von § 29 Abs. 8 PBefG.

Der Abwägungsmangel ist zwar offensichtlich, weil er sich – wie dargestellt – aus dem Planfeststellungsbeschluss selbst ergibt (vgl. BVerwG, Urt. v. 09.11.2006 - 4 A 2001/06 – BVerwGE 127, 95 <118>, Rn. 77). Er ist aber nicht auf das Ergebnis von Einfluss gewesen.

Von Einfluss auf das Abwägungsergebnis ist ein Fehler, wenn nach den Umständen des Falles die konkrete Möglichkeit besteht, dass die Planfeststellungsbehörde ohne den festgestellten Mangel eine andere planerische Entscheidung getroffen hätte. Dafür genügt nicht schon die nur abstrakte Möglichkeit einer anderen Entscheidung; es ist aber auch nicht der – praktisch so gut wie ausgeschlossene – Nachweis zu verlangen, dass gerade wegen des in Rede stehenden Mangels so und nicht anders entschieden worden sei. Es reicht aus, dass sich der Mangel bei realistischer Betrachtungsweise der Umstände des jeweiligen Falles ausgewirkt haben könnte und eine andere Entscheidung konkret möglich gewesen wäre (BVerwG, Urt. v. 30.05.1984 - 4 C 58.91 - BVerwGE 69, 256 <269f.>; Urt. v. 21.03.1996 – 4 C 19.94 – BVerwGE 100, 370 <379f.>).

Da der Abwägungsmangel den Bedarf an dem geplanten Vorhaben insgesamt betrifft, kommt als andere Entscheidung hier nur ein völliger Verzicht auf den Bau der Straßenbahn in Betracht. Ein solcher Verzicht ist jedoch bei realistischer Betrachtung auch auf der Basis einer aktuellen Bedarfsprognose nicht zu erwarten.

aa) Eine solche aktuelle Prognose ist im Rahmen der „Standardisierten Bewertung“ von März 2008 angestellt worden. Sie berücksichtigt, dass die Regionalbuslinien 630 und 670 nicht mehr in Falkenberg enden, sondern bis Bremen Hbf fortgeführt werden sollen. Danach ist im Jahre 2015 im Querschnitt Landesgrenze ein werktätliches Fahrgastaufkommen im ÖPNV von 3.700 Personen im „Ohnefall“ und 5.600 Personen im „Mitfall“ zu erwarten; von den 5.600 Fahrgästen im Mitfall sollen 4.800 die Straßenbahn benutzen.

bb) Der Senat sieht keine durchgreifenden Anhaltspunkte dafür, dass das in der „Standardisierten Bewertung“ prognostizierte Fahrgastaufkommen deutlich zu hoch angesetzt wäre und eine fehlerfreie Prognose ein wesentlich niedrigeres Fahrgastaufkommen ergeben hätte.

Prognosen unterliegen nur eingeschränkter gerichtlicher Kontrolle. Sie sind nur darauf zu überprüfen, ob sie nach einer geeigneten Methode durchgeführt worden sind, ob der ihnen zugrunde gelegte Sachverhalt zutreffend ermittelt und ob das Ergebnis einleuchtend begründet ist (st. Rspr., vgl. z. B. BVerwG, Urt. v. 11.07.2001 - 11 C 14.00 -, BVerwGE 114, 364 <378>; Urt. v. 18.03.2009 - 9 A 39.07 - BVerwGE 133, 239 <272>, Rn. 105; OVG Bremen, Urt. v. 21.11.2006 – 1 D 79/06, NordÖR 2007, 119 <121>).

Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt. Die „Standardisierte Bewertung“ beruht auf einer bundesweit einheitlich angewandten Verfahrensanleitung. Die Verfahrensweise ist in der mündlichen Verhandlung durch den für die konkrete Bewertung verantwortlichen Mitarbeiter des tätig gewordenen Planungsbüros erläutert und vom Kläger nicht mit Erfolg angegriffen worden.

Die Ausgangsdaten der Bewertung gehen auf eine Verkehrszählung am Querschnitt Landesgrenze im Sommer 2007 zurück (1.000 Fahrgäste Linie 30, 2.000 Fahrgäste Linien 630/670). Ihre Ergebnisse unterscheiden sich nicht wesentlich von den Daten, die auch Prof. Dr. D. für den Kläger als Ergebnis der Zählungen der EVB Elbe-Weser GmbH im März 2007 vorgetragen hat (950 Fahrgäste Linie 30,

2.100 Fahrgäste Linien 630/670; Anlage zum Schriftsatz vom 11.11.2009, in der Parallelsache 1 D 609/08, S. 3). Die Anwendung eines Korrekturfaktors zum Ausgleich jahreszeitlicher Schwankungen erscheint einleuchtend und wird auch vom Kläger nicht kritisiert. Entsprechendes gilt für die Veränderungen, die in der „Standardisierten Bewertung“ vorhabenunabhängig für die Nachfrage nach Leistungen des ÖPNV insgesamt angenommen worden sind (S. 48: Zuwachs des MIV als Folge der Ortsentlastungsstraße, Verlagerung der Zufahrt zur S-Bahn Bremen-Bremerhaven).

Die deutliche Reduzierung des Fahrgastaufkommens des Regionalbusverkehrs im „Mitfall“ findet eine plausible Erklärung darin, dass Fahrgäste der Regionalbusse mit Zielen in Bremen entlang oder östlich des Heerstraßenzuges zwischen Kopernikusstraße und Hauptbahnhof künftig verstärkt schon in Falkenberg auf die dort bereitstehende leere Straßenbahn wechseln werden. Werden die Regionalbusse in Lilienthal künftig nicht mehr über den Straßenzug Falkenberger Landstraße/Hauptstraße, sondern über die Ortsentlastungsstraße geführt, sind auch die Fahrgäste der Regionalbuslinien, die Ziele entlang bzw. östlich der Falkenberger Landstraße und der Hauptstraße erreichen bzw. von dort nach Bremen fahren wollen, auf die Straßenbahn angewiesen. Für die Verkehre in der umgekehrten Richtung gilt das entsprechend. Die Fortführung der Regionalbuslinien bis Bremen Hbf führt deshalb nicht dazu, dass sich deren Nutzung nur im Rahmen dessen vermindern wird, was bei der Möglichkeit einer Präferenzentscheidung zwischen zwei miteinander konkurrierenden parallel verkehrenden Verkehrsmitteln üblich ist.

Die Berechnung des Mehrverkehrs im „Mitfall“ von ca. 1.660 Personenfahrten (S. 58) aufgrund der Verlagerung von Personenfahrten vom MIV zum ÖPNV (ca. 1380) und dem Hinzutreten von durch die Straßenbahn induzierten zusätzlichen Personenfahrten (ca. 280) ist entsprechend der bundesweit angewandten Methodik erfolgt. Die Zuverlässigkeit solcher Berechnungen ist vom Kläger nur pauschal in Frage gestellt worden. Sein Einwand, die angenommene Größenordnung der Verlagerung von Busfahrten von den Regionalbussen auf die Straßenbahn liege über den bundesweit gewonnenen Erfahrungswerten, ist nicht plausibel. Er übersieht zudem, dass sich die Angebote von Bus und Bahn – wie dargestellt – nur partiell überschneiden.

cc) Auch wenn die Planfeststellungsbehörde es in fehlerhafter Weise versäumt hat, diese oder eine andere aktuelle Prognose für das Fahrgastaufkommen der Straßenbahn heranzuziehen, die der Fortführung der Regionalbuslinien bis Bremen Hbf Rechnung trägt, so muss ihr doch bewusst gewesen sein, dass dieses Aufkommen deutlich unter dem früher prognostizierten Aufkommen liegen würde. Die veränderte Planung hinsichtlich der Regionalbuslinien ist in der Stellungnahme der Beigeladenen zu den allgemeinen Einwendungen, die der Planfeststellungsbeschluss wörtlich wiedergibt (S. 26), ausdrücklich erwähnt. Nicht zu übersehende Folge der veränderten Planung ist, dass für die Fahrgäste der Regionalbusse kein Zwang mehr besteht, in Falkenberg in die Straßenbahn umzusteigen. Ein Teil der Fahrgäste, die aus den jenseits von Falkenberg gelegenen Gemeinden kommen und den Bremer Hauptbahnhof erreichen wollen, wird – schon wegen der höheren Reisegeschwindigkeit – bis Bremen in den Regionalbussen verbleiben. Hinzu kommen Fahrgäste mit dem Ziel Universität, die mit der Linie 4 nicht zu erreichen ist. Schließlich führt eine mögliche Verlagerung der Regionalbuslinien dazu, dass deren Haltestellen für Fahrgäste aus den westlichen Randbezirken Lilienthals günstiger liegen als die Haltestellen der Straßenbahn im Hauptstraßenzug.

Eine nicht unwesentliche Reduzierung des Fahrgastaufkommens der Straßenbahn als Folge der Fortführung der Regionalbuslinien muss sich der Planfeststellungsbehörde daher auch ohne nähere Ermittlung der Anteile der Regionalbuslinien und der Straßenbahn am ÖPNV insgesamt aufgedrängt haben. Gleichwohl hat sie sich für den Bau der Straßenbahn entschieden. Daraus ist zu folgern, dass für sie weniger quantitative als qualitative Erwägungen ausschlaggebend für den Bau der Straßenbahn waren. Solche werden auf S. 24 des Planfeststellungsbeschlusses auch genannt: Zum einen werde die Verkehrsverbindung zwischen dem Ortszentrum Bremen und der Gemeinde Lilienthal durch die Straßenbahn beschleunigt und damit attraktiver, und zum andern sei der Bau der Straßenbahn als insgesamt für die Umwelt förderlich anzusehen. Beide Aspekte werden zwar im Rahmen der Zurückweisung der Einwendungen zur Planrechtfertigung angesprochen, sind der Sache nach aber auch Belange, die im Rahmen der Abwägung für den Bau der Straßenbahn streiten. Darüber hinaus ist die Steigerung des Fahrgastaufkommens im ÖPNV insgesamt, die auch nach der neuen „Standardisierten Bewertung“ infolge des Straßenbahnbaus eintreten wird, erkennbar ein die Abwägung maßgeblich tragender Gesichtspunkt.

cc) Die Entscheidung, trotz verminderter Fahrgastzahlen den Plan festzustellen, ist auch vom Ergebnis her nicht abwägungsdisproportional. Die Nachteile, die mit der Verwirklichung des Vorhabens für die davon Betroffenen verbunden sind, stehen auch dann nicht in rechtlich unvertretbarer Weise außer Verhältnis zu dem erstrebten Planungserfolg (vgl. BVerwG, Urt. v. 27.10.2000 – 4 A 18.99 –, BVerwGE 112, 140 <160>), wenn „nur“ ein Fahrgastaufkommen in der Größenordnung von 4.800 Personen im Jahre 2015 zu erwarten ist.

3. Die Würdigung der von dem Vorhaben ausgehenden Lärmbeeinträchtigungen leidet nicht an Abwägungsfehlern, die zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses führen könnten.

a) Die Einwirkungen des Straßenbahn- und des Straßenverkehrslärms auf die Grundstücke des Klägers sind für die einzelnen Gebäudefronten in jedem Stockwerk entsprechend den Vorgaben der Anlagen 1 und 2 zu § 3 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und den technischen Regelwerken, auf die dort verwiesen wird, ermittelt worden. Das Schalltechnische Gutachten, das in der mündlichen Verhandlung ausführlich erläutert worden ist, lässt Fehler nicht erkennen.

Die Ermittlung der Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr beruht auf einer Prognose des zu erwartenden Motorisierten Individualverkehrs. Das Gutachten stützt sich insoweit auf die durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen, die aufgrund einer Verkehrsuntersuchung der Verkehrs- und Regionalplanung GmbH Lilienthal vom 06.01./13.01.2006 prognostiziert worden sind. Die entsprechenden Zahlen, die abschnittsbezogen in Schalltechnischen Gutachten wiedergegeben sind, hat der Kläger nicht in Zweifel gezogen.

Entgegen der Auffassung des Klägers ist das Gutachten nicht deshalb fehlerhaft, weil die An- und Abfahrtgeräusche der Straßenbahn an den Haltestellestellen nicht gesondert erfasst worden sind. Weder die Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV noch die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen („Schall 03“), auf die dort Bezug genommen wird, sehen eine solche gesonderte Erfassung vor. Unabhängig davon ist die erhöhte Lärmbelastung, die durch Brems- und Beschleunigungsvorgänge an Haltestellen verursacht wird, dadurch aufgefangen worden, dass der Berechnung für die Straßenbahn auch für die Haltestellenbereiche die zulässige Höchstgeschwindigkeit (30 km/h im verkehrsberuhigten Bereich, 50 km/h im übrigen Ortsbereich Lilienthal) zugrunde gelegt worden ist, obwohl die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten dort regelmäßig niedriger liegen.

Eine Differenzierung nach der Bauart der eingesetzten Straßenbahnfahrzeuge kann der Kläger nicht verlangen. Eine solche Differenzierung ist in der „Schall 03“ nicht vorgesehen. Rechtliche Bedenken gegen die Verweisung auf die „Schall 03“ lassen sich daraus nicht ableiten. Zu Recht weist die Beigeladene im übrigen darauf hin, dass sie nach der Auflage 2.1.10 zum Planfeststellungsbeschluss ausschließlich Fahrzeuge der neuen Generation (Niederflurfahrzeuge) einsetzen darf und diese durchweg leiser sind als der Durchschnitt der Fahrzeuge, die bei Erlass der „Schall 03“ üblich waren.

b) Die ermittelten Lärmeinwirkungen sind unter Berücksichtigung der Vorbelastung nicht so hoch, dass sie Veranlassung zu der Erwägung hätten geben müssen, von der geplanten Maßnahme abzusehen. Aktive Lärmschutzmaßnahmen standen nicht zur Verfügung. Wie die Erörterung in der mündlichen Verhandlung gezeigt hat, ist die vom Kläger angesprochene elastische Lagerung (Gummipufferung) der Schienen kein geeignetes Mittel zur Verminderung der direkten Schalleinwirkung. Für Maßnahmen des passiven Schallschutzes hat der Planfeststellungsbeschluss (Auflage 2.1.7) dem Grunde nach einen Anspruch auf Aufwendungsersatz zuerkannt, soweit die Voraussetzungen für einen solchen Anspruch nach der 16. BImSchV erfüllt sind. Beim Kläger gilt das für die Front a im 1. Obergeschoss des Gebäudes Hauptstraße ... sowie für die Front e im Erdgeschoss und für die Fronten e, f und g im 1. Obergeschoss des Gebäudes Falkenberger Landstraße

c) Ein Abwägungsmangel liegt aber darin begründet, dass die Beklagte sich mit der Feststellung der Voraussetzungen für einen Rechtsanspruch nach der 16. BImSchV begnügt hat. Die mehr als nur geringfügig zunehmende Lärmbetroffenheit von Anwohnern ist nämlich auch dann in die Abwägung einzustellen, wenn sie keine Schutzansprüche nach der 16. BImSchV auslöst (BVerwG, Urt. v.

20.05.1998 – 11 C 3.97 –, NVwZ 1999, 67 <68> m. w. Nwn.; Beschl. v. 29.04.2003 – 9 B 59.02 –, <juris>, Rn. 58). Die Planfeststellungsbehörde darf sich zwar bei ihrer Abwägung insofern an den Grenzwerten der 16. BImSchV orientieren, als deren Einhaltung im Regelfall die Beachtung der Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet. Dass sich die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Abwägung von einer solchen Orientierung hat leiten lassen, muss sich aber – wenn nicht der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses, so doch zumindest – den Verwaltungsvorgängen entnehmen lassen (BVerwG, Urt. v. 20.05.1998 – 11 C 3.97 –, NVwZ 1999, 67 <68>). In diesem Zusammenhang hat die Planfeststellungsbehörde insbesondere auch besondere Umstände zu berücksichtigen, die die vorhabenbedingte Lärmbetroffenheit der Anwohner beeinflussen. Jedenfalls dann, wenn solche Umstände vorliegen, darf sie nicht bei dem Befund stehen bleiben, dass der Kläger keinen Rechtsanspruch auf die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen hat (BVerwG, Urt. v. 17.03.2005 – 4 A 18.04 –, BVerwGE 132, 152 <158>). Hier fehlt es an einer Auseinandersetzung mit solchen besonderen Umständen.

Der Planfeststellungsbehörde hätte sich aufdrängen müssen, dass die Lärmbetroffenheit der Anwohner durch die getrennte Erfassung der Lärmpegel von Straßenbahn und Straßenverkehr nur unzureichend abgebildet wird. Eine realistische Würdigung der Belange der Anwohner setzt eine Gesamtbetrachtung des Verkehrslärms voraus, der durch das planfestgestellte Vorhaben insgesamt hervorgerufen wird. Auch wenn es sich bei Schiene und Straße um zwei unterschiedliche Verkehrswege im Rechtssinne handelt, kann doch nicht vernachlässigt werden, dass beide nicht nur parallel, sondern überwiegend auf identischem Grund verlaufen und Gegenstand ein- und derselben Baumaßnahme sind. In einem solchen Fall muss sich die Planfeststellungsbehörde mit der Frage auseinandersetzen, ob und wie sie den Belangen der Anwohner Rechnung tragen will, bei denen die für passiven Lärmschutz maßgebenden Werte zwar nicht durch die einzelnen Beurteilungspegel von Schiene und Straße, wohl aber durch den daraus zu bildenden Summenpegel überschritten werden.

d) Solche Summenpegel sind nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern erst auf Veranlassung des erkennenden Senats im Gerichtsverfahren ermittelt worden. Die nachgeholten Berechnungen haben ergeben, dass an einigen Fronten von zwei Gebäuden des Klägers, für die ein Anspruch nach dem Planfeststellungsbeschluss nicht besteht, der maßgebliche Immissionsgrenzwert erst durch den Summenpegel überschritten wird und dieser Summenpegel rechnerisch um mindestens 2,1 dB(A) über dem Beurteilungspegel für den Prognose-Null-Fall liegt. Das gilt hinsichtlich des Gebäudes Hauptstraße ... für die Front a im Erdgeschoss, die Front a im 1. Obergeschoss und die Fronten a und b im 2. Obergeschoss sowie hinsichtlich des Gebäudes Falkenberger Landstraße ... für die Fronten f und g im Erdgeschoss. Eine Pegeländerung von mindestens 2,1 dB(A), die auf 3 dB(A) aufzurunden ist (vgl. vgl. Schalltechnisches Gutachten, S. 17, FN 6), ist deutlich wahrnehmbar und deshalb nicht unerheblich.

e) Insoweit ist das Abwägungsdefizit von Einfluss auf das Abwägungsergebnis gewesen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass das Abwägungsergebnis ohne den Mangel insoweit anders ausgefallen wäre, wenn sich die Beklagte die effektive Belastung des Klägers durch den Summenpegel vor Augen geführt hätte. Das gilt allerdings nur insoweit, als Aufwendungen für Maßnahmen des passiven Lärmschutzes in Streit stehen. Das Abwägungsdefizit stellt die Ausgewogenheit der Planung insgesamt nicht in Frage. Eine Aufhebung des Plans wegen dieses Mangels ist daher ausgeschlossen. Der Kläger kann im Hinblick auf die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte durch die Summenpegel nicht mehr erreichen, als die Beklagte rechtsfehlerfrei für die Überschreitung dieser Werte durch die Dauerpegel der einzelnen Verkehrsträger zugesprochen hat. Da er anders als für diese hinsichtlich der Summenpegel keinen Rechtsanspruch auf Leistungen, sondern nur einen Anspruch auf Abwägung seiner für solche Leistungen sprechenden Belange hat, ist das Abwägungsdefizit in der Weise zu beheben, dass die Beklagte insoweit zur Neubescheidung über passive Schallschutzmaßnahmen verpflichtet wird (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.12.1993 – 4 C 11.93 –, NVwZ 1994, 691 <692>).

f) Hingegen hat der Kläger keinen Anspruch auf Neubescheidung über den Ersatz von Aufwendungen für passiven Lärmschutz auch in den Fällen, in denen eine Erhöhung der Dauerschallpegel um mindestens 2,1 dB(A) nicht zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte führt. Insoweit sieht der Senat bei der gebotenen realistischen Betrachtungsweise im Einzelfall keine Anhaltspunkte dafür, dass die Abwägungsentscheidung der Beklagten anders hätte ausfallen können, wenn diese sich ihres

rechtlichen Spielraums bewusst gewesen wäre. Das tatsächliche Ausmaß dieser Lärmerhöhungen – getrennt nach Schienen- und Straßenverkehr – war der Beklagten bekannt. Es entspricht der dem Senat bekannten ständigen Praxis der Beklagten in straßenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren, bei Lärmerhöhungen, durch die die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV nicht überschritten werden, keine Maßnahmen des passiven Schallschutzes anzuordnen. Gründe, die dafür sprechen könnten, hier davon abzuweichen, sind vom Kläger nicht geltend gemacht worden. Anders als bei den Grenzwertüberschreitungen durch die Summenpegel drängen sich entsprechende Überlegungen auch nicht auf.

g) Schließlich ist auch die Gesamtbelastung durch den Lärm, den das Vorhaben insgesamt auslöst, im Rahmen der Zusammenfassenden Darstellung und Bewertung nach §§ 11 und 12 UVPG in die Abwägung eingestellt worden. Dabei hat die Beklagte, wie sie im Einzelnen schriftsätzlich erläutert hat, nicht die Ergebnisse der durch Zeitablauf überholten Umweltverträglichkeitsstudie von 2001, sondern neue Prognosen zugrunde gelegt, die auf den Verkehrsdaten von 2006 basieren und sich auf das Jahr 2015 beziehen. In die Berechnungen sind zudem die Auswirkungen einbezogen worden, die sich aus Veränderungen bei der Planung, insbesondere hinsichtlich der Anlage von Lichtsignalanlagen, ergeben haben. Fehler bei der Erstellung und Würdigung dieser Gesamtbilanz sind weder vom Kläger vorgetragen noch sonst ersichtlich.

4. Soweit der Kläger eine unzureichende Berücksichtigung der Einwirkungen von Erschütterungen auf den Menschen rügt, ist er präkludiert. Diese Einwirkungen waren nicht Gegenstand der Einwendungen des Klägers im Verwaltungsverfahren.

Nach § 29 Abs. 4 PBefG sind Einwendungen, die nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben werden, ausgeschlossen. Der Einwendungsausschluss erstreckt sich auch auf das gerichtliche Verfahren (stRspr; u. a. BVerwG, Beschl. v. 12.02.1996 - 4 VR 19.95 -, NVwZ 1997, 171 <172>; zuletzt Ur. v. 30.01.2008 - 9 A 27.06 -, NVwZ 2008, 678 <679>; OVG Bremen, zuletzt Ur. v. 13.01.2005 - 1 D 224/04 - <juris>; speziell zu § 29 Abs. 4 PBefG: VGH Baden-Württemberg, Ur. v. 01.04.2003 - 5 S 748/02 -, DöV 2003, 910 <912>).

Zu einer ordnungsgemäßen Einwendung gehört nicht nur die Bezeichnung der geschützten Interessen, sondern auch die der befürchteten konkreten Auswirkungen auf das Interesse. Die Behörden müssen erkennen können, in welcher Weise sie bestimmte Belange einer näheren Betrachtung unterziehen sollen (BVerwG, Beschl. v. 12.02.1996 - 4 VR 19.95 -, NVwZ 1997, 171 <172>, Ur. v. 30.01.2008 - 9 A 27.06 -, NVwZ 2008, 678 <679>). Da in der Einwendung des Klägers Erschütterungen nur im Hinblick auf Gebäudeschäden angesprochen wurden, bestand für die Beklagte keine Veranlassung, sich mit den Einwirkungen der Erschütterungen auf den Menschen zu befassen.

5. Die Einwirkungen durch Erschütterungen auf Gebäude sind fehlerfrei in die Abwägung eingestellt und berücksichtigt worden.

Dem Planfeststellungsbeschluss liegt die Annahme zugrunde, dass Gebäudeschäden durch Erschütterungen aus dem Betrieb der Straßenbahn auszuschließen sind. Diese Annahme ist rechtlich nicht zu beanstanden. Das Ergebnis des Erschütterungstechnischen Gutachtens, auf dem sie beruht, hält einer Überprüfung stand.

a) Das Gutachten ist nach Maßgabe der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen – Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen“ erstattet worden. Die DIN ist als technisches Regelwerk zwar keine Rechtsnorm; sie dokumentiert aber den vorhandenen naturwissenschaftlich-technischen Sachverstand und kann deshalb als Orientierungshilfe herangezogen werden. Danach können Schwinggeschwindigkeitsamplituden bis 3 mm/s bei niedrigen Frequenzen nicht zu Schäden an besonders erschütterungsempfindlichen Gebäuden im Sinn der Minderung des Gebrauchswerts führen. Gesichtspunkte, die geeignet wären, diesen Anhaltswert in Zweifel zu ziehen, macht der Kläger nicht geltend.

b) Der Gutachter ist in der Weise vorgegangen, dass er für bestimmte Referenzobjekte die Erschütterungen durch Lkw und Busse gemessen und den Messergebnissen die Erschütterungswirkungen gegenübergestellt hat, die für den Straßenbahnverkehr prognostiziert werden; dabei hat er für die Straßenbahn in Hannover ermittelte tatsächliche Messergebnisse zugrunde gelegt. Bedenken gegen diese Vorgehensweise, die in der mündlichen Verhandlung noch einmal erläutert worden ist, sind nicht ersichtlich. Die konkreten Bodenverhältnisse in Lilienthal – Moor- und Lehmschichten unter Sandboden mit unterirdischen Wasserläufen innerhalb der Moorstreifen – geben keine Veranlassung zu Modifikationen. Die Annahme des Klägers, dass sie sich in relevanter Weise erschütterungserhöhend auswirken könnten, ist schon deshalb nicht gerechtfertigt, weil die Messung der tatsächlichen Immissionen des Bus- und Lkw-Verkehrs nicht zu atypischen Ergebnissen geführt hat.

c) Entgegen der Auffassung des Klägers ist auch nicht zu beanstanden, dass die möglichen Beeinträchtigungen durch Erschütterungen nicht für jedes Gebäude entlang der geplanten Trasse untersucht worden sind. Es reicht regelmäßig aus, die Erschütterungen anhand ausgewählter Gebäude zu untersuchen, sofern diese Ergebnisse auf die übrigen Gebäude übertragen werden können, denn dann ist ein zusätzlicher Erkenntnisgewinn durch eine flächendeckende Begutachtung nicht erkennbar (BVerwG, Beschl. v. 18.11.1998 – 11 VR 10.98 –, HessVGH, Ur. v. 18.03.2008 - 2 C 1092/06.T -, insoweit in DVBl 2008, 924 nicht abgedruckt). Gründe, warum die für das Gebäude mit den ungünstigsten Ergebnissen – Hauptstraße 87 („Wümme-Zeitung“) – gewonnenen Erkenntnisse nicht auf andere Gebäude übertragbar sein sollen, sind nicht ersichtlich. Gebäudespezifische Besonderheiten stehen einer solchen Übertragbarkeit nicht entgegen, denn sie haben selbst dann, wenn sie zu einer größeren Empfindlichkeit als bei dem Referenzobjekt führen, keine Überschreitung des Anhaltswerts von 3 mm/s zur Folge:

Für die Betroffenheit des Gebäudes sind zunächst die Schwinggeschwindigkeitsamplituden entscheidend, die für den Immissionspunkt am Fundament berechnet werden. Sie liegen für das Referenzgebäude Hauptstraße 87 bei 0,16 mm/s. Die Beschaffenheit des Gebäudes beeinflusst den Verstärkungsfaktor für den Übergang Fundament – Decke. Er ist für den Übergang zum 1. Obergeschoss mit 6,0 angenommen worden. Ein solcher Faktor, der der empfindlichen Holzbalkendecke Rechnung tragen soll, liegt, wie der Gutachter in der mündlichen Verhandlung erläutert hat, im oberen Bereich der möglichen Verstärkungswirkung. Die Multiplikation der für das Fundament berechneten Schwinggeschwindigkeitsamplituden mit diesem Faktor führt zu einem Wert von 0,96 mm/s. Der Anhaltswert von 3 mm/s wäre erst erreicht, wenn anstelle des Faktors 6,0 mit einem mindestens dreimal so großen Faktor gerechnet werden müsste. Gebäudespezifische Besonderheiten, die die Notwendigkeit eines solchen Faktors begründen könnten, hat der Gutachter auf Befragen überzeugend ausgeschlossen.

Unerheblich ist, dass das Gebäude Hauptstraße 87 nicht, wie im Gutachten ausgeführt, 6 m, sondern 7,45 m von der Achse der Straßenbahngleise entfernt liegt. Entscheidend ist, dass der Abstand von 6 m, den der Gutachter seiner Berechnung der von der Straßenbahn zu erwartenden Erschütterungen zugrunde gelegt hat, von den Gebäuden des Klägers nicht unterschritten wird.

6. Auch hinsichtlich der vom Kläger befürchteten Einwirkungen durch Elektrosmog liegt kein Abwägungsmangel vor.

a) Für die Oberleitungen von Straßenbahnen, die mit Gleichstrom betrieben werden, sieht die Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV) keine Grenzwerte vor. Für weitere Überlegungen bestand kein Anlass. Die Beklagte ist der Einschätzung der Beigeladenen gefolgt, Beeinträchtigungen von Personen seien auszuschließen, weil die durch den Straßenbahnbetrieb verursachten Feldänderungen erfahrungsgemäß um den Faktor 1000 bis 4000 unter dem von der Weltgesundheitsorganisation empfohlenen Grenzwert für die magnetische Flussdichte von 40 mT (Millitesla) liege. Dagegen ist nichts zu erinnern.

Der Wert von 40 mT findet sich auch als Basisgrenzwert und Referenzwert für elektromagnetische Felder im Frequenzbereich von 0 Hz in einer Empfehlung des Rats der EG vom 12.06.1999 zur Begrenzung der Exposition der Bevölkerung gegenüber elektromagnetischen Feldern (ABl. EG L 199

S. 59). Die Richtlinie 2004/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29.04.2004 über Mindestvorschriften zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch physikalische Einwirkungen (elektromagnetische Felder; ABl. EG L 159, S. 1) sieht für den Frequenzbereich von 0 bis 1 Hz einen Auslösewert – das ist der Wert, bei dem weitere im Einzelnen bezeichnete Maßnahmen zur Ermittlung der Exposition und zur Bewertung der Risiken ergriffen werden müssen – von $2 \times 10^5 \mu\text{T}$ (Mikrotesla; = 0,2 mT) vor.

Alle diese Werte werden nicht annähernd erreicht. Bei Bahnen, die – wie hier (vgl. Erläuterungsbericht S. 23) – mit Gleichstrom von 750 V fahren, werden im Abstand von 1 m von der Bahnsteigkante magnetische Flussdichten nur in der Größenordnung von 50 bis maximal 110 μT (= 0,05 bis 0,110 mT) gemessen (Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg, Elektromagnetische Felder im Alltag, 2002, S. 22).

b) Für das geplante Gleichrichterwerk nahe der Einmündung Kutscherweg ist auf den Grenzwert abzustellen, den die 26. BImSchV für mit Wechselstrom betriebene Bahnstromoberleitungen im Niederfrequenzbereich von $16 \frac{2}{3}$ Hz vorsieht (§ 1 Abs. 2 Nr. 2c, § 3 Satz 1 der 26. BImSchV). Er beträgt 300 μT (= 0,3 mT). Eine Überschreitung dieses Grenzwerts hält der Planfeststellungsbeschluss in Anlehnung an Hinweise des Länderausschusses für Immissionsschutz nur in einer Entfernung von bis zu 1 m für möglich. Eine Beeinträchtigung der klägerischen Grundstücke liegt daher auch nicht ansatzweise im Bereich des Möglichen.

7. Die Beklagte hat auch dem privaten Belang des Klägers an der Erhaltung seines Grundeigentums hinreichend Rechnung getragen. Nachdem die Beklagte den Planfeststellungsbeschluss abgeändert hat, soweit das Grundstück Hauptstraße ... betroffen war, geht es insoweit nur noch um die Inanspruchnahme einer Teilfläche von 25,87 m² des Grundstücks Falkenberger Landstraße Diese Inanspruchnahme ist rechtlich nicht zu beanstanden.

Dem Eigentum als privatem Belang kommt in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zu. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus ist im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss nach § 30 PBefG enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist. Danach kommt eine Enteignung nur in Betracht, wenn sie zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich ist. Dieses Erfordernis schließt sämtliche Elemente des Übermaßverbots ein. Die Enteignung muss zur Zweckerfüllung geeignet sein. Sie muss in dem Sinne erforderlich sein, dass zur Erreichung des mit ihr erstrebten Erfolgs kein anderes, gleich wirksames, aber weniger einschneidendes Mittel hätte gewählt werden können. Und die Schwere des Eingriffs darf nicht außer Verhältnis zu dem Gewicht und der Dringlichkeit der den Eigentumsentzug rechtfertigenden Gründe stehen. Jede Planung unterliegt deshalb der Prüfung, ob das planerische Ziel auf andere Weise auch ohne die Inanspruchnahme von privatem Eigentum oder mit geringerer Eingriffsintensität erreichbar ist (stRspr; vgl. z. B. BVerwG, Urt. v. 11.04.2002 – 4 A 22.01 –, NVwZ 2002, 1119 <1120f.>).

Der Planfeststellungsbeschluss enthält keine Ausführungen, die sich mit der Notwendigkeit der Inanspruchnahme von Teilflächen speziell des klägerischen Grundstücks Falkenberger Landstraße ... auseinandersetzen. Die Beklagte hat vielmehr die gegen die Inanspruchnahme privater Grundflächen gerichteten Einwendungen – von wenigen Ausnahmen abgesehen, zu denen die Einwendungen des Klägers nicht gehören – pauschal zurückgewiesen (PFB I.3.2.7, S. 36f.). Das ist indes unschädlich, denn die Planfeststellungsbehörde ist nicht in jedem Fall gehalten, auf alle Einwendungen von Grundeigentümern jeweils gesondert einzugehen, wenn dazu kein besonderer Anlass besteht. Ergibt sich aus der örtlichen Situation, dass das geplante Vorhaben ohne die Inanspruchnahme der privaten Grundstücksflächen in dem vorgesehenen Umfang nicht realisiert werden kann, und ergeben sich auch hinsichtlich der Nebenanlagen keine weiteren Möglichkeiten der Reduzierung, bedarf es keiner weiteren gesonderten Ausführungen, die auf die spezifische Situation des klägerischen Grundstücks eingehen. In einem solchen Fall reicht es aus, dass die betroffenen Einzelbelange individuell ermittelt und im Ergebnis mit dem ihnen zukommenden Gewicht berücksichtigt worden sind (vgl. BVerwG, Urt. v. 07.07.1978 – 4 C 79.76 u. a. –, BVerwGE 56, 110 <128>).

Das ist hier geschehen. Die örtliche Situation lässt keinen Spielraum für eine andere Gestaltung erkennen, bei der auf die Inanspruchnahme des klägerischen Grundstücks verzichtet werden könnte. Der Zugriff auf das Grundstück ist erforderlich, um den gemeinsamen Geh- und Radweg, soweit dies wegen des Gebäudes möglich ist, bis zu der Breite von 2,50 bis 3,00 m anlegen zu können, die in der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen 2006 (RASt 06, Tabelle 27 auf S. 82) als Mindestbreite bei schwachem Fußgänger- und Radverkehr empfohlen wird. Es ist nicht ersichtlich, dass diese Breite auf andere Art und Weise, etwa durch Verengung der Fahrbahn und/oder der Gleiszone, gewonnen werden könnte.

8. Die Abwägung ist auch nicht deshalb fehlerhaft, weil die Beklagte die wirtschaftlichen Auswirkungen des Vorhabens zu Lasten der Anlieger in unzulässiger Weise vernachlässigt hätte, die Gewerbetreibende oder Freiberufler und/oder Eigentümer von vermieteten oder verpachteten Immobilien sind.

a) Die Erreichbarkeit der Geschäftsgrundstücke entlang der Hauptstraße und der Falkenberger Landstraße für den motorisierten Individualverkehr bleibt durchgängig gewahrt. Die Grundstücke sind – mit Ausnahme des den Kläger nicht betreffenden Abschnitts zwischen Trupe und Tourneestraße – auch grundsätzlich aus beiden Richtungen zu erreichen. Soweit das direkte Linksabbiegen auf einzelne Grundstücke durch die Gleiszone oder andere Maßnahmen ausgeschlossen wird, sind allerdings geringfügige Umwege in Kauf zu nehmen. Das ist im Planfeststellungsbeschluss nicht verkannt, sondern als zumutbar angesehen worden (S. 27).

Solche Einschränkungen der Erreichbarkeit von Grundstücken durch den Kraftfahrzeugverkehr sind in zentralen Ortslagen keineswegs unüblich, ohne dass dadurch Gewerbebetriebe wie die auf den Grundstücken des Klägers in ihrer Existenz gefährdet würden. Konkrete objektive Anhaltspunkte dafür, dass abweichend davon solche Betriebe in Lilienthal nicht mehr rentabel betrieben werden könnten, sind weder vorgetragen noch sonst ersichtlich. Auch den Stellungnahmen der Handelskammer Verden (Einwendung Nr. 814) und der Handwerkskammer Lüneburg-Stade (Einwendung Nr. 815), auf die sich der Kläger beruft, lassen sie sich nicht entnehmen. Angesichts der lediglich pauschalen Befürchtungen durfte sich die Planfeststellungsbehörde mit einer ebenso pauschalen Zurückweisung der erhobenen Einwände begnügen (vgl. BVerwG, Urt. v. 05.12.2001 – 9 A 15.01 – <juris>), ohne weitere Ermittlungen zu veranlassen. Eine Notwendigkeit, das vom Kläger verlangte Sachverständigengutachten zu einer nicht näher spezifizierten Fragestellung einzuholen, besteht nicht.

Die Zufahrtsmöglichkeiten zum Grundstück Hauptstraße ... werden nicht verändert. Das Linksabbiegen auf das Grundstück Hauptstraße ... soll zwar nicht durch bauliche Maßnahmen, aber durch eine Fahrbahnmarkierung ausgeschlossen werden; die Auswirkungen auf die Erreichbarkeit des Grundstücks sind geringfügig und können vernachlässigt werden. Der Lieferverkehr der Pizzabäckerei auf dem Grundstück Falkenberger Landstraße ... wird entgegen den Befürchtungen des Klägers nicht beeinträchtigt; die festgestellte Planung lässt die Überquerung der Falkenberger Landstraße vom Grundstück des Klägers aus bzw. dorthin ohne weiteres zu.

b) Die wirtschaftlichen Belange von gewerbetreibenden Anliegern – zu denen hier auch der Kläger mit seinen Gastwirtschaften gerechnet werden mag – erschöpfen sich nicht in der Erreichbarkeit ihrer Betriebsgrundstücke für den motorisierten Individualverkehr. Zu den grundstücksbezogenen und betrieblichen Standortinteressen, die die Abwägung im Einzelfall beeinflussen können, können auch weitere Faktoren gehören, die für die Erhaltung und Entwicklung des Ortszentrums als Einzelhandels- und Dienstleistungszentrums Relevanz entfalten (vgl. dazu OVG Bremen, Beschl. v. 26.01.1996 - 1 (G)T 7/95 - <juris>). In diesem Zusammenhang ist von Bedeutung, ob für die Kunden, die mit dem eigenen Kraftfahrzeug anfahren, hinreichender Parkraum zur Verfügung steht.

Eine Verschlechterung der Versorgung mit Parkraum für den Kundenverkehr ist in der Gesamtbilanz nicht zu erkennen. Wie im Planfeststellungsbeschluss in der Stellungnahme der Beigeladenen (S. 27) ausgeführt wird, die die Planfeststellungsbehörde übernommen hat (S. 30), entfallen durch das Vorhaben zwar private Stellflächen auf den befestigten Vorgartenflächen, dafür sind aber – entsprechend dem Parkraumkonzept der Gemeinde Lilienthal – öffentliche Stellflächen am Fahrbahnrand ausgewiesen. Nach der von der Beklagten und der Beigeladenen im Gerichtsverfahren

vorgelegten Stellplatzbilanz, der der Kläger nicht widersprochen hat, treten an die Stelle der bisher vorhandenen 305 Stellplätze (davon 26 öffentlich und 279 privat) nunmehr 312 Stellplätze (davon 112 öffentlich und 200 privat); hinzu kommen 161 statt bisher 87 Stellplätze in der P+R- Anlage Falkenberg.

c) Umsatzeinbußen während der – insgesamt auf zweieinhalb Jahre veranschlagten, aber abschnittsweise durchzuführenden – Bauphase sind vom Planfeststellungsbeschluss nicht übersehen und in die Abwägung eingestellt worden (S. 35 f.). Die Beklagte hat ausgeführt, dass die Beigeladene willens und nach den bisherigen Erfahrungen auch in der Lage ist, die Verwirklichung des Vorhabens so zu organisieren, dass die Belastungen auf das Unvermeidbare begrenzt werden. Solche Belastungen müssten die Anlieger auch dann hinnehmen, wenn vom Bau der Straßenbahn abgesehen und nur die unvermeidliche Sanierung der vorhandenen Straße in Angriff genommen würde. Den – insoweit hinzunehmenden – negativen Auswirkungen der Baumaßnahmen soll im Übrigen durch die Umsetzung eines besonderen Standortmarketingkonzepts durch die Gemeinde Lilienthal und die Beigeladene begegnet werden.

Entgegen der Auffassung des Klägers besteht insoweit kein Abwägungsdefizit. Insbesondere ist nicht zu erkennen, dass die Beklagte von einem unvollständigen Sachverhalt ausgegangen wäre, weil sie nicht angenommen hat, dass – wie der Kläger meint – „Geschäftsschließungen während der Bauphase unvermeidlich sind“. Der Vortrag des Klägers, das sei aus Erfahrungswerten in den Bremer Stadtteilen Borgfeld und Horn abzuleiten, ist unsubstantiiert. Im Übrigen schränkt der Kläger selbst seine Befürchtungen auf solche Geschäfte ein, „die heute schon an der Existenzgrenze arbeiten“. Auch das ist nicht konkretisiert worden.

Das Begehren des Klägers, den Planfeststellungsbeschluss aufzuheben oder zumindest seine Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit festzustellen, kann daher keinen Erfolg haben.

B.

Der Hilfsantrag des Klägers auf Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses ist insoweit begründet, als die Beklagte zur Neubescheidung über den Ersatz der Aufwendungen für passiven Lärmschutz an den Gebäudefronten der Häuser Hauptstraße ... und Falkenberger Landstraße ... zu verpflichten ist, bei denen die Immissionsgrenzwerte durch den Summenpegel der Immissionen von Straßenbahn und Straßenverkehr überschritten werden. Die Voraussetzungen dafür sind – ebenso wie die Gründe für die Ablehnung eines weitergehenden Anspruchs – oben unter A. IV. 3. c) - f) – dargestellt worden; darauf wird Bezug genommen.

Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 154 Abs. 1, 155 Abs. 1, 161 Abs. 2 Satz 1, 162 Abs. 3 VwGO. Nach der ständigen Rechtsprechung des Senats (vgl. für straßenbahnrechtliche Planfeststellungen zuletzt Ur. v. 08.10.2002 – 1 D 291/02 –; allgemein zuletzt Ur. v. 13.12.2001 – 1 D 299/01 – m. w. Nwn.) kann aus Gründen der Billigkeit bei Verfahren gegen Planfeststellungsbeschlüsse auch dann davon abgesehen werden, den unterliegenden und kostenpflichtigen Anfechtungskläger zusätzlich zu den außergerichtlichen Kosten des Trägers der Planfeststellungsbehörde noch mit den außergerichtlichen Kosten des beigeladenen Vorhabenträgers oder Nutzers der Anlage zu belasten, wenn dieser zwar selbst einen Antrag gestellt hat, es wegen der weitgehenden Interessenidentität, die zwischen Beklagter und Beigeladenen besteht, aber unbillig wäre, den Kläger doppelt mit Kosten anderer Beteiligter zu belasten.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 167 VwGO i. V. m. § 708 Nr. 10, 711 ZPO.

Gründe für die Zulassung der Revision (§ 132 Abs. 2 VwGO) liegen nicht vor.

Rechtsmittelbelehrung

Die Nichtzulassung der Revision kann durch Beschwerde angefochten werden.

Die Beschwerde ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des Urteils beim Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen, Am Wall 198, 28195 Bremen, einzulegen. Die Beschwerde muss das angefochtene Urteil bezeichnen. Die Beschwerde ist innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils zu begründen. Die Begründung ist bei dem oben genannten Gericht einzureichen. In der Begründung muss die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt oder die Entscheidung, von der das Urteil abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden.

Für das Beschwerdeverfahren besteht Vertretungszwang; dies gilt auch für die Einlegung der Beschwerde und für die Begründung. Danach muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen.

gez. Göbel

gez. Alexy

gez. Dr. Bauer

B e s c h l u s s

Der Streitwert wird gemäß § 52 Abs. 1 GKG auf 45.000,00 Euro festgesetzt.

Das Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen, 1. Senat
Bremen, den 25. März 2010

gez. Göbel

gez. Alexy

gez. Dr. Bauer